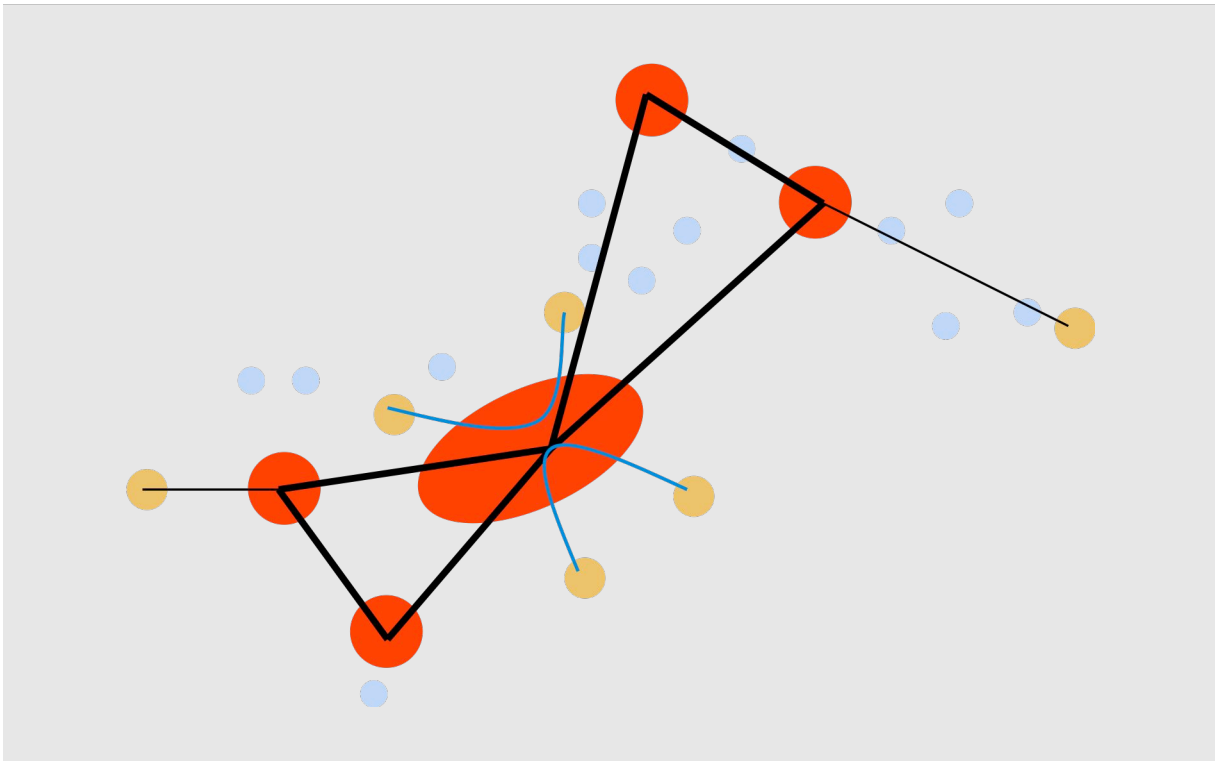
Kanton St.Gallen | Kanton Appenzell A.Rh. | Kanton Thurgau

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach



Siedlung und Verkehr

Massnahmen

Beilage zum Schlussbericht

Auftraggeber:
Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen

Lenkungsausschuss:
Willi Haag, Regierungsrat, Baudepartement Kanton St.Gallen, Vorsitz
Dr. Josef Keller, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdepartement Kanton St.Gallen
Jakob Brunschweiler, Landammann, Departement Bau und Umwelt Kanton Appenzell A.Rh.
Marianne Koller-Bohl, Regierungsrätin, Departement Volks- und Landwirtschaft, App. A.Rh.
Hans Peter Ruprecht, Regierungsrat, Departement Bau und Umwelt Kanton Thurgau
Stefan Sutter, Regierungsrat, Bau- und Umweltdepartement Kanton Appenzell I.Rh.
Bruno Koster, reg. Landammann, Volkswirtschaftdepartement Kanton Appenzell I.Rh.
Thomas Scheitlin, Stadtpräsident St.Gallen
Elisabeth Beéry, Stadträtin, Direktion Bau und Planung Stadt St.Gallen
Fredy Brunner, Stadtrat, Direktion Technische Betriebe Stadt St.Gallen
Albert Etter, Gemeindepräsident, Wittenbach, Vertreter Region St.Gallen
Thomas Würth, Gemeindepräsident, Goldach, Vertreter Region Rorschach-Bodensee
Paul Signer, Gemeindepräsident, Herisau, Vertreter Region Appenzell A.Rh.
Martin Klöti, Stadtammann, Arbon, Vertreter Region Oberthurgau

Projektausschuss:
Ueli Strauss, Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen, Vorsitz
Urs Kost, Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Andreas Bieniok, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen
Ueli Hofer, Amt für Raumplanung Kanton Thurgau
Andy Heller, Tiefbauamt Kanton Thurgau
Werner Müller, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau
Gallus Hess, Planungsamt Kanton Appenzell A.Rh.
Bernhard Meier, Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.
Gildo da Ros, Volkswirtschaftsdepartement Appenzell A.Rh.
Mark Besselaar, Stadtplanung St.Gallen
Hansjörg Roth, Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Martin Schmid, Vereinigung der Gemeinden der Region St.Gallen
Guido Lüchinger, Region Appenzell A.Rh.
Johann C. Krapf, Region Rorschach-Bodensee
Stephan Tobler, Region Oberthurgau

Projektleitung:
Hans-Ueli Hohl, ARE St.Gallen

Auftragnehmer:
Strittmatter Partner AG, St.Gallen
Deér Gugger Partner AG, St.Gallen

Bezug:
Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen
Lämmlisbrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen
Tel. 071 229 31 47
E-Mail: info.bdare@sg.ch

30. September 2007

INHALTSÜBERSICHT

Seite

Massnahmenpaket 1: Siedlung 5

Massnahmenpaket 2: Optimierung S-Bahn-Angebot St.Gallen 15

Massnahmenpaket 3: Optimierung Verkehrsfluss strassengebundener ÖV im Agglomerationszentrum 23

Massnahmenpaket 4: Optimierung Langsamverkehr 35

Massnahmenpaket 5: Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Rorschach / Goldach / Rorschacherberg 43

Massnahmenpaket 6: Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Arbon / Steinach 55

Massnahmenpaket 7: Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Gossau 65

Massnahmenpaket 8: Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Herisau 75

Massnahmenpaket 9: Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen 83

Massnahmenpaket 10: Beeinflussung Mobilitätsverhalten 91

Massnahmenpaket 11: Organisation und Umsetzung 97

Massnahmenpaket 12: Einzelmassnahmen 103

Massnahmenpaket 1:
Siedlung

1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
1.3 Verkehrsintensive Einrichtungen
1.4 Quartieraufwertungs-Konzepte entlang der Hauptverkehrsachsen

1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen (innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters)

Für Ein- und Umzonungen wird die Definition der hinreichenden Erschliessung durch die Anforderung einer minimalen ÖV-Erschliessungsqualität erweitert.

Ausgangslage / Trend

Heute wird die ÖV-Erschliessung bei der Beurteilung der hinreichenden Erschliessung nicht zwingend berücksichtigt. Die Siedlungsentwicklung ist damit nicht ausreichend auf eine gute ÖV-Erschliessung ausgerichtet.

Zielsetzung

Künftig sollen Nutzungen nur noch im Einzugsbereich einer adäquaten ÖV-Erschliessung zugelassen werden. Die minimalen ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen werden wie folgt festgelegt:

- **Agglomerationszentrum:** min. ÖV-Güteklasse C
- **Nebenzentrum:** min. ÖV-Güteklasse D
- Ort mit lokaler Versorgungsfunktion: ÖV-Grundversorgung
- Ort mit hauptsächlich Wohnfunktion: ÖV-Grundversorgung

Die Haltestellenqualität der ÖV-Güteklassen C und D richtet sich dabei nach der alten Schweizer Norm (SN 640 290, dat. Mai 1993) der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute VSS. Bezüglich „ÖV-Grundversorgung“ siehe Hauptbericht, Kapitel 6.2.a).

Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters werden je nach Ausstattung und Funktion den "Orten mit lokaler Versorgungsfunktion" oder den "Orten mit hauptsächlich Wohnfunktion" gleichgestellt.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:

- Es fehlt an der Umsetzung ausreichender ÖV-Erschliessungsqualitäten gestützt auf Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG und als Folge davon an einer hinreichenden Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf den ÖV.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 1.2: Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Raumplanungsfachstellen der Kantone und Gemeinden

Weitere:

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen (innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters)

Abgestimmt auf die Agglomerationsstruktur und die Erschliessungsanforderungen mit dem öffentlichen Verkehr werden für Ein- und Umzonungen Richtgrössen für minimale Siedlungsdichten festgelegt.

Ausgangslage / Trend

Die sektorale Betrachtung bzw. Planung und Ausführung in den Bereichen Siedlung und Verkehr kann dazu führen, dass an bestgeeigneten Lagen mit guter ÖV-Erschliessung Nutzungen niederer Dichten realisiert werden.

Zielsetzung

Die Siedlungsentwicklung soll – zwingend abgestimmt auf die erwünschte Agglomerationsstruktur und die ÖV-Erschliessung – am richtigen Ort und in einer angemessenen Dichte erfolgen. Für Neu- bzw. Umzonungen werden folgende minimale Siedlungsdichten festgelegt:

	Agglomerationszentrum	**Nebenzentren**	**Übrige**
300 m Radius Haltestelle Feinverteiler: (z.B. Stadtbus, Trambahn)	AZ 0.65	AZ 0.50	-
600 m Radius Haltestelle Mittelverteiler: (z.B. S-Bahn)	AZ 0.80	AZ 0.65	AZ 0.50

Anpassungen bzw. Abweichungen von den Richtwerten sind mit entsprechender Begründung bzw. Nachweisen aufgrund von Beschlüssen der Trägerschaft der Agglomeration möglich.
Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters werden entsprechend ihrer Funktion im Siedlungsgefüge gleich wie die Agglomerationsgemeinden behandelt.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Behebung der fehlenden bzw. mangelnden Verknüpfung von Siedlungsdichte und ÖV-Erschliessung

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen

Stand Planung, Projektierung

- Festlegung in den Kantonalen Richtplänen
- Umsetzung im Rahmen der kommunalen Ortsplanungen

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Raumplanungsfachstellen der Kantone
Weitere: Gemeinden

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

1.3 Verkehrsintensive Einrichtungen

Abstimmung der kantonalen Richtplanvorgaben zur Errichtung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im ganzen Agglomerationsperimeter

Ausgangslage / Trend

Alle drei Kantone (SG, AR, TG) haben in ihren Richtplänen Aussagen zu den VE, die alle in die gleiche Richtung zielen, jedoch nicht identisch sind. Aus Gesamtsicht besteht deshalb die Gefahr einer unerwünschten Konkurrenzierung (Gefahr des Ausweichens). Der Kanton St.Gallen hat im Richtplan ein Planungsmodell festgesetzt, welches die Abstimmung von Siedlung und Verkehr berücksichtigt.

Zielsetzung

Für den Agglomerationsperimeter wird eine einheitliche Lösung angestrebt. Dabei soll nicht ein neues System entwickelt, sondern das Modell des Richtplans SG adaptiert werden (die Mehrzahl der Gemeinden im Agglomerationsperimeter gehören zum Kanton SG).

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Adaptierung des kantonalen Richtplans SG bezüglich VE durch die Kantone AR und TG.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Planungsamt AR, Amt für Raumplanung TG

Weitere:

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

1.4 Quartieraufwertungs-Konzepte entlang der Hauptverkehrsachsen

Im Zusammenhang mit der Optimierung der Leistungsfähigkeit innerörtlicher Hauptverkehrsachsen wird neben der Strassenraumgestaltung auf den Hauptverkehrsachsen auch der Quartieraufwertung in den hinterliegenden Bereichen im Sinne der Bündelung des Verkehrs, der Aussenraumnutzung, der Aufenthaltszonen etc. gebührend Beachtung geschenkt.
Die Kantone und Gemeinden werden beauftragt, entsprechende Quartieraufwertungs-Konzepte zu erarbeiten.

Ausgangslage / Trend

Heute wird der Optimierung der Verkehrsströme auf den Hauptverkehrsachsen eine hohe Priorität eingeräumt, inklusive flankierender verkehrlicher Massnahmen in den angrenzenden Wohnquartieren (Tempo-30-Zonen, Einbahnregime, Zubringerdienst etc.). Der städtebaulichen Aufwertung des Umfeldes wird bis anhin jedoch nicht gleich hohe Aufmerksamkeit geschenkt.

Zielsetzung

Neben den rein verkehrlichen Massnahmen sollen die Quartiere entlang der Hauptverkehrsachsen im Agglomerationszentrum St.Gallen und in den Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon und Rorschach – im Sinne des Ausgleichs für regionale Verkehrsbelastungen – als Begegnungs-, Kommunikations- und Freizeiträume städtebaulich aufgewertet und attraktiv gestaltet werden.
Neben den verkehrlichen Massnahmen wie Tempo-30-Zonen, Begegnungszone, Zufahrtsbeschränkungen sind insbesondere auch ortsbauliche Massnahmen wie Spielfläche, Platzgestaltungen u.ä. zu prüfen und umzusetzen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Konfliktstellen zwischen Fussgängern / Langsamverkehrsteilnehmern und dem Erschliessungsverkehr entschärfen.
- Die Priorität des rollenden Verkehrs herabsetzen zu Gunsten von nicht verkehrlichen Wohnumfeldnutzungen.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Aufwertung Ortsdurchfahrten Rorschach (5.4), Arbon (6.2), Steinach (6.3), Gossau (7.3), Herisau (8.3)

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinden
Weitere: Raumplanungsfachstellen der Kantone, weitere kantonale Amtsstellen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 2:
Optimierung S-Bahn-Angebot St.Gallen

2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

2.2 Umsetzung S-Bahn - Konzept St.Gallen

2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell

2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Ausarbeitung eines Angebotskonzeptes für den Agglomerations-ÖV als notwendige Ergänzung zu kurzfristig notwendigen, einzelnen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zur Behebung von Engpässen.

Ausgangslage / Trend

Dem Agglomerations-ÖV auf Schiene und Strasse kommt bei der Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zu. Das setzt jedoch ein erheblich erweitertes ÖV-Angebot voraus.

Zielsetzung

Bis 2010 wird ein Angebotskonzept Agglomerations-ÖV mit Umsetzungsmassnahmen und folgenden Zielsetzungen erarbeitet:
- Markante Verbesserung des Angebots vorrangig über betriebliche Massnahmen (z.B. Taktverdichtung) im gesamten Agglomerationsperimeter.
- Verbesserung und Attraktivierung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-LV bzw. Bus-Bus-LV (inkl. bauliche Massnahmen zur Komfortverbesserung wie Bushöfe, Velounterstände u.ä.)
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von publikumsintensiven Einrichtungen (wie Einkaufzentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen wie Walter-Zoo, Gossau, Flugplatz Altenrhein).

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Koordiniertes Fahrplanangebot über die ganze Agglomeration unter Einbezug aller Transportunternehmen, Optimierung Umsteigebeziehungen
- Gesamträumliches Haltestellenkonzept
- Vorschläge für konkrete Umsetzungsmassnahmen inkl. Finanzierung (rollende Planung)
- prospektive Beurteilung der kurzfristig vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: AÖV SG

Weitere: Departement für Inneres und Volkswirtschaft TG, Departement Volks- und Landwirtschaft AR

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.1 - 0.2**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

2.2 Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen

Die S-Bahn St.Gallen soll – koordiniert mit Ausbauten im Fernverkehr Zürich-St.Gallen, St.Gallen-Chur und St.Gallen-Konstanz – ausgebaut werden und als Rückgrat die Position des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz und der Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach nachhaltig stärken.

Ausgangslage / Trend

Im Jahr 2000 wurde die S-Bahn St.Gallen eingeführt. Die Angebotsausbauten basierten damals auf der bestehenden Infrastruktur. Es fehlt ein systematisches Angebot und ein einheitlicher Auftritt der S-Bahn. Weitere Angebotsausbauten bedingen einen Ausbau der Infrastruktur. Bedingt durch die Ankünfte des Fernverkehrs von Zürich mit Fahrzeiten von über einer Stunde, besteht am Knoten St.Gallen derzeitig kein sauberer Systemknoten 00/30.
Der öffentliche Verkehr hat in den letzten 20 Jahren Marktanteile verloren. Neben zunehmenden Motorisierungsgrad und einer dispersen Siedlungsentwicklung ist diese Entwicklung im Raum St.Gallen insbesondere auch auf die stärkere Ausrichtung der Investitionen zu Gunsten des Strassenverkehrs (Stadtautobahn, Zubringer Meggenhus, Ausbau Anschluss Winkeln) zu begründen. Auf Seite des öffentlichen Verkehrs besteht entsprechender Nachholbedarf, wenn der bestehende Trend zu Gunsten des ÖV verändert werden soll.

Zielsetzung

Ziel ist es, die S-Bahn St.Gallen zu einem systematischen Halbstundentakt auszubauen. Im Kernbereich der S-Bahn (Raum Gossau/Herisau-St.Gallen-Rorschach/Wittenbach) soll das Angebot zum Viertelstundentakt verdichtet werden. Zusammen mit der Beschleunigung des Fernverkehrs entstehen erhebliche Fahrzeitreduktionen sowie ein deutlich erhöhtes Angebot. Die Fahrleistungen sollen um rund einen Viertel erhöht werden. Auf dem ausgebauten S-Bahnnetz wird eine Zunahme der Nachfrage im gleichen Umfang erwartet.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Beseitigung von Engpässen im Schienennetz (Ausbau Knoten St.Gallen, neue Kreuzungsstellen bzw. Doppelspurausbauten, Entflechtungen St.Fiden-Rorschach/Romanshorn und St.Gallen-Haggen/Bruggen und weitere kapazitätssteigernde Massnahmen)
- Der Knoten St.Gallen soll im Rahmen ZEB im Fernverkehr in einem systematischen Halbstundentakt bedient werden.

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen (Abstimmung Bus / S-Bahn)
- 4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr (Verbesserung Umsteigebeziehungen; Verbesserung Erreichbarkeit der Bahnhöfe)

Koordinationsbedarf

- 2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell
- 3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum
- 4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen
- Stadtbus: Rorschach-Goldach-Rorschacherberg (5.3), Arbon (6.4), Gossau (7.2), Herisau (8.2)
- 9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen
- 9.2 Bahnhof Nord St.Gallen
- 12.1 Stadtbahn Nord: Winkeln – St.Gallen – Kronbühl / Neudorf
- Grenzüberschreitende Verbindungen (Österreich, Deutschland)

Stand Planung, Projektierung

- Enthalten im kant. Richtplan St.Gallen, KB 32 / Öffentlicher Regionalverkehr: Anpassung 07
- Kantonsratsvorlage / Volksabstimmung 2007/08 vorgesehen
- Angebotskonzept ab Dez. 2013 in MoU mit SBB, SOB und Thurbo festgelegt

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Strategieplan ÖV des Kantons St.Gallen; 3. ÖV-Programm
- HGV- und Neat-Ausbauten; ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahnangebot)
- 1. Ergänzung S-Bahn St.Gallen, 2004
- Angebotsperspektiven Ostschweiz: MoU SBB, SOB, Thurbo, SG (Umsetzung und Finanzierung) und Studienbericht SBB (Infrastrukturanpassungen), 20071. Ergänzung S-Bahn St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Schweizerische Bundesbahnen

Weitere: AÖV St.Gallen, ÖV-Fachstellen der Kantone Thurgau, Appenzell AR, Schweizerische Südostbahn, Thurbo; im nächsten Planungsschritt auch Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

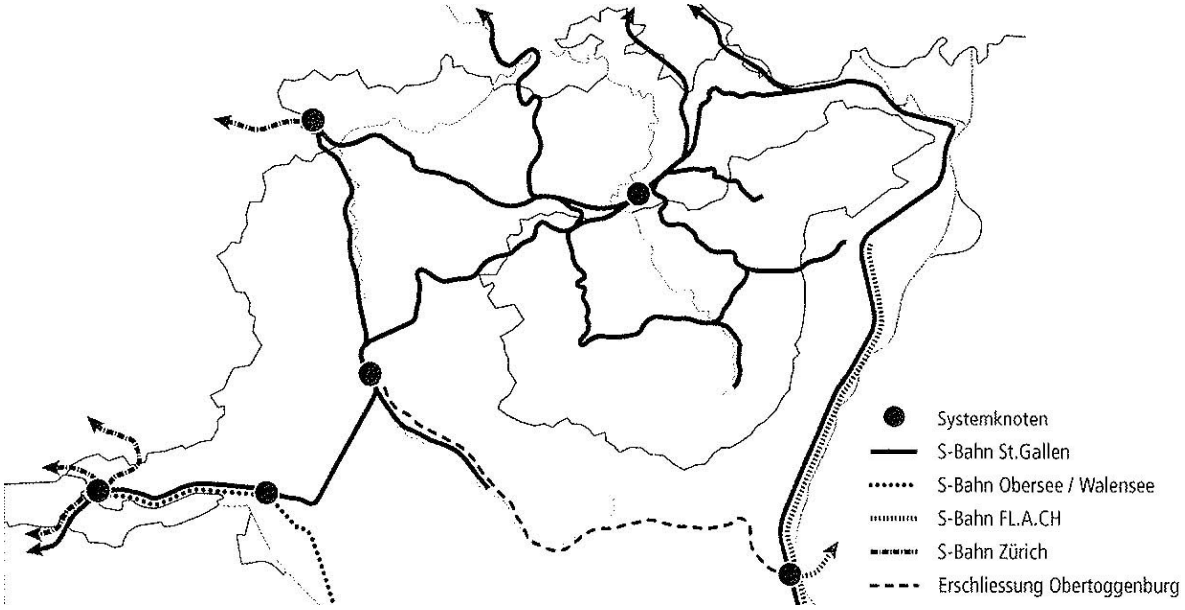
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1]
Total		**100**	**117 – 183**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1] pro Jahr

Bemerkungen:

Kostenteiler noch offen. Falls massgebliche Beiträge seitens Leistungsauftrag SBB/KTU nicht realisierbar sind, ist eine Mitfinanzierung über Agglomerationsfonds vorzusehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Das S-Bahn-Konzept St.Gallen enthält einzelne Infrastrukturmassnahmen, die geographisch ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen, aber für das optimale Funktionieren des Fahrplansystems mitentscheidend sind. Diese Massnahmen sind für die bessere Funktionsfähigkeit der Agglomeration notwendig und können nicht für sich allein betrachtet werden. Diese Infrastrukturmassnahmen werden in den betreffenden Agglomerationsprogrammen aufgeführt mit den Hinweis, dass sie als Gesamtpaket über den jeweiligen Agglomerationsperimeter hinaus aufgrund ihrer Netzwirkung bewertet werden müssen.
- Bis 2013 sind gemäss MoU 66 Mio. Fr. bei den SBB und 18 Mio. Fr. bei der SOB im Rahmen einer S-Bahnvorlage mit auszuhandelndem Kostenteiler zu finanzieren.

Stand: September 2007

2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell

Durchbindung der bestehenden Linien der Appenzeller Bahnen St.Gallen - Trogen sowie St.Gallen - Teufen - Appenzell an den heutigen Endhaltestellen im Nebenbahnhof St.Gallen.

Ausgangslage / Trend

Die Appenzeller Bahnen erschliessen mit den Gemeinden Speicher, Trogen und Teufen südlich der Stadt St.Gallen grössere Agglomerationsgemeinden sowie mit dem Appenzellerland ein attraktives Naherholungsgebiet.
Die heutige Situation führt zu Komforteinbussen durch Wartezeiten und Umsteigen; insbesondere für Kunden aus Richtung Teufen in das Stadtzentrum sind grössere Reisezeitverluste hinzunehmen. Betrieb und Unterhalt der Zahnradstrecke im Riethüsli sind aufwendig. Die Bahnübergänge (schiene / MIV-Fahrbahn) im Bereich Riethüsli sind sanierungsbedürftig. Ein 15-Min-Takt ist mit der heutigen Infrastruktur zwischen St.Gallen und Teufen nicht möglich.

Zielsetzung

Künftig sollen die beiden Meterspur-Linien zu einer Durchmesserlinie durchgebunden, der Takt auf 15 Minuten verdichtet und die Reisezeiten verkürzt werden, was auch einen effizienten Rollmaterialeinsatz erlaubt.
Mit der Durchbindung und dem Bau von zwei neuen Haltestellen auf Stadtgebiet und dem Einsatz von leichtem stadtbahntauglichem Rollmaterial wird die Bahn als innerstädtische Erschliessungsachse gestärkt und als Verbindung in die Region aufgewertet.
Als Option könnte die Stadtbahn längerfristig mit Linienästen auch Richtung Osten (Rorschacher Strasse) und Westen (Zürcher Strasse) ergänzt werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Ersatz des bestehenden Zahnstangenbetriebes Riethüsli-Ruckhalde durch Adhäsionsbetrieb: langer Ruckhalde-Tunnel inkl. Aufhebung Niveauübergang Riethüsli zur Reduktion der Reisezeiten und Betriebs- und Rollmaterialkosten
- Verlängerung Ausweichstelle Schwarzer Bären
- Ausweichstelle zwischen Lustmühle und Teufen
- Ausweichstelle Hirschberg
- Vereinheitlichung der Lichtraumprofile (bzw. der Fahrzeugtypen)
- Anpassung der Gleise, Weichen und Perrons namentlich im Nebenbahnhof St.Gallen (Durchbindung).
- Zusammenführen der Stromversorgung und der Sicherungsanlagen
- Neue Haltestelle und Kreuzungsstation beim Entwicklungsschwerpunkt Güterbahnhofareal St.Gallen (Betriebsstabilität) und neue Haltestelle Birnbäumen

Flankierende Massnahmen

- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen (im Bereich Nebenbahnhof)

Koordinationsbedarf

- 3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen
- 4.3 Umgestaltung Bohl/Marktplatz

Stand Planung, Projektierung

- Machbarkeitsstudie abgeschlossen (2006)
- Kosten-Nutzen-Abschätzung abgeschlossen (2007)
- Vorbereitung für Projektierung im Gange (2007-2008)
- Kant. Richtplan St.Gallen KB 32 / öffentlicher Regionalverkehr: Anpassung 07

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell; Kosten-Nutzen-Abschätzung,, Schluss- und Technischer Bericht; 29. Juni 2007
- Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell; Markt und Betrieb; Juni 2006
- Durchmesserlinie AB-TB; Traktion auf Steilrampen; 20. März 2006
- Projektstudie Durchmesserlinie (DML) Trogen - St.Gallen – Appenzell; Radprofile und Einfluss auf Infrastruktur; 16. Juni 2006

- Durchmesserlinie Trogen - St.Gallen – Appenzell: Umbau Zahnstangenstrecke Ruckhalde, Machbarkeitsstudie August 2006

Beteiligte

Federführung Projektierung: Appenzeller Bahnen

Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Tiefbauamt Kanton Appenzell Innerrhoden

Kosten, Finanzierung

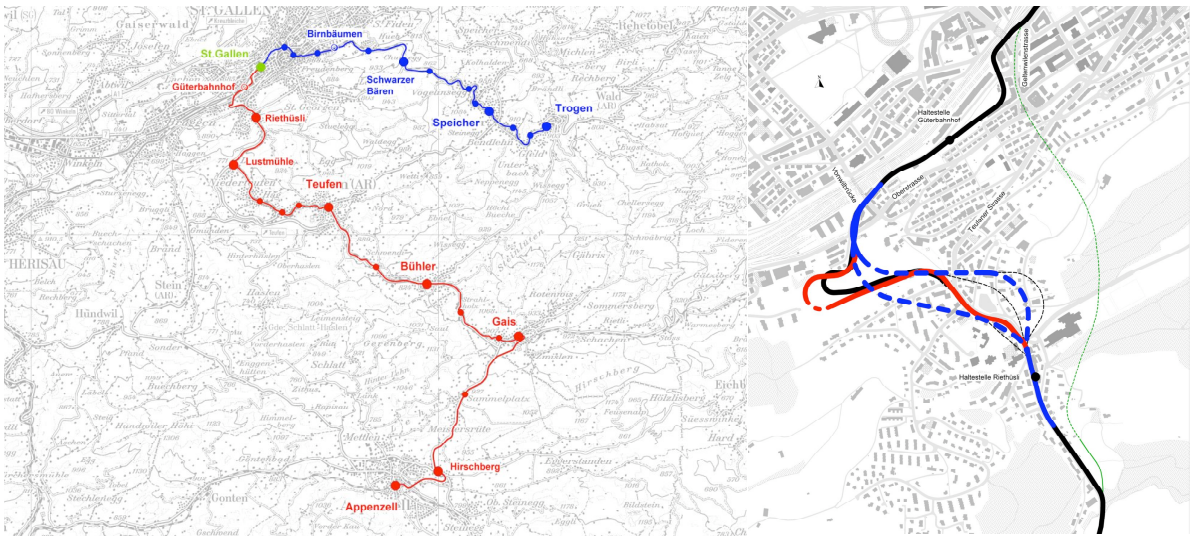
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**80**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Kostenteiler Kantone und Kostenbeteiligung Gemeinden noch in Diskussion.
Erwartete Einsparungen gemäss Kosten-Nutzen-Abschätzung (Grössenordnungen): 8 Mio. Fr. durch Wegfall der sonst notwendigen Sanierungen der Bahnübergänge und Ersatz der Zahnstange; 22.9 Mio. Fr. bei den Rollmaterialinvestitionen. Zusätzlich wird potenzielles Bauland in der Ruckhalde im Wert von 4 Mio. Fr. frei. Im Betrieb ist bei vergleichbarem Angebot mit Einsparungen von jährlich rund 1.5 Mio. Fr. zu rechnen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Das Vorhaben ist in der Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds in der Liste der dringenden Projekte enthalten, wurde dann aber zurückgestellt, weil es bis zum geforderten Zeitpunkt 2008 noch nicht baureif ist. Der Bundesrat erachtet die in der Botschaft zurückgestellten Projekte ebenfalls als dringend. Sie sollen deshalb laut Botschaft im Rahmen der Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme prioritär behandelt werden.

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 3:
Optimierung Verkehrsfluss strassengebundener ÖV im Agglomerationszentrum

3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen
3.2 Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange St.Gallen)
3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen
3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen
3.5 Querspange Kronbühl (Wittenbach) – Obere Waid (Mörschwil)

3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen

Mit einer baulichen Eigentrassierung sollen ÖV und MIV grundsätzlich getrennt werden. Damit sollen die Störungen des ÖV durch den MIV reduziert resp. eliminiert werden und als Folge davon die Reisezeiten reduziert (Attraktivität) und die Fahrplanstabilität (Zuverlässigkeit) erhöht werden.

Ausgangslage / Trend

Die Hauptlinien des strassengebunden ÖV-Linien verkehren auf denselben Hauptachsen wie der MIV. Behinderungen durch den MIV wirken sich entsprechend auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität aus und nahmen in den vergangenen Jahren stetig zu. Kurz- und mittelfristig ist mit einer wesentlichen Entlastung des MIV-Netzes nicht zu rechnen, weshalb die Störungen bestehen bleiben resp. aufgrund der erwarteten Verkehrszunahmen häufiger und stärker auftreten werden. Die heutige elektronische Eigentrassierung kann infolge der zunehmenden Verkehrsmengen des MIV ohne unzulässigen Rückstau (beispielsweise auf die Autobahn) heute und insbesondere längerfristig die Fahrplanstabilität nicht mehr allein gewährleisten.
Heute sind insbesondere auf den Hauptachsen Zürcher Strasse und Fürstenlandstrasse im Westen, Unterer Graben, Oberer Graben, St.Leonhard-Strasse und Rosenbergstrasse im Zentrum sowie Rorschacher Strasse und Langgasse im Osten grosse Verkehrsaufkommen vorhanden, welche zu Staus und Behinderungen des ÖV führen.

Zielsetzung

Der strassengebundene ÖV soll im Agglomerationszentrum auf einem Eigentrassee geführt werden, um die Reisezeiten zu reduzieren und die Fahrplanstabilität zu erhöhen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Eigentrassee Winkeln - St. Fiden – Neudorf
- Eigentrassierung Langgasse
- Betriebliche Busbevorzugung Neudorf
- Verkehrstrennung Kreuzbleiche

Flankierende Massnahmen

- Entlastung gewisser Verkehrsachsen, was nur mit Strassenausbauten effektiv möglich ist.

Koordinationsbedarf

- 3.2 Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange St.Gallen)
- 12.1 Stadtbahn Nord: Winkeln – St.Gallen – Kronbühl / Neudorf

Stand Planung, Projektierung

- Konzeptstudien
- Enthalten im kant. Richtplan St.Gallen, KB 32 / Öffentlicher Regionalverkehr (Angebotsgestaltung); Anpassung 07

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

Konzepststudien
- Verkehrlich-betriebliche Einschätzung zur Vision „Angebotskonzept/Infrastruktur 2020“; Ernst Basler+Partner, April 2005
- Bericht „ÖV-Eigentrassierung – Grundsatzstudie“; Ribi, Oktober 2006

Beteiligte

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr; Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Stadtplanungsamt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**200 - 400**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Da bisher keine Projektierungsarbeiten vorgenommen wurden, zeigt die Kosten-Grobschätzung nur eine Grössenordnung der Kosten auf.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

3.2 Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange St.Gallen)

Neue Ost-West-Verbindung zur Entlastung der Stadtautobahn (Rosenbergtunnel) und des zentrumsquerenden Verkehrs.

Ausgangslage / Trend

Aufgrund der Verkehrsbelastung kommt die A1 im Bereich Rosenbergtunnel an die Kapazitätsgrenzen. Bei immer häufiger werdenden Unfällen kommt es zum Verkehrskollaps auf der A1, den Zu- und Abfahrtsrampen sowie auf dem innerstädtischen Netz. Davon betroffen ist immer häufiger auch der strassengebundene ÖV.

Zielsetzung

Durch eine neue Ost-West-Achse soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit insbesondere auch des strassengebundenen ÖV gewährleistet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Innenstadt von ortsfremdem Verkehr entlastet werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Bau einer neuen Entlastungsachse St.Gallen Kreuzbleiche - St.Gallen Neudorf

Flankierende Massnahmen

- 3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen
- 3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Projektstudie

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2023 ☒ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen (ab 1.1.2008: ASTRA)
Weitere: Stadt St.Gallen

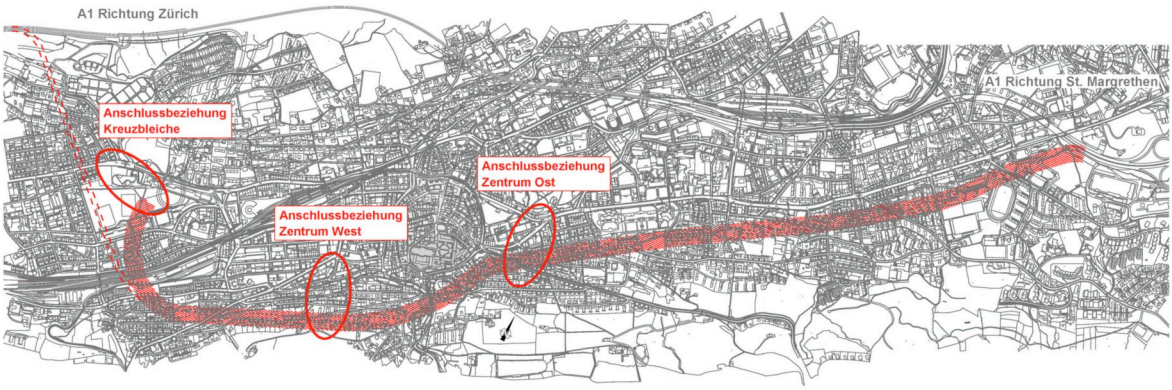
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Noch keine Kostenschätzung vorhanden.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen

Mit einem Stadtbuskonzept sollen die Betriebsabwicklung qualitativ verbessert und die Angebote nachfragegerecht ausgebildet werden.

Ausgangslage / Trend

Das heutige städtische und regionale Bussystem wird von drei Transportunternehmungen betrieben und ist historisch gewachsen, d.h. es hat sich vorwiegend aufgrund von betrieblichen Gegebenheiten und vermuteten Nachfragen, jedoch nicht aufgrund detaillierter Kenntnisse der Wunschlinienbeziehungen und der Gesamtverkehrsnachfrage entwickelt.
An den Bahnstationen Winkeln, St.Fiden und Haggen ist die Verknüpfung Bahn-Bus ungenügend.
Es fehlt ein Fahrgastinformations- und Betriebsleitsystem.

Zielsetzung

Mit einer verbesserten Koordination der städtischen und regionalen Bussysteme – unter Einbezug der Prüfung weiterer Durchmesserlinien – soll das Busangebot verbessert werden. Die Stadtbahnhöfe werden zu Umsteigepunkten aufgewertet. Fahrgastinformations- und Betriebsleitsysteme ermöglichen einen zuverlässigen, attraktiven Betrieb und die Sicherung der Transportketten.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Nachfrageorientiertes Angebot (Allfällige neue Bushaltestelle, neue / veränderte Linien, Anpassung Takt und Betriebszeiten)
- Umwandlung von Radiallinien zu Durchmesserlinien
- ÖV-Betriebsleitsystem
- Fahrgastinformationssystem zur Schliessung der Informationslücken bezüglich aktueller Fahrplansituation
- Betriebsleitsystem zur stetigen Optimierung der Betriebsabläufe
- Vernetzen der Bahnstationen Winkeln, St.Fiden und Haggen mit dem Bus

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 1.3 Publikumsintensive Einrichtungen
- 3.1 ÖV-Eigentrassierungen Agglomerationszentrum St.Gallen

Koordinationsbedarf

- 2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- 3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen
- 4.3 Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen
- 9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen
- 12.3 Bahn-Bus-Verknüpfung St.Fiden

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Stadtbus-Konzept wird angebotsseitig im kommunalen Richtplan erarbeitet.

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr, Transportunternehmungen (PostAuto, Regiobus, VBSG)

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**5 - 10**	**100**	**3 - 5**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Sehr grobe Kostenschätzung, da noch kein Projekt vorliegt;
Betriebskosten stellen Zusatzkosten gegenüber dem heutigen Betrieb dar.

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen

Durch das Verkehrssystemmanagement sollen mit betrieblichen Mitteln die Verkehrsqualität, insbesondere im Siedlungsgebiet, aufrechterhalten werden und allfällige Stausituationen ausserhalb des Siedlungsgebiets resp. in weniger dichtes Siedlungsgebiet verlagert werden.

Ausgangslage / Trend

Für den Verkehrsteilnehmer in und um die Stadt St.Gallen sind– neben den statischen Informationen – verschiedene selbstständige dynamische Informationen im Strassenraum vorhanden (resp. werden vorhanden sein): Parkleitsystem (PLS) und Verkehrsleitsystem auf der A1 (in Bau 2007/2008). Im Bereich ÖV fehlen jedoch dynamische Informationssysteme wie dynamische Fahrgastinformation und Betriebsleitsystem.

Zielsetzung

Neben der Beschaffung und Inbetriebnahme der Einzelkomponenten dynamische Fahrgastinformation und ÖV-Betriebsleitsystem ist auch die Verknüpfung resp. Abstimmung der Einzelkomponenten zu vorzunehmen.
Auf den Stadtzufahrten (Teufener Strasse, Zürcher Strasse, Rorschacher Strasse, Langgasse) soll zudem der Verkehrsfluss so beeinflusst werden, dass allfällige Rückstaus in Bereiche verlegt werden, die zu keinen Sicherheitsproblemen führen, ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen und den öffentlichen Verkehr möglichst frei passieren lassen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Dynamische Fahrgastinformation (Beschaffung und Inbetriebnahme)
- ÖV-Betriebsleitsystem (Beschaffung und Inbetriebnahme)
- Schaffung von zusätzlichen Stauräumen
- Leistungsgesteuerte Pförtneranlage

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- Verkehrsleitsystem auf der A1 (in Bau 2007/2008)
- ÖV-Betriebsleitsystem (erste Überlegungen)
- dynamisches Fahrgastinformationssystem (erste Überlegungen)

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Im Rahmen des kommunalen Richtplanes sind Überlegungen zu dieser Verknüpfung vorgesehen

Beteiligte

Federführung: je nach Teilprojekt: Tiefbauämter Stadt und Kanton St.Gallen, Amt für öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen

Weitere:

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**20 - 40**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Grobe Kostenschätzung

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

3.5 Querspange Kronbühl (Wittenbach) – Obere Waid (Mörschwil)

Erstellung einer Verbindungsstrasse von der Kronenkreuzung (Kronbühl, Gemeinde Wittenbach)) über das Sittertobel nach Schimishus bis zur Oberen Waid (Gemeinde Mörschwil) weiter über die bestehende Staatsstrasse bis Neudorf mit Anschluss an die Autobahn.

Ausgangslage / Trend

Die Verkehrsbelastung der St.Gallerstrasse mit über 16'000 DTV und Immissionen wie Luft- und Lärmbelastung ist für die Wohnbevölkerung längs dieser Strassenachse untragbar. Die Umfahrung Arbon hat nicht den seinerzeitig erwünschten Erfolg gebracht.

Zielsetzung

Die St.Gallerstrasse soll insbesondere vom Durchgangsverkehr so entlastet werden, dass einer Verkommung als Strassenraum entgegengewirkt und der ÖV in einer Strassenraumgestaltung integriert werden kann. Mit einer Verbindungsstrasse soll die direktere Anbindung an das Nationalstrassennetz im Neudorf ermöglicht werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Bau der neuen Verbindungsstrasse Kronbühl - Obere Waid

Flankierende Massnahmen

- 12.2 Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse (Kronbühl – Heiligkreuz)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2023 ☒ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

- Eingabe der Gemeinde Wittenbach zum Staatsstrassenprogramm 2009/13)

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
Weitere: Gemeinden Wittenbach, Mörschwil, St.Gallen

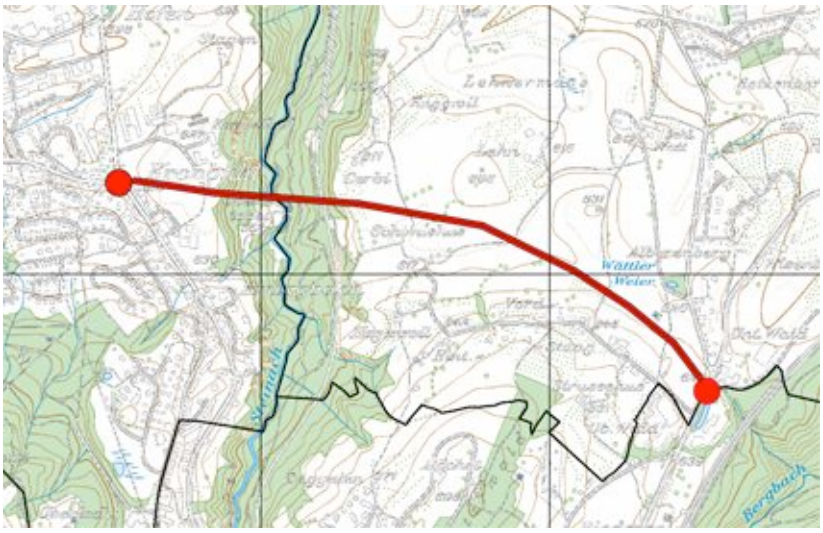
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Noch keine Kostenschätzung vorhanden.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 4:
Optimierung Langsamverkehr

4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr
4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen
4.3 Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen

4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr

Für das Agglomerationszentrum St.Gallen und die Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon Rorschach wird ein Schwachstellenkatatster und gestützt darauf ein Massnahmenplan zur Optimierung des Langsamverkehrs hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit erstellt.

Ausgangslage / Trend

Ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als 3 km. Das Umlagerungspotenzial zugunsten des Fuss- und Radverkehrs ist gross, kann aber nur mit einer klaren Förderungsstrategie ausgeschöpft werden.
Vor allem im Bereich der Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet ist das Konfliktpotenzial zwischen motorisiertem und Langsamverkehr erheblich. Diese nimmt mit generell zunehmendem Verkehrsvolumen und der gewollten Konzentration des motorisierten Verkehrs auf die Hauptverkehrsachsen tendenziell zu. Das wirkt dem Umlagerungsziel entgegen.

Zielsetzung

Namentlich im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren sollen Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Fahrradverkehr gesteigert werden. Um dieses Ziel konkret umsetzen zu können, werden für das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren bestehende Schwachstellen identifiziert und bis 2010 ein Massnahmenplan zu deren Beseitigung erarbeitet. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt ab 2011.

Schwachstellen

Bei der Konzepterarbeitung sind namentlich folgende Aspekte zu bearbeiten:
- Sicherheit: Separate Radspuren, Querungsmöglichkeiten, Geschwindigkeit motorisierter Verkehr
- Attraktivität: Linienführung (Vermeidung von Umwegen), Strassenraumgestaltung (Priorisierung Fuss- und Radverkehr), Verknüpfung mit andern Verkehrsmitteln inkl. Mitnahmemöglichkeiten, Aufbewahrungssysteme, Wegweisungssystem

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 1.4: Quartieraufwertungs-Konzepte entlang Hauptverkehrsachsen
- 4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen
- Aufwertung Ortsdurchfahrten Rorschach (5.4), Arbon (6.2), Steinach (6.3), Gossau (7.3), Herisau (8.3)

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Kant. Richtplan St.Gallen: VI 20, VI 21, VI 32 (Vernehmlassungsentwurf 2007 – Ausstattung Haltestellen)
- Kanton St.Gallen: Modellvorhaben Agglomerationsprogramm St.Gallen West, Konzept Langsamverkehr

Beteiligte

Federführung: Rad- und Wanderweg-Fachstelle Kanton St.Gallen

Weitere: Fachstellen Langsamverkehr Appenzell A.Rh. und Thurgau; Tiefbauämter der betroffenen Gemeinden

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.2 – 0.3**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Kostenschätzung für Erarbeitung Massnahmenplan. Kosten Umsetzung gemäss Massnahmenplan.

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen

Das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖV-Haltestellen wird qualitativ und insbesondere im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren auch quantitativ verbessert.

Ausgangslage / Trend

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖV-Haltestellen sind heute zum Teil ungenügend und zwar sowohl in Bezug auf das zahlenmässige Angebot wie in Bezug auf dessen Qualität (zum Teil ungedeckt und mehrheitlich unbewacht). An weniger stark frequentierten Haltestellen fehlen Abstellmöglichkeiten oft ganz, an stark frequentierten Haltestellen und Bahnhöfen sind sie zum Teil nicht ausreichend.

Zielsetzung

Das Angebot an gut zugänglichen und gedeckten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder soll generell, d.h. sowohl entlang der S-Bahn- wie der Regionalbuslinien, erhöht werden. Bei gut frequentierten Haltstellen bzw. Bahnhöfen, d.h. mindestens im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren, ist die Einrichtung bewachter Stationen anzustreben. Die Massnahmenplanung erfolgt bis 2010, deren Umsetzung ab 2011.

Schwachstellen

An zahlreichen Haltestellen von S-Bahn und Regionalbuslinien fehlen Veloabstellplätze noch gänzlich. Im Rahmen der Aufwertung der ÖV-Haltestellen ist auch diesem Aspekt Rechnung zu tragen. Ein minimales Angebot an gedeckten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist an allen Haltestellen anzustreben.
Konkrete Angebotsverbesserungen für Bike+Ride sind an folgenden S-Bahnhöfen vorzunehmen:
- Gossau: Erweiterung
- Herisau: Erweiterung
- St.Gallen HB: Ausbau im Rahmen der Umgestaltung Bahnhofplatz und Bahnhof Nord
- St.Gallen St.Fiden: Erweiterung
- Arbon: Erweiterung
- Rorschach HB: Neubau
- Rorschach Stadt: Neubau
- Rheineck: Erweiterung

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Bahnunternehmen (SBB, Thurbo)
Weitere: Standortgemeinden, kantonale Fachstellen für Langsamverkehr

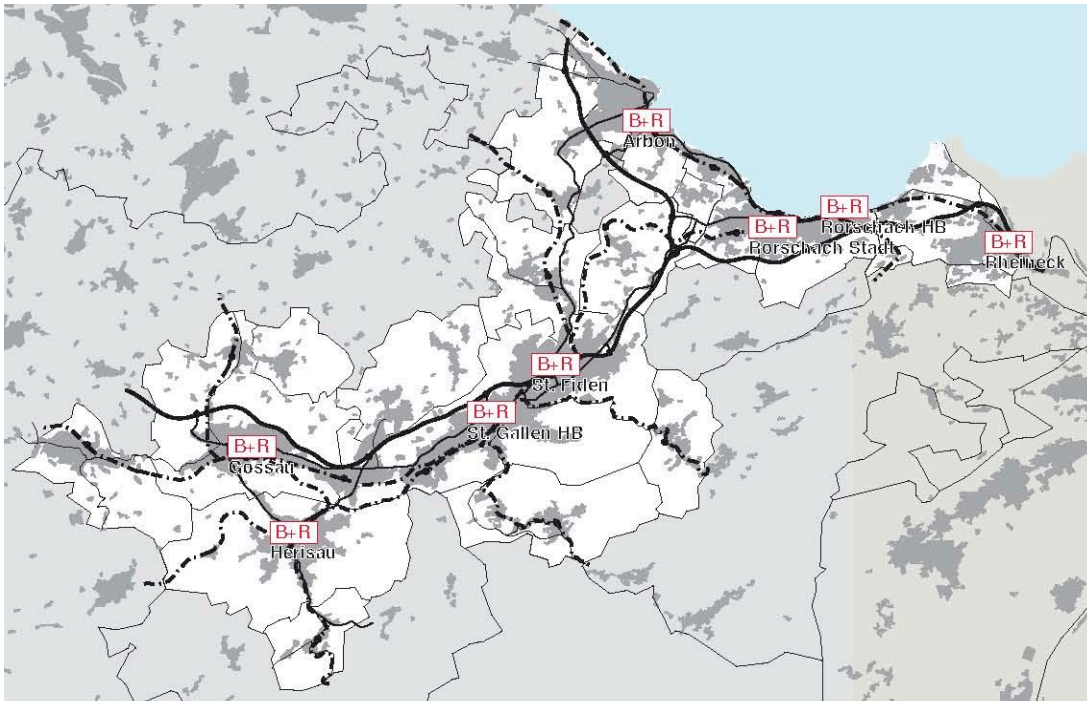
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**1 - 2**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

4.3 Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen

Umgestaltung des für den ÖV und den Fussverkehr sowie auch städtebaulich sehr wichtigen Platzes im Zentrum von St.Gallen.

Ausgangslage / Trend

Der Bohl / Marktplatz ist neben dem Bahnhofplatz die wichtigste Haltestellenanlage für Busse und Appenzellerbahnen und einer allfälligen künftigen Stadtbahn. Er ist zudem der zweitwichtigste Umsteigeknoten im städtischen und regionalen ÖV und ein zentraler Knotenpunkt des Fussverkehrs.
Das städtische Bussystem ist auf die beiden Zentrumshaltestellen Bahnhofplatz und Bohl und die diese beiden ÖV-Hauptknoten verbindenden Achsen ausgerichtet. Die im Verhältnis zum intensiven ÖV-Verkehr engen Platzverhältnisse bewirken eine ÖV-Selbstbehinderung. Heute sind Richtung Osten eine Fahrspur und Richtung Westen zwei Fahrspuren vorhanden. Die Wartekante der Appenzellerbahnen Richtung Westen ist sehr schmal und die Querung der drei Fahrspuren mit den entsprechenden Bordsteinhöhen zwischen den verschiedenen Fahrzeugen schwierig. Das Platzangebot ist zu knapp.

Zielsetzung

Qualitative Verbesserungen für die ÖV-Benützer/innen sowie Fussgänger/innen (grössere Haltezonen, Behindertengerechtigkeit, Überdachung, Entflechtung Verkehrsarten, Reduktion der ÖV-Selbstbehinderung usw.) im Rahmen einer städtebaulich attraktiven Platzgestaltung.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Die heutigen zwei Fahrspuren Richtung Westen sind zusammenzulegen und die Haltestelle in Richtung Marktplatz zu verschieben.
- Umbau der Haltestellenbereiche und der Gleisanlagen
- Verbreiterung des Warteraumes vor dem Hecht-Gebäude und weitere gestalterische Aufwertungen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen - St.Gallen - Appenzell
- 3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen
- 3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- Konzeptstudie
- Variantenstudium

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt der Stadt St.Gallen

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen, Stadtplanungsamt; Transportunternehmen (PostAuto, VBSG, AB)

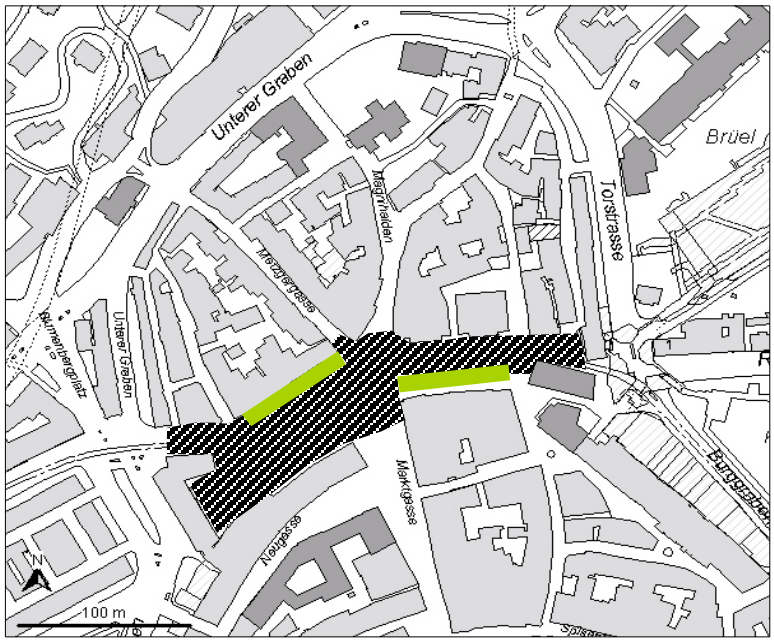
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



öV-Haltestelle

Gestaltung

Systemskizze

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 5:
Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Rorschach / Goldach / Rorschacherberg

5.1 A1-Zubringer Region Rorschach
5.2 Umfahrung Zentrum Rorschach
5.3 Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg
5.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach
5.5 Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach

5.1 A1-Zubringer Region Rorschach

Das Nebenzentrum Rorschach / Arbon soll mittels eines neuen Autobahnzubringers besser an das Nationalstrassennetz angeschlossen werden.
Sollte der A1-Zubringer nicht realisiert werden können, soll die Realisierung der Südumfahrung Goldach gemäss Verkehrsrichtplan der Gemeinde Goldach geprüft werden.

Ausgangslage / Trend

Heute ist das Nebenzentrum Rorschach / Arbon durch die beiden Anschlüsse Rheineck und Meggenhus an die Nationalstrasse angeschlossen. Das bedeutet, dass das gesamte Siedlungsgebiet über die 11 km auseinander liegenden Autobahnanschlüsse ans Nationalstrassennetz angeschlossen ist, was einerseits eine schlechte Erreichbarkeit des Zentrums darstellt und andererseits in Goldach sowie Staad (Gemeinde Thal) einen erheblichen Durchgangsverkehr generiert.

Zielsetzung

Künftig soll das Zentrum direkter an die Nationalstrasse angeschlossen werden. Dies kann mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss gewährleistet werden. Falls dieser Anschluss nicht realisiert werden kann, ist die Entlastung des Ortszentrums von Goldach durch eine Südumfahrung zu prüfen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Neuer A1-Zubringer zwischen den Anschlüssen Meggenhus und Rheineck im Raum Goldach / Rorschach.

Flankierende Massnahmen

- 5.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach

Koordinationsbedarf

- 5.2 Umfahrung Zentrum Rorschach (Tieferlegung Bahn)

Stand Planung, Projektierung

- Machbarkeitsstudie erstellt
- Variantenentscheid noch nicht getroffen
- Zweckmässigkeitsbeurteilung in Vorbereitung

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2023 ☒ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

- Planungen in Arbeit, weitere Resultate sind noch nicht vorhanden.

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
Weitere: Stadt Rorschach, Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg

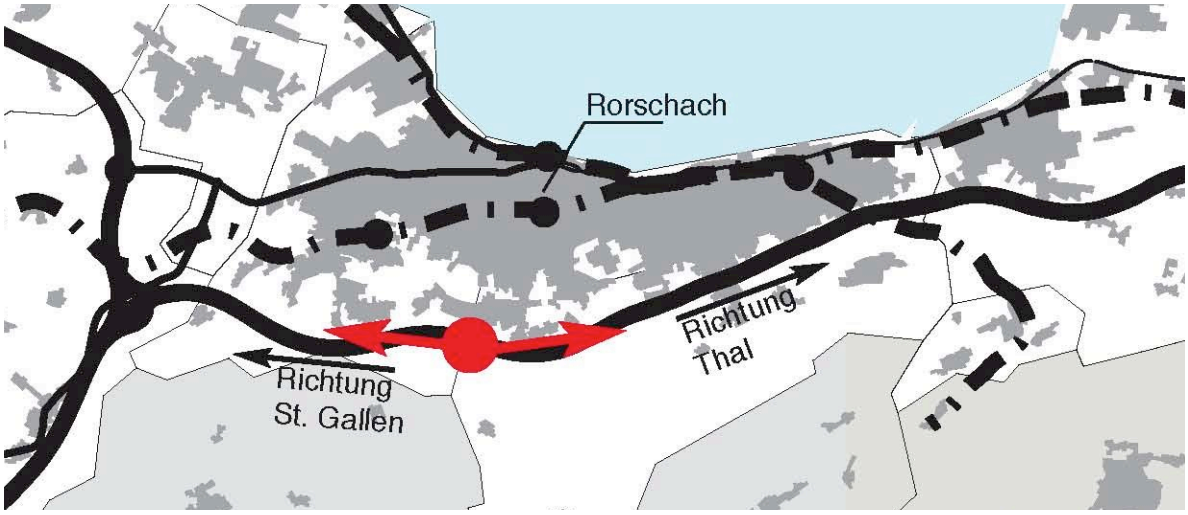
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**30**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Kosten = Grössenordnung

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

5.2 Umfahrung Zentrum Rorschach

Mit einer neuen Verbindung von Thal Richtung St.Gallen bzw. Arbon soll das Ortszentrum Rorschach vom Durchgangsverkehr entlastet werden, z.B. durch einen Tunnel Bellevue – Bäumlistorkel (1. Etappe) und einem von der Lage des A1-Zubringers abhängigen weiteren Ausbau (2. Etappe).s

Ausgangslage / Trend

Die Zentrumsachse von Rorschach ist heute stark belastet und weist teilweise enge Querschnitte auf, die vorwiegend der Durchleitung des motorisierten Verkehrs zur Verfügung stehen. Es handelt sich dabei um eine Kantonsstrasse, welche die Verbindung von Thal Richtung St.Gallen respektive Arbon sicherstellt.

Zielsetzung

Künftig soll eine neue Achse zur Verfügung stehen, die diese Verbindungen sicherstellt. Die neue Achse soll so gelegt werden, dass die Konflikte minimiert werden. Gleichzeitig soll auf der bestehenden Achse die Qualität für den Langsamverkehr gesteigert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Neue Querung des Ortszentrums anstelle der stark belasteten Hauptstrasse

Flankierende Massnahmen

- 5.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Verkehrliche Wirkung abgeklärt (Netzstrategie Region Rorschach)
- Variantenentscheid noch offen
- Gespräche mit SBB geplant

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: noch nicht geklärt

Weitere: SBB, Stadt Rorschach, Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg

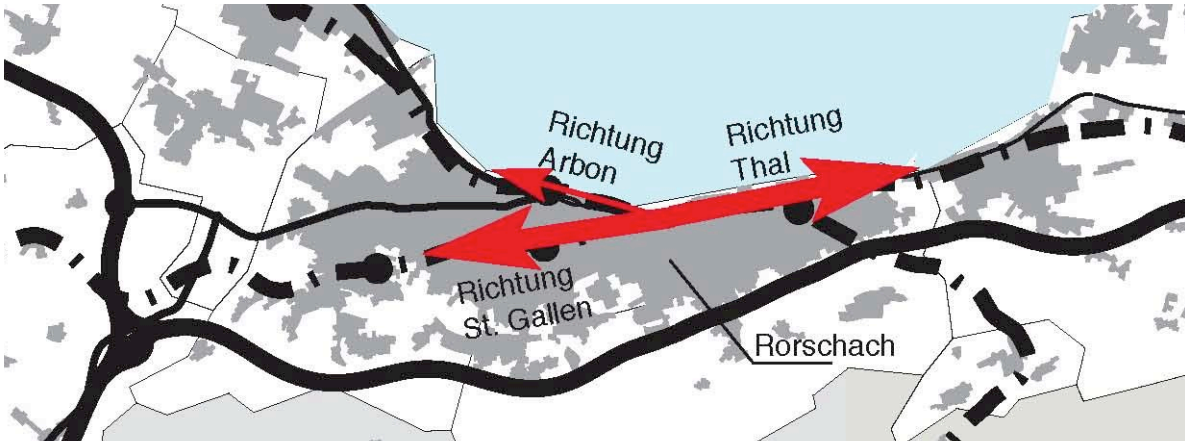
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**160**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Kosten = Grössenordnung. Kostenteiler ist Bestandteil der weiteren Diskussionen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

5.3 Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg

Zusammen mit der Einführung eines gemeinsamen Stadtbussystems für die drei Gemeinden sind die bestehenden Halte- und Umsteigepunkte auszubauen und aufzuwerten.

Ausgangslage / Trend

Die baulich und infrastrukturell stark verflochtenen Gemeinden Rorschach-Goldach-Rorschacherberg werden von verschiedenen Regionalbussen bedient, die innerörtlich auch eine gewisse Stadtbusfunktion wahrnehmen. Diese Angebot ist hinsichtlich zeitlicher Verfügbarkeit und Netzstruktur jedoch nicht auf die Bedürfnisse der innerörtlichen Erschliessung ausgerichtet.

Es fehlt ein Fahrgastinformationssystem.

Zielsetzung

Mit einem eigenständigen Stadtbuskonzept sollen die Betriebsabwicklung qualitativ verbessert und die Angebote nachfragegerecht ausgebildet werden. Der bestehende Bushof in Rorschach ist dafür auszubauen, die Anschlusspunkte zur Schiene zu verbessern und die Ausstattung der Haltestellen zu modernisieren.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:

- Ausbau des Bushofes Rorschach Post als zentraler Umsteigepunkt der Stadt- und Regionalbusslinien
- Ausbau des Bahnhofes Rorschach Stadt (Bäumlistorkel) als Umsteigepunkt Stadtbus zu S-Bahn.
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofes Rorschach HB als Umsteigepunkt Stadtbus/Regionalbus zu den SBB-Fernverkehrsverbindungen mittels Lift.
- Fahrgastinformationssystem zur Schliessung der Informationslücken bezüglich aktueller Fahrplansituation
- Nachfrageorientiertes Angebot (Allfällige neue Bushaltestelle, neue / veränderte Linien, Anpassung Takt und Betriebszeiten)

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 1.3 Verkehrsintensive Einrichtungen

Koordinationsbedarf

- 2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Stand Planung, Projektierung

- Detailkonzept liegt vor

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Stadtbus-Grobkonzept Strittmatter Partner AG / Emch + Berger AG 2005
- Stadtbus-Detailkonzept Strittmatter Partner AG / Emch + Berger AG

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr, Transportunternehmungen (PostAuto, Regiobus, VBSG)

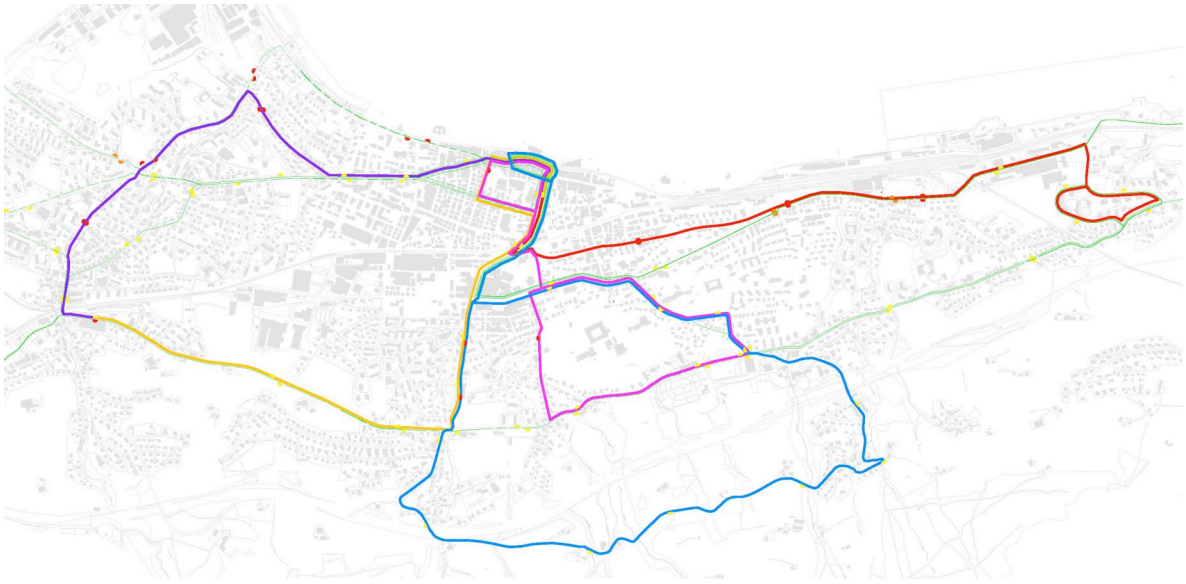
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**2.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Standortgemeinden				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

5.4 Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach

Die Zentrumsquerung (St.Gallerstrasse zwischen Einlenker Löwenstrasse - Hauptstrasse - Churerstrasse bis Bahnübergang) sollen stärker auf die Anforderungen des Langsamverkehrs, der Aufenthaltsqualität, des Ortsbildes und der Bedeutung Rorschachs als Nebenzentrum umgestaltet werden.

Ausgangslage / Trend

Heute ist die Zentrumsquerung stark verkehrsorientiert gestaltet. Obwohl es sich um wichtige öffentliche Räume innerhalb eines wertvollen Ortsbildes handelt, wird den Anforderungen des baulichen und nutzungsmässigen Umfeldes kaum Rechnung getragen. Der Bewegungsspielraum für den Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität sind nicht der ortsbaulichen Bedeutung entsprechend. Die Funktionsfähigkeit von Rorschach als Einkaufsschwerpunkt wird akut gefährdet.

Zielsetzung

Durch die vollständige Umgestaltung und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert werden zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Ortsbildes sowie der Sicherheit von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:

- Siedlungsgerechter Totalumbau des Strassenraumes im Zentrum unter Berücksichtigung des ÖV (Fahrbahnhaltestellen für den Bus).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs im erweiterten Zentrumsbereich (durch Kernfahrbahnen, verzicht auf Hochborde, angepasste Beleuchtung etc.)
- Verschiebung der Staustrecken an den Rand des Zentrums

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 5.1 A1-Zubringer Region Rorschach
- 5.2 Umfahrung Zentrum Rorschach (Tieferlegung Bahn)

Stand Planung, Projektierung

- Ausarbeitung Gestaltungskonzept vorgesehen 2007

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Stadt Rorschach

Weitere: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen

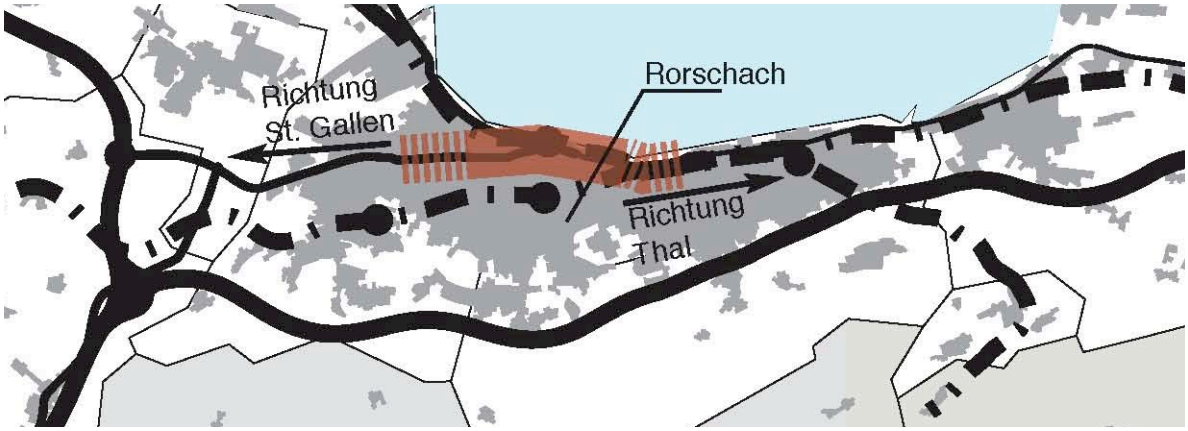
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**2**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds	50			
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen	35			
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Rorschach	15			

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

5.5 Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach

Durch das Staumanagement auf der Ortseinfahrt soll der Stau vom heutigen Bereich zwischen Waldeggkreisel und dem Knoten Brüggmühlestrasse auf den Autobahnaschluss zwischen Ausfahrt und Waldeggkreisel verschoben werden.

Ausgangslage / Trend

Heute bildet sich ortseinwärts vor dem Knoten Bruggmühlestrasse zu den Abendspitzenstunden regelmässig ein Stau infolge ungenügender Leistungsfähigkeit. Dieser Stau behindert ebenfalls den strassengebundenen ÖV. Gleichzeitig funktioniert der Knoten als Pförtner für den Verkehr Richtung Rorschach.

Zielsetzung

Künftig soll der Stau so weit zurück verschoben werden, dass der öffentliche Verkehr aus Richtung St.Gallen vor dem Stauanfang den Waldeggkreisel Richtung Goldach passieren kann. Die bestehenden Kreisel erlauben demgegenüber keine Zuflusssteuerung. Diese Knotenform ist daher auf den Zulaufstrecken eher ungeeignet.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Erstellung leistungsgesteuerter Pförtner vor dem Kreisel.
- Dosierung des Verkehrs in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit mit dem LSA-gesteuerten Knoten Bruggmühlestrasse ohne Rückstau auf den Rampen des A1-Zubringer

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Projektidee

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
Weitere: Gemeinde Goldach

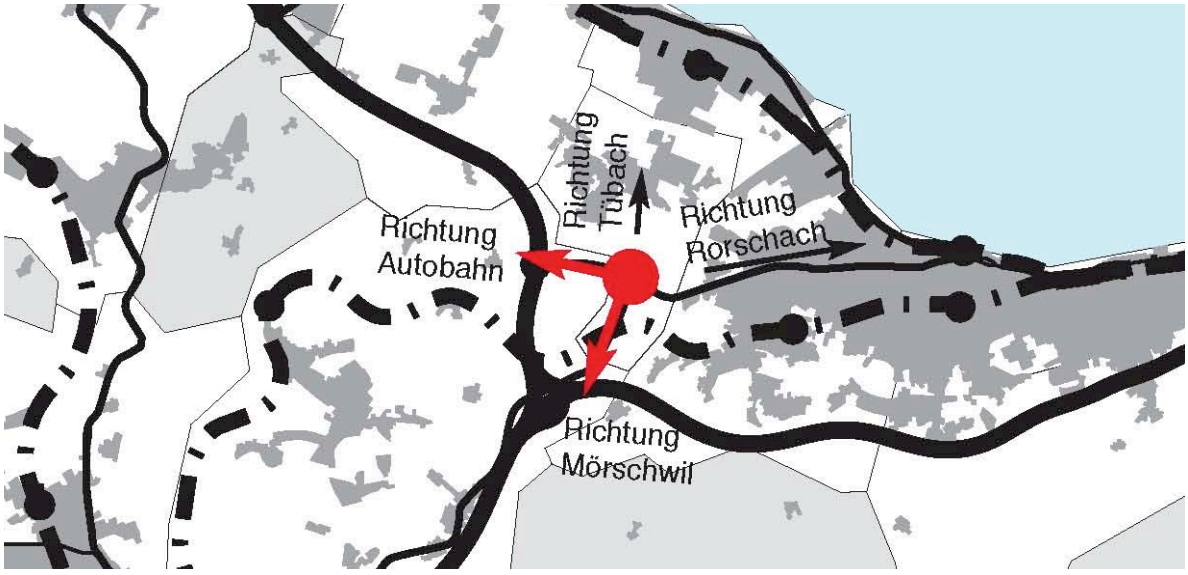
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 6:
Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Arbon / Steinach

6.1 Altstadtentlastung Arbon mit Erschliessung Saurer WerkZwei
6.2 Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon
6.3 Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach
6.4 Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot)

6.1 Altstadtentlastung Arbon mit Erschliessung Saurer WerkZwei

Die Stadt Arbon ist zugleich Nebenzentrum in der Agglomeration St.Gallen, Teil des Städtedreiecks Arbon-Romanshorn-Amriswil und Zentrumsstadt im Siedlungsraum „Südküste Bodensee“. Mit der gleichzeitigen Entlastung und Aufwertung der Altstadt sowie der Erschliessung des Areals Saurer WerkZwei setzt die Stadt Arbon gezielt auf das Wachstum gegen innen. Die Stadtentlastung Arbon entlang der Bahnlinie wird zum neuen Rückgrat im Verkehrssystem und gibt die richtigen Anreize für die wirtschaftlich und lebensräumlich notwendige Entwicklung in Richtung eines städtebaulich kompakteren Siedlungsgebiets.

Ausgangslage / Trend

Mit dem Saurer WerkZwei verfügt Arbon über ein städtisches Entwicklungsareal für 1’000-1’500 Personen. Kommunaler Richtplan und Gestaltungsplan sehen die Erschliessung des Areals mit Hilfe einer neuen Hauptverkehrsverbindung vor. Die heutige Hauptverkehrsstrasse führt durch die historische Altstadt und ist entsprechend vom MIV dominiert. Zudem sind die Wohnquartiere an der Landquartstrasse und an der Sonnenhügelstrasse ebenfalls stark vom Durchgangsverkehr belastet.
Mit der gleichzeitigen Erschliessung des Areals Saurer WerkZwei sowie der Entlastung der Altstadt und der Wohnquartiere erhält der Durchgangsverkehr in Arbon eine neue, leistungsfähige Verkehrsachse. Sie schafft gleich mehrere neue städtebauliche Handlungsräume für bestehende und geplante neue Siedlungsstrukturen im Zentrum von Arbon. Mittelfristig ist eine PW-Unterführung zur Seestrasse über das Gemeindegebiet von Steinach anzustreben. Die Bahnübergänge in Arbon und Steinach können dadurch ebenfalls entlastet werden.

Zielsetzung

Die Zielsetzung umfasst:
- Verkürzte Hauptverbindung zwischen der Romanshornerstrasse (ab Stahelplatz) und der St.Gallerstrasse mit optimaler Weiterführung Richtung A1-Anschluss Arbon Süd, teilweise über Gemeindegebiet von Steinach
- Erschliessung des neuen Quartiers Saurer WerkZwei via Stickereistrasse-Salwiesenstrasse-Bleichestrasse
- Umlagerung des Verkehrs in der Altstadt und in den Wohnquartieren zugunsten öffentlichem Verkehr und neuer Verbindungen für den Langsamverkehr
- Optimieren und Ausbau der Fuss- und Radwegverbindungen, insbesondere der Querungen zur Bahnlinie und Stadtentlastung (Brücke Rebenstrasse, Unter- bzw. Überführungen im Bereich des Bahnhofs und der Aach)
- Urbanistische (räumliche) Gestaltung und Aufwertung der bestehenden und neuen Verkehrsknoten als Eingangstore zum Zentrumsgebiet (Stahelplatz und Stickereiplatz) und als städtische Plätze (Bahnübergang St. Gallerstrasse)
- Neuausrichtung der Verkehrs- und Freiräume in der Altstadt

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Unzweckmässige Hauptverbindung zwischen der Romanshornerstrasse (ab Stahelplatz) zur St.Gallerstrasse durch die historische Altstadt
- Erschliessung des Areals Saurer WerkZwei via Stickereistrasse-Salwiesenstrasse-Bleichestrasse
- Ungenügende Querungen und Verbindungen für den Langsamverkehr im Bereich des bestehenden Bahneinschnitts
- Gestalterisch optimale Einbindung der neuen Verbindungsstrasse in das Stadtgefüge

Flankierende Massnahmen

- 6.2 Städetbauliche Aufwertung Durchfahrt Altsstadt Arbon
- Ausgestaltung der Knoten Landquartstrasse und Bleichestrasse entsprechend der Strassenpriorität
- Integration und Aufwertung des bestehenden und des künftigen Verkehrsnetzes für den Langsamverkehr
- Konzept Standortmarketing und Freiraumentwicklung in der Arboner Altstadt

Koordinationsbedarf

- 6.2 Städtebauliche Aufwertung der Durchfahrt Altstadt Arbon, der Quartierstrassen und Verkehrsknoten
- 6.4 Stadtbus Arbon gemäss kommunalem Richtplan
- Arealentwicklung auf dem Königareal
- Arealentwicklung Römerhof (öffentliches Parking)
- Erschliessung Saurer WerkZwei

Stand Planung, Projektierung

- Machbarkeitsstudie Wälli AG, Arbon, 2007
- Urbanistisches Konzept (gestalterische Begleitmassnahmen) Lorenzo Custer, 2007
- Kommunaler Richtplan „Arbon 2020“, Stand öffentliche BekanntmachungRichtplan Entwicklung Saurer WerkZwei-Schöntal 2006, im Genehmigungsverfahren
- Gestaltungsplan mit Erschliessungsvertrag Saurer WerkZwei 2006, im Genehmigungsverfahren

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Kommunaler Richtplan „Arbon 2020“, Objektblätter V1.1, V1.3, V1.3.1, V1 1.3.2, V1.4, V2
- Studie Rapp Infra AG 5.7.2005

Beteiligte

Federführung: TBA Thurgau

Weitere: ARP TG, Bauverwaltung Stadt Arbon, Gemeinde Steinach, SBB

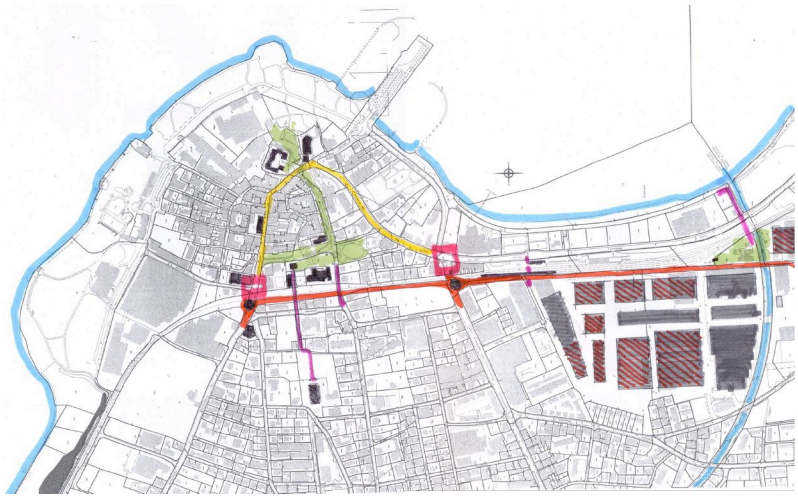
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**50**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Arbon				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Kosten = Grössenordnung

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

6.2 Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon

Die Altstadtdurchfahrt in Arbon soll stärker auf die Anforderungen des Langsamverkehrs, der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes sowie der Bedeutung von Arbon als Nebenzentrum umgestaltet werden.

Ausgangslage / Trend

Heute ist die Altstadtdurchfahrt aufgrund ihrer Funktion Hauptverkehrsstrasse stark verkehrsorientiert gestaltet. Dadurch leiden die Wohnqualität und die Qualität der öffentlichen Aussenräume.

Zielsetzung

Mit der Umgestaltung und gestalterischen Aufwertung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert werden zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Ortsbildes sowie der Sicherheit von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Siedlungsgerechte Umgestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung des ÖV (Fahrbahnhaltestellen für den Bus)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 6.1 Altstadtentlastung Arbon mit Erschliessung Saurer WerkZwei

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Richtplan Stadt Arbon (Objektblatt S 4.2)

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon
Weitere: Tiefbauamt des Kantons Thurgau

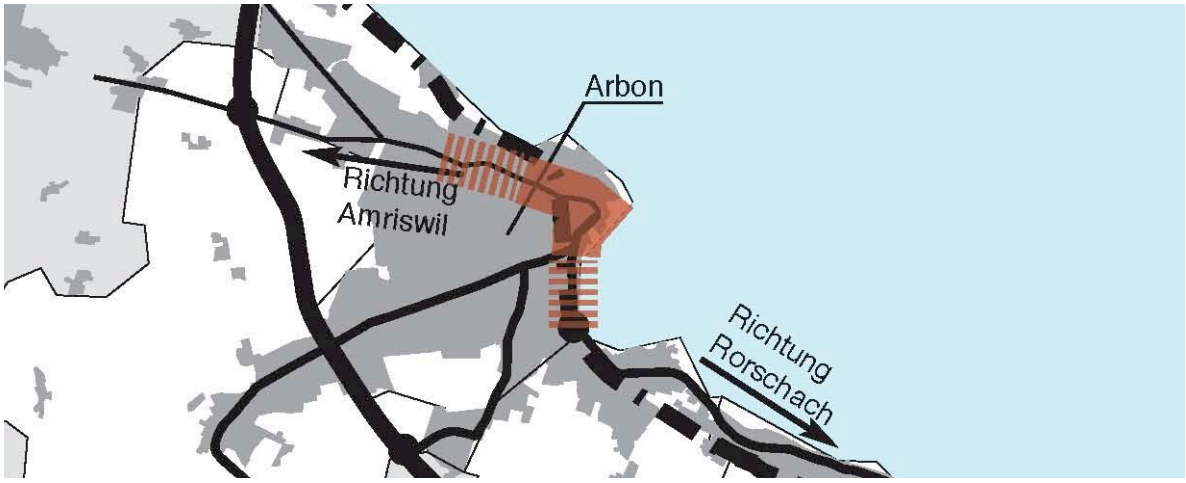
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**2.5 - 5.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

6.3 Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach

Umgestaltung der Hauptstrasse aufgrund der Entlastungswirkung des A1-Zubringers.

Ausgangslage / Trend

Aufgrund des A1-Zubringers werden flankierende Massnahmen an den bestehenden Strassen unumgänglich, damit die frei werdende Strassenkapazität nicht durch ein erneutes Ansteigen der Verkehrsmenge kompensiert wird.

Zielsetzung

Durch die Umgestaltung des Strassenraumes soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit) kompensiert werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- bauliche Redimensionierung der Fahrbahn (zu hohes Geschwindigkeitsniveau) auf ca. 6 m zugunsten LV
- Strassenbegleitende Massnahmen (Bepflanzungen, Beläge, Einmündungens- und Abbiegemanöver, Radfahrerführung, unterbrochene Trottoirs an Strassen-Einmündungen, Strassenquerungen, fehlende Mittelinseln, Bushaltestellen, Parkierung u.ä.)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Problemanalyse und Lösungsvorschläge erarbeitet, Stan 6. Juni 2006, Umsetzung noch ausstehend

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

- kommunaler Richtplan Gemeinde Steinach
- Verkehrskonzept Seedorf und südlicher Dorfkern, Analyse, Lösungsvorschläge: Bericht Stand 6. Juni 2005, Strittmatter Partner AG, St. Gallen

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Steinach
Weitere: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen

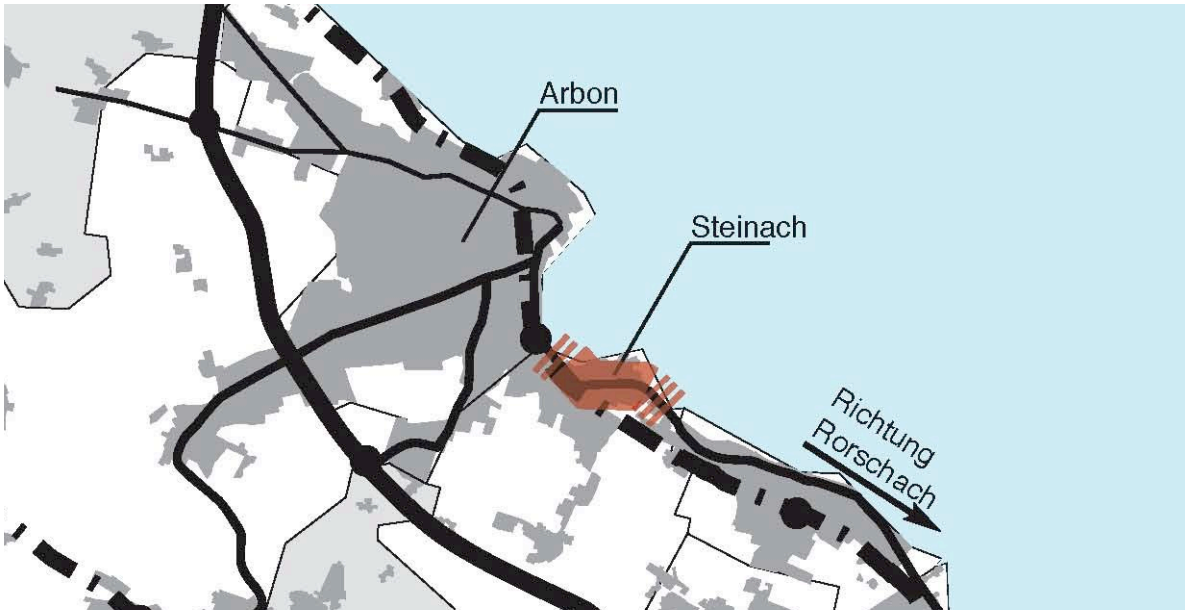
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**1.0 - 1.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Standortgemeinden				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

6.4 Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot)

Die Stadt Arbon ist heute vor allem durch Regionalbuslinien erschlossen. Mit einer Optimierung des Busangebotes soll ein Stadtbuskonzept angestrebt werden, das die Betriebsabwicklung und die Angebote nachfrageorientiert verbessert.

Ausgangslage / Trend

Das heutige Angebot der Post- und AOT-Regionalbuslinien ist hauptsächlich auf den Regionalverkehr ausgerichtet. Die bestehenden Regionalbuslinien übernehmen nur eine bescheidene Ortsbusfunktion. Durch die Doppelfunktion ergeben sich relativ lange Fahrzeiten. Verschiedene Quartiere und öffentliche Stndorte (z.B. Schulen, Alters- und Pflegeheime, Betriebe) sind bisher nicht an den ÖV angebunden. Dies kann nicht mehr über die Regionalbuslinien.

Zielsetzung

Das Ortsbuskonzept erfüllt seine Funktion als innerstädtisches öffentliches Verkehrsmittel und als attraktive Zubringerlinie für die Regionalverbindungen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Einführung eines Ortsbusangebots mit zwei Linien
- Taktverdichtung
- allfällige neue Bushaltestellen

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 1.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Koordinationsbedarf

- 2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- 6.1 Altstadtentlastung Arbon mit Erschliessung Saurer WerkZwei
- 6.2 Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon

Stand Planung, Projektierung

- Kommunaler Richtplan Stadt Arbon

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- kommunaler Richtplan Stadt Arbon (Objektblätter V 4.2, V 4.2.1, V 4.2.2, V 4.2.3)

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon
Weitere: AOT, Post, SBB, AÖV TG, ARP TG

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**3 - 5**	**100**	**1**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Arbon				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Betriebskosten = ungedeckte Betriebskosten

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 7:
Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Gossau

7.1 Bus-Eigentrassee Gossau-Winkeln

7.2 Stadtbus Gossau

7.3 Aufwertung Altstadt Gossau

7.4 Verkehrs- und Staumanagement Gossau

7.1 Bus-Eigentrassee Gossau-Winkeln

Ein neues ÖV-Trassee nördlich der Bahnlinie Gossau-St.Gallen schafft die Anbindung des Bahnhofes Winkeln an die Buslinien Gossau-Winkeln-St.Gallen und Gossau-Winkeln-Abtwil und stellt dadurch die Verbindung zwischen Bus und S-Bahn sicher.

Ausgangslage / Trend

Heute wird der Bahnhof Winkeln lediglich durch die städtische Buslinie 1 bedient. Im Zuge der Eröffnung des Einkaufszentrums Stadion wird das ÖV-Angebot im Raum Winkeln ausgebaut. Die Haltestellen der bestehenden resp. geplanten regionalen Buslinien von Gossau nach St.Gallen und Abtwil verkehren heute entlang der Zürcher Strasse mit Haltestelle Stadion rund 500 m vom Bahnhof Winkeln entfernt.
Längerfristig sollen die regionalen Buslinien vom Industriegebiet Gossau über den Bahnhof Winkeln geführt werden und die Arbeitsplätze besser erschliessen.

Zielsetzung

Der Bahnhof Winkeln soll besser an das städtische und regionale Busnetz angebunden werden. Durch die damit geschaffene Verknüpfungen sollen die Reisezeiten zu- und vom Entwicklungsschwerpunkt Winkeln, Abtwil und Gossau Ost massgeblich reduziert und die S-Bahn im Zusammenspiel mit den Buslinien als Rückgrad der Verkehrserschliessung gestärkt werden.
Ein Eigentrassee ist in einem ersten Schritt für den Bus zu schaffen. Längerfristig könnte das Trassee im Zusammenhang mit der Stadtbahn Nord auch von einer Stadtbahn benutzt werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Die fehlende direkte Strassenerschliessung zwischen der Schlachthofstrasse, dem Bahnhof Winkeln (Nordseite) und der Herisauer Strasse ist zu realisieren.
- Der Ortsteil Winkeln wird besser an die regionalen Buslinien in Richtung Abtwil, Gossau und St.Gallen angebunden.
- Die Verknüpfungen zwischen den Buslinien nach Abtwil, Herisau, Gossau und St.Gallen kann am Standort Winkeln örtlich besser organisiert werden, da dazu die mehrspurige Zürcher Strasse nicht mehr überquert werden muss.
- Die heutige Randlage der Erschliessung des Industriegebietes kann mit einem ÖV-Trassee entlang dem Industriegleis zentral geführt werden und dadurch das Einzugsgebiet der Haltestellen vergrössert werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 4.1 Konzept Langsamverkehr
- 4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen
- Räumliche Aufwertung Bahnhof Winkeln

Stand Planung, Projektierung

- Projektstudie

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm St.Gallen West, öffentlicher Verkehr, Schlussbericht Infras im Auftrag des Baudepartement Kt. St.Gallen:, April 2004
- Verkehrlich-betriebliche Einschätzung zur Vision "Angebotskonzept/Infrastruktur 2020"; 5. April 2005; Ernst Basler + Partner im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Eigentrassierung öffentlicher Verkehr – Grundsatzstudie, Oktober 2006; Büro Ribi im Auftrag des, Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt der Stadt St.Gallen

Weitere: Stadt Gossau, Amt für öffentlichen Verkehr Kt. SG, Busbetriebe, private Landeigentümer

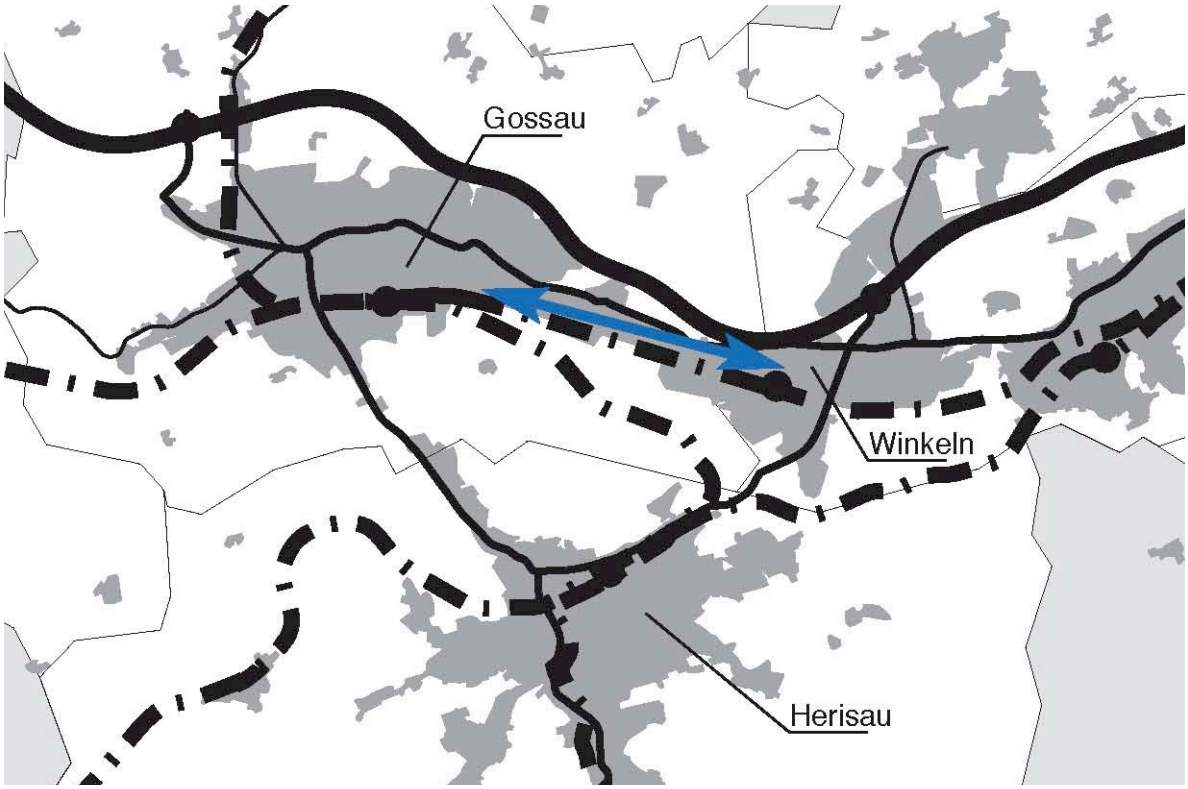
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1]
Total		**100**	**8**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds	40			
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen	20			
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen	20			
	Gemeinde Gossau	20			

[1] pro Jahr

Bemerkungen:
Die beiden Eigentrassen Gossau Industrie Ost (2 Mio.) und St.Gallen Winkeln (6,0 Mio.) können unabhängig voneinander realisiert werden.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

7.2 Stadtbus Gossau

Einführung eines Stadtbusbetriebs

Ausgangslage / Trend

In St.Gallen-West bestehen und entstehen grosse Einkaufszentren. Um dieser Konkurrenz begegnen zu können, zielt das Stadtentwicklungskonzept auf eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Einkaufserlebnisses im Zentrum von Gossau. Grundvoraus-setzung hierfür ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Grundvoraussetzung hiefür ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Nebst einer anderen Linienführung für den Durchgangsverkehr und einer Verbesserung der Verhältnisse für Fussgänger und Radfahrende soll für die Erreichung dieses Zieles ein Stadtbus eingeführt werden

Zielsetzung

Der Stadtbus soll
- als Impulsgeber zur Zentrumsentwicklung beitragen und die Stadtentwicklung unterstützen.
- zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, besonders im Zentrum, beitragen.
- eine Alternative zum Auto sein und nicht nur zur Grundversorgung nichtmotorisierter Personen dienen.
- in der Lage sein, einen Teil der in Zukunft weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisse im innerstädtischen Raum abzudecken.

Schwachstellen

Gossau verfügt auf der Hauptachse (Bahnhof Gossau - Gossau Industrie - Bahnhof St.Gallen) über eine ausgezeichnet frequentierte Linie, welche auch wichtige Wohnquartiere erschliesst. Die übrigen Linien sind vorwiegend Regionallinien, welche die Grundversorgung sicherstellen und als "Nebenprodukt" auch die Wohnquartiere Oberwatt/Rosenau und Mult-/Talstrasse im Stundentakt bedienen. Das war auch der Grund, weshalb Gossau-Herisau in einer Untersuchung der ÖV-Qualität (Studie umverkehR 2003) von 44 Schweizer Städten nur auf dem 40. Platz rangierte. Mit dem Stadtbuskonzept sollen diese Wohngebiete im 15-Minutentakt erschlossen werden.
Ausserdem waren die bisherigen Linien als Radiallinien auf den Bahnhof ausgerichtet, die neuen Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und vermehrt auf das Stadtzentrum (mit Umsteigemöglichkeit) ausgerichtet.

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 1.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Koordinationsbedarf

- 2.1 Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- 7.4 Südverbindung Gossau; Teilbereich alternative Zentrumsquerung
- 7.3 Aufwertung Altstadt Gossau
- 7.5 Verkehrs- und Staumanagement Gossau
- 8.2 Stadtbus Herisau

Stand Planung, Projektierung

- Der Kredit für die Einführung des Versuchsbetriebs 2009-2011 ist in der Referendumsabstimmung vom Juni 2007 abgelehnt worden.

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Buskonzept Fürstenland

Beteiligte

Federführung: Stadt Gossau
Weitere: Regiobus

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.1**	**100**	**0.5**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Gossau				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

7.3 Aufwertung Altstadt Gossau

Gestalterische Aufwertung der Kantonsstrassenabschnitte im Stadtkern mit Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Schaffung besserer Bedingungen für Fussgänger/innen und Radfahrer sowie für den Öffentlichen Verkehr.

Ausgangslage / Trend

Heute sind die St.Gallerstrasse und Herisauerstrasse im Zentrum stark verkehrsorientiert gestaltet. Obwohl es sich um wichtige öffentliche Räume innerhalb eines wertvollen Ortsbildes handelt, wird den Anforderungen des baulichen und nutzungsmässigen Umfeldes kaum Rechnung getragen. Der Bewegungsspielraum für den Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität nicht entsprechen der ortsbaulichen Bedeutung.

Zielsetzung

Durch die vollständige Umgestaltung und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert werden zugunsten der Aufenthaltsqualität, des Ortsbildes sowie der Sicherheit von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Siedlungsgerechte Neugestaltung des Strassenraumes im Zentrum
- Erhöhung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende bedingt niedriges Temporegime durch gestalterische Massnahmen.
- Vermeiden von Staus im Zentrum durch Verkehrs- und Staumanagement.
- Ersatz von Busnischen durch Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit für Individualverkehr.

Flankierende Massnahmen

- 7.4 Verkehrs- und Staumanagement Gossau

Koordinationsbedarf

- 7.4 Südverbindung Gossau

Stand Planung, Projektierung

- Ausführungsprojekt in Bearbeitung
- Behandlung im Stadtparlament Ende 2007 / Anfang 2008

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Vorprojekt des TBA des Kantons St.Gallen (Ingenieurbüro Wagner + Brühwiler, Gossau)

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
Weitere: Stadt Gossau

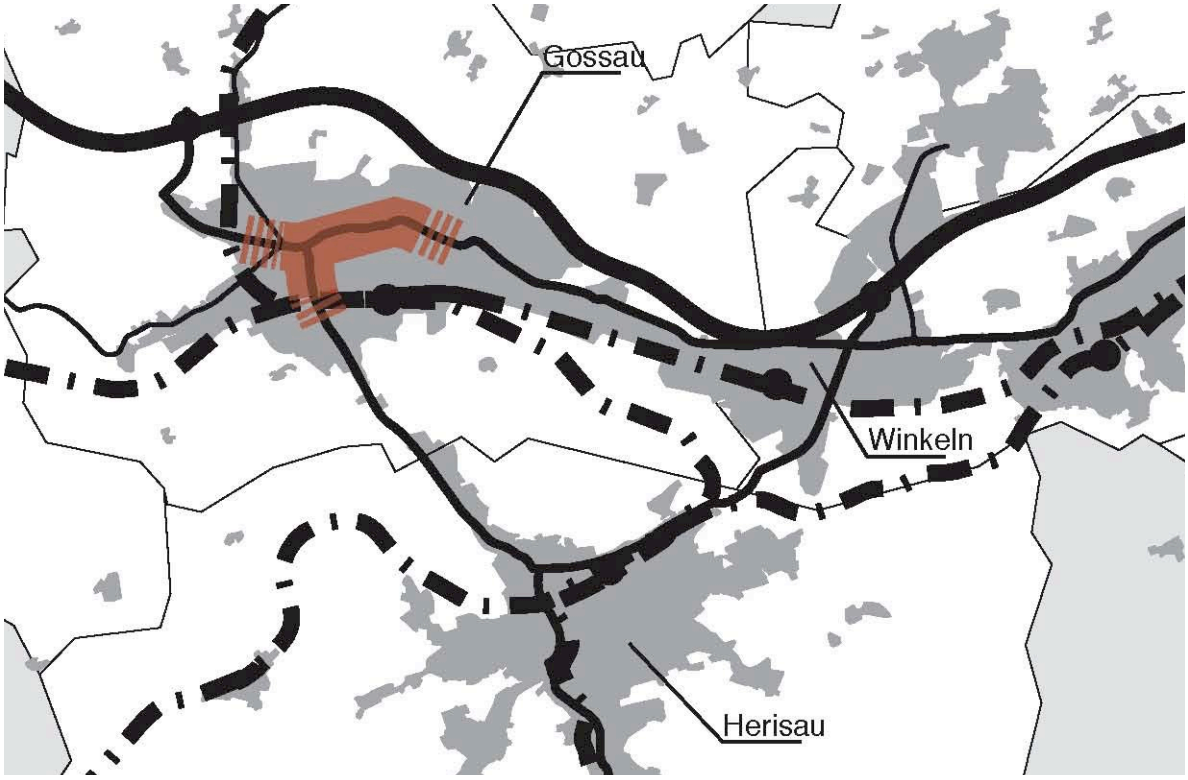
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**6**	**100**	**0.3**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

7.4 Verkehrs- und Staumanagement Gossau

Durch eine geeignete Verkehrsführung soll erreicht werden, dass der Verkehr statt auf der St. Gallerstrasse auf dafür besser geeigneten Strassenzügen zirkuliert (z.B. Autobahn A1) und Stausituationen auf weniger empfindliche Stellen an den Ortseingängen verschoben werden.

Ausgangslage / Trend

Heute bilden sich im Zentrum und weit darüber hinaus insbesondere zu den Mittags- und Abendspitzenstunden regelmässig Staus infolge ungenügender Leistungsfähigkeit der innerörtlichen Knoten Gröblikreisel, Ochsenkreisel und Friedbergstrasse. Diese behindern den strassengebundenen ÖV und verringern die Aufenthaltsqualität.

Zielsetzung

Durchgangsverkehr durch Gossau soll soweit wie möglich durch verkehrslenkende Massnahmen vermieden werden. Verkehr nach dem Stadtzentrum soll mittels Staumanagement-Massnahmen an den Ortseingängen so dosiert werden, dass die Leistungsfähigkeit der genannten Knoten jederzeit gewährleistet ist. Die Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs ist durch Bypass-Strecken oder Eigentrassierungen zu gewährleisten.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Erstellung leistungsgesteuerter Pförtner auf den fraglichen Zulaufstrecken.
- Dosierung des Verkehrs in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der innerstädtischen Knoten

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 7.2 Stadtbus Gossau
- 7.3 Aufwertung Altstadt Gossau
- 7.4 Südverbindung Gossau

Stand Planung, Projektierung

- Projektskizze liegt vor

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Stadt Gossau
Weitere: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen

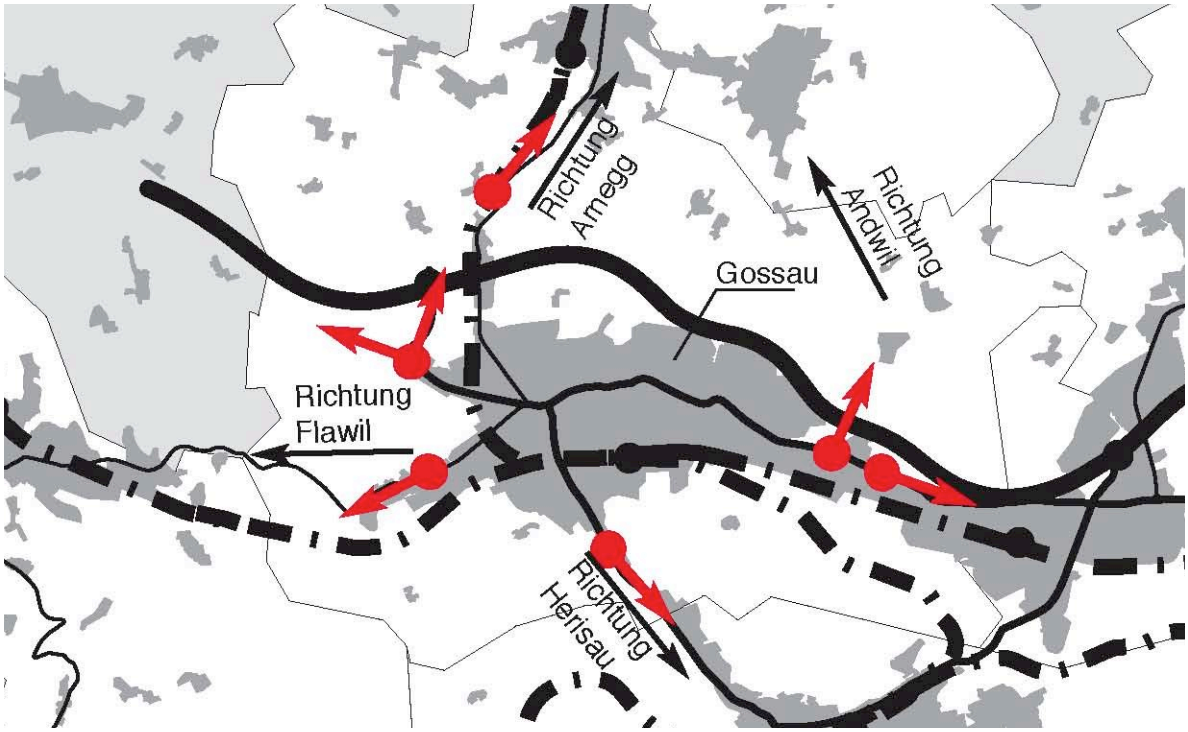
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**2**	**100**	**0.2**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 8:
Entlastung und Aufwertung Nebenzentren: Herisau

8.1 Zubringer Appenzellerland – Umfahrung Herisau

8.2 Stadtbus Herisau

8.3 Aufwertung Hauptverkehrsachsen Herisau

8.1 Zubringer Appenzellerland – Umfahrung Herisau

Entlastung der Durchgangsachsen (Herisau: Gossauer-, St. Galler-, Industrie-, Alpsteinstrasse; Gossau: Anschluss Gossau West – Ochsenplatz - Herisauerstrasse) vom Durchgangsverkehr Richtung Appenzeller Hinterland, Appenzell Innerrhoden und Wattwil.

Ausgangslage / Trend

Heute sind die Durchgangsachsen in Herisau überlastet. Der Verkehrsablauf wird durch Kreuzungen, Bahnübergänge, Linksabbiegemanöver, etc. stark gestört. Stausituationen sind an der Tagesordnung. Die Belastung der an den Durchgangsachsen wohnenden Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung und Belästigung ist hoch. Der Langsamverkehr hat nur ungenügend Raum. Es ist weiterhin mit zunehmender Verkehrsbelastung zu rechnen.
Die Industriebetriebe in Gossau Ost benützen wegen der kürzeren Wege (LSVA) die Ortsdurchfahrt durch das Gossauer Zentrum bis zum Kreisel Eichen. Dies führt zu beträchtlichen Lärm-, Luft- und Staubemissionen in der Altstadt von Gossau.

Zielsetzung

Künftig soll der Durchgangsverkehr auf eine eigene Achse verlagert werden, wie das schon über 50 Jahren geplant ist. Damit sollen die bestehenden Achsen entlastet und die Möglichkeit für einen ortsbild- und umweltverträglichen Rückbau der entlasteten Strassen geschaffen werden. Der Langsamverkehr soll sichererer und attraktiver werden. Die längs der Achsen liegenden Wohnbereiche sollen eine Aufwertung erreichen.

Gossau soll durch den industrienahen neuen Autobahnanschluss des Zubringers Appenzellerland vom Schwerverkehr durch die Stadt entlastet werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Durchgangsverkehr folgende Schwachstellen umfahren werden:
- Herisau: die Stau verursachenden Lichtsignalanlagen Kreuzung Kreuzweg, Kreuzung Bierquelle, Bahnübergang St. Gallerstrasse, Bahnübergang Industriestrasse
- Gossau: LS-Anlagen St.Gallerstrasse, Ochsenplatz, Gröbliplatz
- Schwerverkehr durch Gossau

Flankierende Massnahmen

- 8.3 Aufwertung Ortsdurchfahrt Herisau, namentlich durch:
- Rückbau von Alpsteinstrasse, Gossauerstrasse und St. Gallerstrasse zu Gunsten des LV, ÖV und der strassenräumlichen Gestaltung
- Weiterführung des Projektes Ypsilon (unterstützende verkehrstechnische Massnahmen, Förderung ÖV, alternative Verkehrsmittelwahl
- Anpassungsarbeiten am Gemeinde- und Kantonsstrassennetz auf dem Gemeindegebiet Gossau

Koordinationsbedarf

- Abhängig vom Netzbeschluss zum Sachplan Verkehr

Stand Planung, Projektierung

- Kant. Richtpläne Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen: Zwischenergebnis
- Kantonsgebiet Appenzell Ausserrhoden: Bauprojekt (Baulinien aufgelegt)
- Anschluss an die A1: Machbarkeitsstudien Querung Industriegebiet Gossau, Planungszone für Bestkorridor, 2007 Ausarbeitung generelles Projekt Anschluss A1 mit Zubringer zur Umfahrung Herisau

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Sachplan Verkehr des Bundes, Konzeptteil (Kriterium Anschluss Kantonshauptorte im Grundnetz, Objekt 10-13 gemäss Detailkarte F, Städtenetz Ostschweiz.

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton Appenzell Ausserrhoden, Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Ab NFA, resp. Netzbeschluss: ASTRA-Filiale Ostschweiz

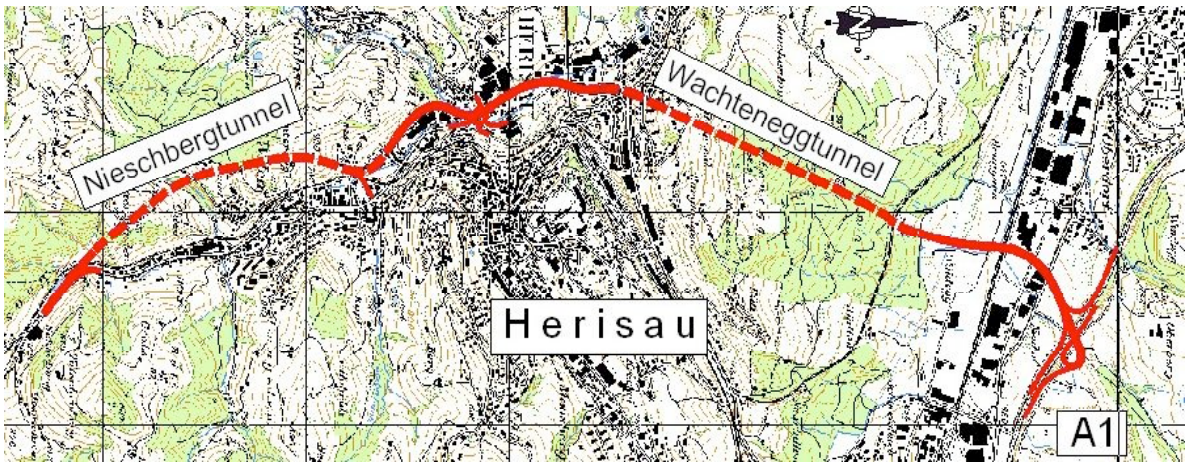
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**450**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Kosten ohne flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strecken

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Das Projekt liegt im Agglomerationsperimeter. Die Finanzierung muss durch den Bund erfolgen (Voraussetzung: Netzbeschluss Parlament).

Stand: September 2007

8.2 Stadtbus Herisau

Das bestehende Ortsbussystem soll optimiert werden. Der Fahrplan soll verdichtet werden. Der Bahnhof Herisau soll als Stützpunkt für den öffentlichen Verkehr gestärkt und ausgebaut werden.

Ausgangslage / Trend

Die Verkehrsbetriebe Herisau unterhalten heute bereits sechs Linien, seit September 2007 eine zusätzliche Linie Richtung Stadion St.gallen-West und Abtwil. Die räumliche Abdeckung ist recht gut, der Takt mit nur halbstündlich bis stündlich verkehrenden Bussen und die Betriebszeiten am Abend/in der Nacht sind jedoch nicht sehr attraktiv. Die Veknüpfung mit der SOB und AB ist so nur unbefriedigend gelöst. Infolge der Staus auf den Durchgangsachsen ist der Fahrplan eher unstabil. Der Bahnhof mit der SOB, AB, den Postautobetrieben und den Verkehrsbetrieben Herisau ist für den ÖV-Kunden unübersichtlich und nicht komfortabel.

Zielsetzung

Künftig sollen die Betriebsabwicklung qualitativ verbessert und die Angebote nachfragegerecht ausgebildet sein. Im Bahnhofareal soll ein Busport mit Fahrgastinformationssystem verwirklicht werden. Die Busbevorzugung auf den Hauptachsen soll den Fahrplan stabiler werden lassen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Bau eines Busportes am Bahnhof, Umsteigepunkt attraktiver gestalten
- Fahrgastinformationssystem
- Räume für Busspuren zur Verfügung stellen
- Nachfrageorientiertes Angebot (allfällige neue, veränderte Buslinien, neue Bushaltestellen, Anpassung des Taktes und der Betriebszeiten)

Flankierende Massnahmen

- 1.1: ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2: Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 1.3: Publikumsintensive Einrichtungen

Koordinationsbedarf

- 2.1: Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- 8.1: Zubringer Appenzellerland – Umfahrung Herisau: Schafft die Räume für Busspuren
- Arealsplanung Bahnhof Herisau

Stand Planung, Projektierung

- Ortsbuskonzept durch Firma Rapp Trans in Arbeit
- Bahnhofplanung, Busport Studien in Bearbeitung

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau
Weitere: Regiobus; SOB, AB, Postauto, TBA Kanton Appenzell A.Rh.

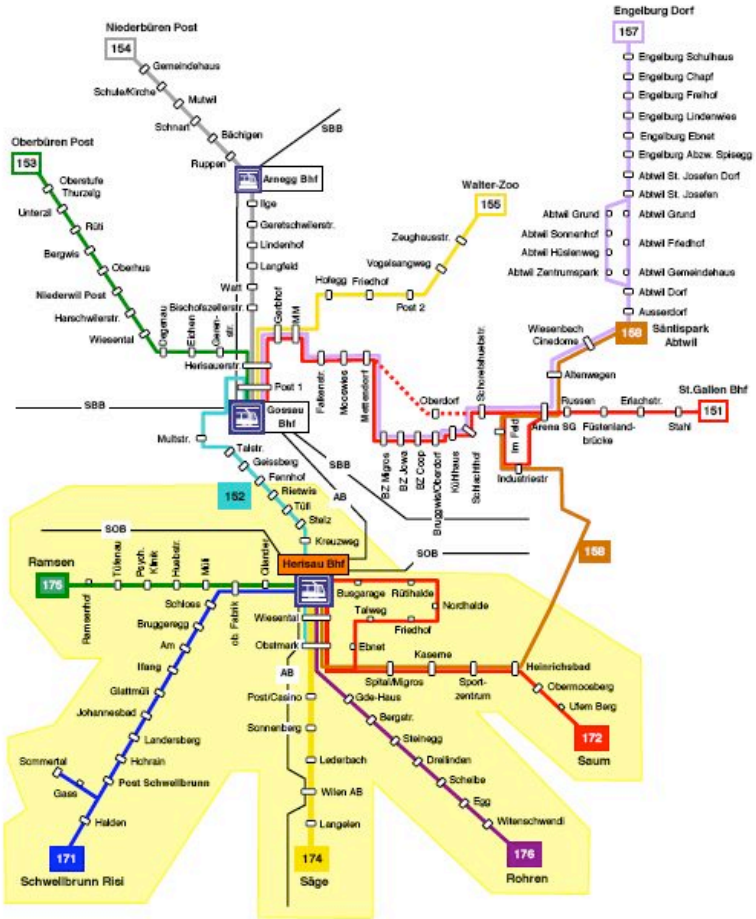
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1]
Total		**100**	**1.0 - 1.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1] pro Jahr

Bemerkungen:
Investitionskosten (Schätzungen): Busport im Bahnhofareal, Kundeninformationssystem

Situationsplan



Linienplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

8.3 Aufwertung Hauptverkehrsachsen Herisau

Entlastung der Durchgangsstrassen (St.Gallerstrasse, Gossauerstrasse, Industriestrasse, Alpsteinstrasse) durch die Bereitstellung der Umfahrung Herisau. Die auf den bestehenden Achsen frei werdende Leistungsfähigkeit wird mit flankierenden Massnahmen dem LV und ÖV zugeteilt. Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung sind die flankierenden Massnahmen umzusetzen.

Ausgangslage / Trend

Heute sind die Durchgangsstrassen in Herisau stark belastet und in Stosszeiten überlastet. Die Erreichbarkeit des Zentrums ist erschwert, die Funktionsfähigkeit des Zentrums wird damit in wirtschaftlicher, städtebaulicher und sozialer Hinsicht gefährdet. Stausituationen sind alltäglich, entlang den Durchgangsstrassen ist für die Bevölkerung die Belastung durch Lärm, Luftverschmutzung und Belästigung hoch. Der Langsamverkehr hat nur ungenügend Raum, das Gefährdungspotential ist hoch. Mit einer weiterhin zunehmenden Verkehrsbelastung wird gerechnet.

Zielsetzung

Die Achsen sollen entlastet werden. Der Durchgangsverkehr soll über die zu erstellende Umfahrungsstrasse rollen. Der dadurch frei werdende Raum soll mit baulichen Massnahmen dem LV und ÖV zugeteilt werden und die städtebauliche Situation soll verbessert werden. Damit soll erreicht werden, dass der Langsamverkehr sicherer und attraktiver wird und die Wohnbereiche entlang dieser Strassenzüge eine qualitative Aufwertung erfahren.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Realisierung der geplanten Umfahrung Herisau eine Notwendigkeit. Als Schwachstelle ist die direkte Abhängigkeit vom Bund zu nennen.

Flankierende Massnahmen

- 8.1: Zubringer Appenzellerland – Umfahrung Herisau

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- teilweise realisiert (Y-Projekt)

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ A ☒ B ☐ C

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons Appenzell A.Rh.
Weitere: Gemeinde Herisau

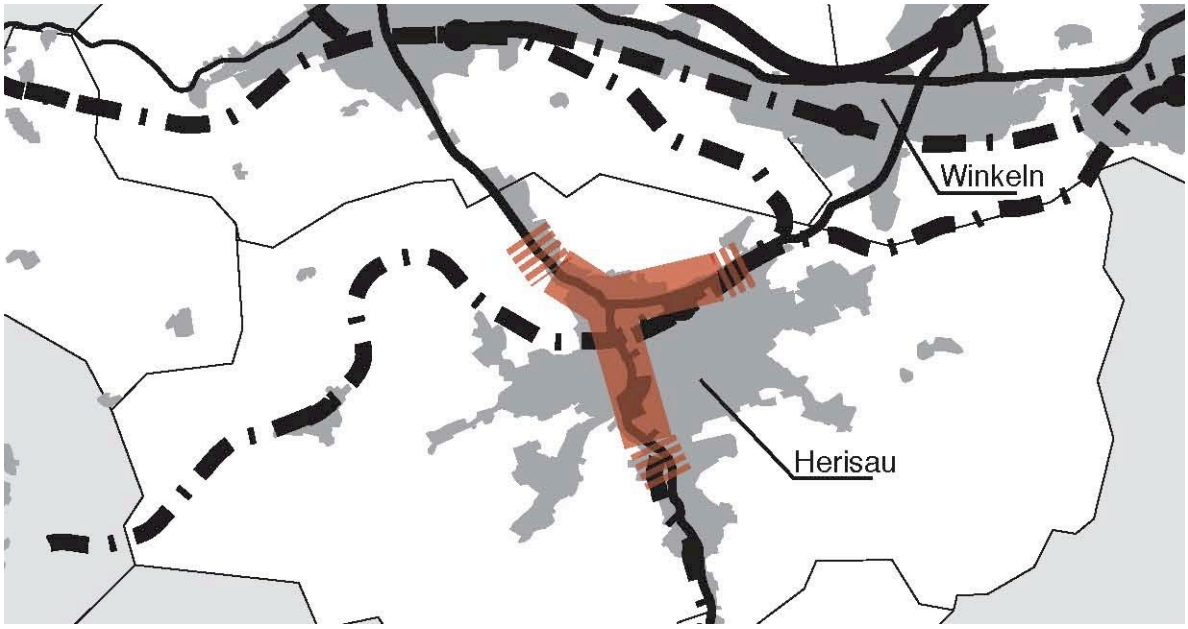
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**10**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 9:
Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen

9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen

9.2 Bahnhof Nord: Velostation, Bahnhofinfrastruktur Nord, Bahnhofunterführung West

9.3 Mobilitätszentrale der Verkehrsregion St.Gallen

9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen

Der Bahnhofplatz des Hauptbahnhofs soll den Bedürfnissen zu einer attraktiven, den verkehrlichen Infrastruktur-Bedürfnissen entsprechende Verkehrsdrehscheibe umgestaltet werden.

Ausgangslage / Trend

Heute treffen sich auf dem Bahnhofplatz die Kurse der städtischen Verkehrsbetriebe, der Postautos und der Regiobus-Linien. Ebenfalls wird der Platz von der Linie St.Gallen – Trogen der Appenzellerbahnen durchquert. Zudem führt die MIV-Bahnhofvorfahrt über den Bahnhofplatz. Diverse grosse Fussgängerströme überqueren den Bahnhofplatz. Die Warte- und Einsteigeverhältnisse sind nicht zeitgemäss.
Die notwendige und vorgesehene bedeutende Erweiterung des ÖV-Busangebots (Transportgefäss und Fahrplanangebot) erfordert eine Neuanordnung der Platzverhältnisse für Haltestellen und Zufahrten. Die Verflechtung aller Verkehrsarten führt – infolge der bisherigen und künftigen Zunahme der genannten Verkehrsströme – zu wachsenden Behinderungen und Sicherheitsproblemen.

Zielsetzung

Durch die Anpassung der Infrastruktur sollen die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden für eine bedeutende Angebotserweiterung im städtischen und regionalen ÖV, die Beseitigung der gegenseitigen Behinderungen und der Sicherheitsprobleme (Fussgänger/innen und Velofahrer/innen) sowie die Erhöhung des Komfort und eine attraktivere Gestaltung des Stadtraumes. Diese Verbesserungen sollen unterstützt werden mit einem ÖV-Betriebsleitsystem sowie einem Fahrgastinformationssystem.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Entflechtung der Verkehrsarten durch Verlagerung MIV-Vorfahrt in nördlichen Teil und damit der Schaffung von zwei Bahnhofsbereichen (Nord und Süd)
- Reduktion und Neuanordnung der Haltekanten
- Durchbindung der beiden Linienäste der Appenzeller Bahnen St.Gallen - Trogen und St.Gallen – Teufen – Appenzell
- Schaffung von Durchmesserlinien im Busbetrieb

Flankierende Massnahmen

- 9.2 Bahnhof Nord St.Gallen

Koordinationsbedarf

- 2.2 Umsetzung S-Bahn-Kozept St.Gallen
- 2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen - St.Gallen - Appenzell
- 3.1 ÖV-Eigentrassierung Agglomeration St.Gallen
- 3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen
- 3.4 Verkehrssystem-Management St.Gallen
- 12.1 Stadtbahn Nord: Winkeln - St.Gallen - Kronbühl / Neudorf

Stand Planung, Projektierung

- Projektwettbewerb 2008 vorgesehen; Programmentwurf ist vom Sachverständigenrat behandelt.

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Betriebsstudie Bahnhofplatz
- Variantenevaluation

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Amt für öffentlicher Verkehr; Transportunternehmung (PostAuto, VBSG, Regiobus, AB, SBB)

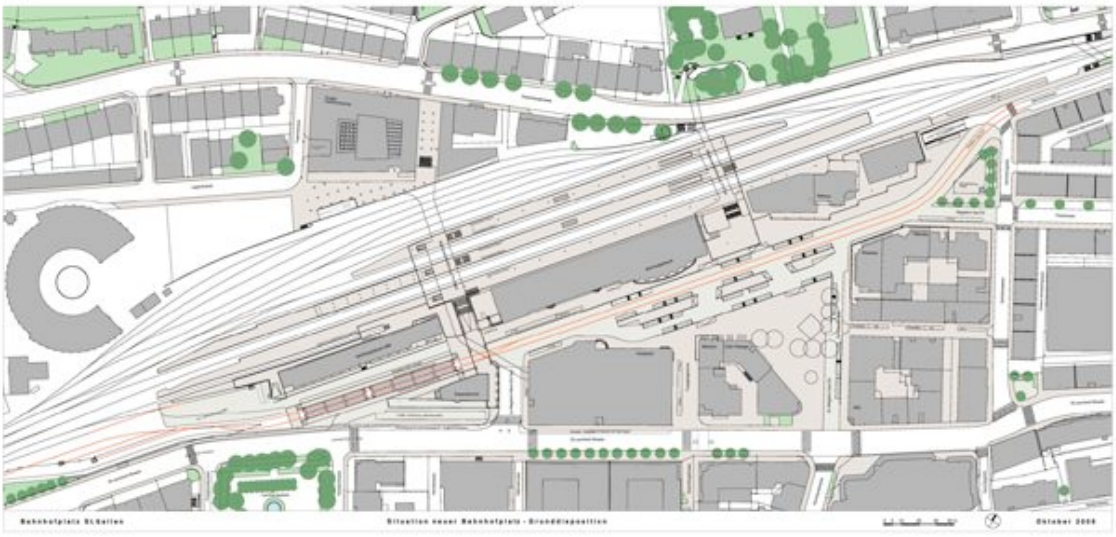
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**15 - 20**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Prinzipskizze als Vorbereitung für den Projektwettbewerb

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

9.2 Bahnhof Nord: Velostation, Bahnhofinfrastruktur Nord, Bahnhofunterführung West

Neuorganisation und Verbesserung des Bahnhof-Zugangs für den MIV, ÖV und LV aus Richtung Nord.

Ausgangslage / Trend

Das Gebiet nördlich des Bahnhofes St.Gallen ist ein städtisches Entwicklungsgebiet mit grossem Potenzial und macht einen vernachlässigten Eindruck. Heute konzentriert sich der Zugang zum Bahnhof auf die Südseite, wo überlagernde Nutzungsansprüche sich gegenseitig behindern und die Attraktivität des Bahnhofes einschränken.
Dank verschiedenen Planungen nördlich des Bahnhofes wie Umbau Lokremise zu einem Kulturzentrum, dem Neubau des Fachhochschulzentrums sowie weiterer Bürobauten und dem etwas weiter entfernten Neubau des Bundesverwaltungsgerichtes wird das Gebiet nördlich des Bahnhofes künftig intensiver genutzt.
Mit einer Velostation im Untergeschoss der Fachhochschule, und Bushof für den internationalen Busverkehr und insbesondere der Verlegung der eigentlichen Bahnhofzufahrt für den MIV in das Untergeschoss der Fachhochschule können die Voraussetzungen für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes auf der Südseite geschaffen werden.

Zielsetzung

Mit der Verlegung der Bahnhofzufahrt für den MIV auf die Nordseite des Bahnhofes werden die Voraussetzungen für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes (Süd) geschaffen. Gleichzeitig soll die Nordseite des Bahnhofes aufgewertet und die Zugänglichkeit und das Abstellangebot für Velos ausgebaut werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Erstellung einer neuen Bahnhofzufahrt für Kiss+Ride und Taxis an der Nordseite des Bahnhofes direkt an der westlichen Unterführung zur Entflechtung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz
- Verbesserung der Abstellsituation für den Veloverkehr am Bahnhof mit der Realisierung einer bewachten Velostation mit mindestens 250 Plätzen und Erweiterungsoption
- Verbesserung und Belebung der räumlichen Situation an der Nordseite des Bahnhofes durch neue öffentliche Räume
- Bau von Rampen und Liften von den Perrons in die westliche Unterführung für die Realisierung eines behindertengerechten Zuganges
- Verlegung des Bushofes für den internationalen Busverkehr an die Bahnhof-Nordseite
- Velotauglicher Ausbau der Bahnhofunterführung West um die Zugänglichkeit des Veloverkehrs an die geplante Velostation zu verbessern

Flankierende Massnahmen

- 9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen

Koordinationsbedarf

- 4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr
- 4.2 Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an den ÖV-Haltestellen

Stand Planung, Projektierung

- Projektierung Fachhochschule und Umgestaltung ist weitgehend abgeschlossen
- Die Gestaltungs- und Überbauungspläne am HB-Nordwest sind im Rekursverfahren
- Kant. Richtplan St.Gallen KB 32 / Öffentlicher Regionalverkehr: Velostation St.Gallen in Nachführung 07 enthalten.

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Projekt Fachhochschule und Bahnhofplatz Nord
- Anpassung Rosenbergstrasse, Lagerstrasse, Tulpenstrasse

Beteiligte

Federführung: Teil Velostation, Bahnhofinfrastruktur Nord, Bahnhofunterführung West: Tiefbauamt der Stadt St.Gallen

Weitere: Hochbauamt des Kantons St.Gallen, Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, SBB, Parkgarage AG

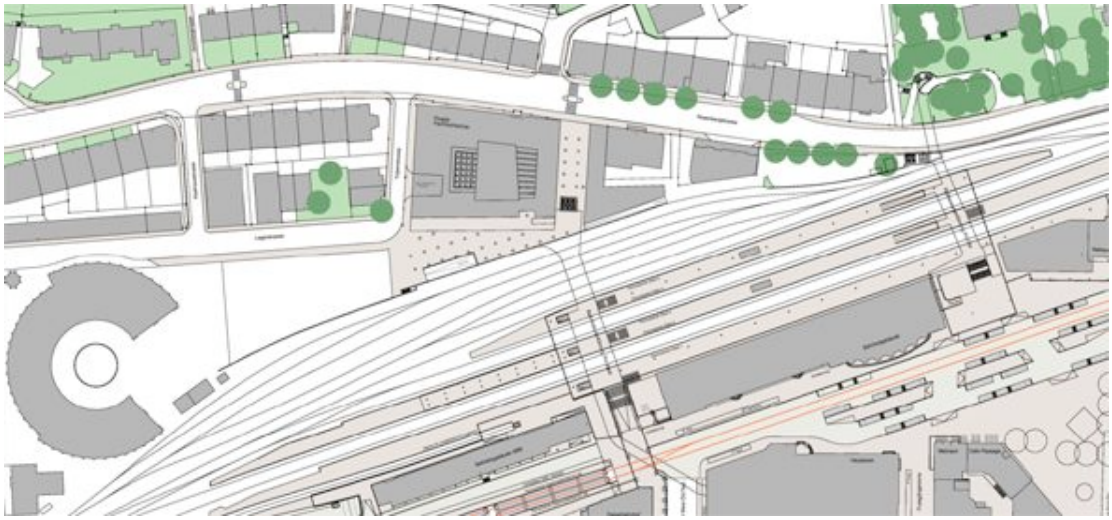
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen	0			
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

9.3 Mobilitätszentrale der Verkehrsregion St.Gallen

Auf dem Bahnhofplatz St.Gallen (oder in dessen unmittelbaren Nähe) soll eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden. Sie dient primär der individuellen Beratung von mobilen Menschen, der Reservation, dem Verkauf von Fahrausweisen und der Abgabe von Drucksachen wie Fahrplänen, Karten, Prospekten und anderen mobilitätsbezogenen Artikeln.

Ausgangslage / Trend

Heute sind Informationen zum öffentlichen im Bereich des Hauptbahnhof St.Gallen nur lückenhaft und räumlich verteilt vorhanden (SBB-Schalter, VBSG-Pavillon, AB-Schalter, St.Gallen-Bodensee Tourismus/Ostschweiz). Die Angebote des ÖV und des kombinierten Verkehrs werden immer reicher und vielschichtiger, entsprechend steigen die Informationsbedürfnisse.

Zielsetzung

Die bestehenden sowie zusätzliche Informationen zum ÖV sollen an einem zentralen Ort erhältlich sein ohne jedoch die bestehenden Schalter (für den Verkauf) zu konkurrenzieren.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Phase 1: Aufbau einer virtuellen Mobilitätszentrale
- Phase 2: Reale Mobilitätszentrale im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes St.Gallen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 9.1 Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- Konzept mit Vorgehensplan und Finanzierungskonzept liegt vor, Beschluss durch den Verkehrsrat noch ausstehend

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Mobilitätszentrale Verkehrsregion St.Gallen, Grobkonzept; 6. März 2006

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen.

Weitere: Kanton AR, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Transportunternehmungen (AB, PostAuto, Regiobus, SBB, SOB; VBSG), Umweltfachstelle Stadt St.Gallen, St.Gallen-Bodensee Tourismus/Ostschweiz

Kosten, Finanzierung

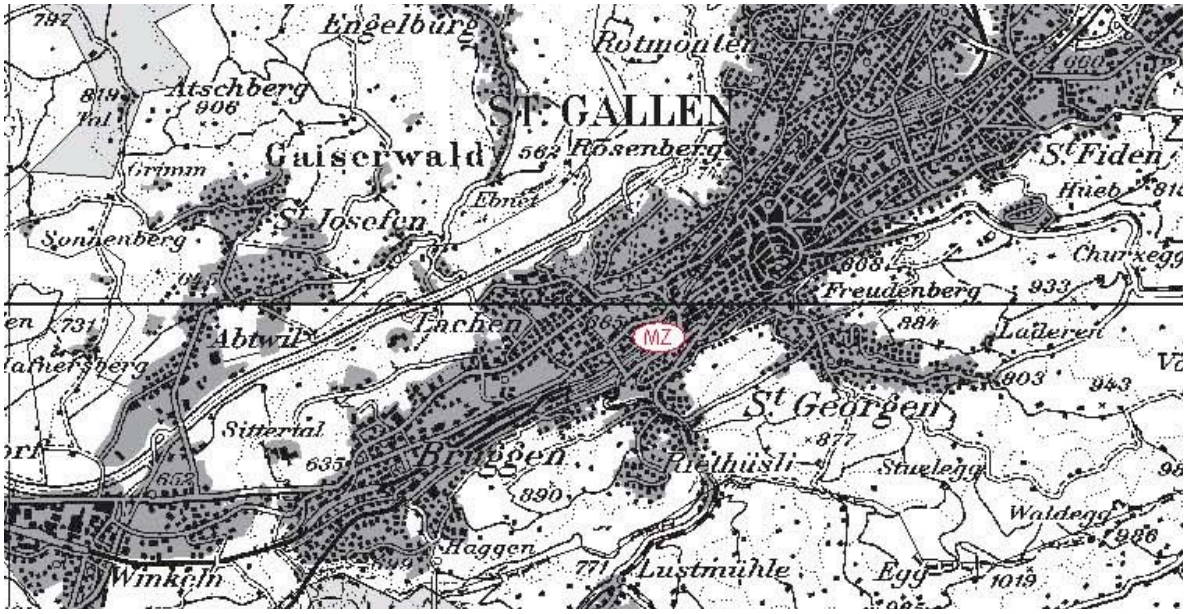
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.3**	**100**	**0.125**
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Kosten einmalig:
- Konzept- und 1. Projektphase: Fr. 100'000
- 2. Projektphase: Fr. 190'000

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 10:
Beeinflussung Mobilitätsverhalten

10.1 Rechtsgrundlagen für Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung
10.2 Mobilitätsmanagement in Betrieben

10.1 Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung

Die Regierungen der Kantone St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau wirken darauf hin, dass die Begrenzung der Zahl und die Erhebung von Abgaben auf Parkplätzen vereinheitlicht wird.

Ausgangslage / Trend

Untersuchungen zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl insbesondere für den Arbeitsweg stark davon abhängt, ob am Arbeitsort ein Parkplatz verfügbar ist oder nicht. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen fördert die Benutzung des Autos. Umgekehrt stellt die fehlende Verfügbarkeit von Parkplätzen ein Anreiz zur Benützung anderer Verkehrsmittel dar, was durch die Erhebung benutzungsabhängiger Gebühren noch verstärkt werden kann. Im Massnahmenplan Luftreinhaltung sind entsprechende Massnahmen aus umweltrechtlichen Gründen bereits gefordert.

Zielsetzung

Mit der Möglichkeit zur Begrenzung der Zahl der Parkplätze auf öffentlichem Grund und zur Erhebung von Abgabe auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und auf Beschäftigtenparkplätzen können Anreize geschaffen werden, vermehrt öffentliche oder Langsamverkehrsmittel zu benutzen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, prüfen die Regierungen der Kantone St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau die Schaffung gemeinsamer Rechtsgrundlagen.

Flankierende Massnahmen

- 10.2 Mobilitätsmanagement in Betrieben

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Massnahmenplan Luftreinhaltung Kanton St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Baudepartement Kanton St.Gallen

Weitere: Departement Bau und Umwelt Appenzell A.Rh., Departement für Bau und Umwelt Thurgau

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

10.2 Mobilitätsmanagement in Betrieben

Mit einer Informations- und Beratungs-Kampagne sollen Betriebe zu einem umfassenden Mobilitätsmanagement gewonnen werden.

Ausgangslage / Trend

Auf dem Weg zum Arbeitsplatz ist nach wie vor das Auto das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel. Mit spezifischen Anreizen kann jedoch die vermehrte Benutzung eines öffentlichen oder eines Langsam-Verkehrsmittels gefördert werden. Solche Fördermassnahmen können, bezogen auf die konkrete Situation eines Betriebs, im Rahmen eines Mobilitätsplanes entwickelt werden. Solche Massnahmen können sein: Förderung von Fahrgemeinschaften (Dienstfahrten, Arbeitsweg), Business CarSharing, Firmenabos für den ÖV, Parkraumbewirtschaftung usw.

Zielsetzung

Ziele eines Mobilitätsmanagements sind die Reduktion bzw. bessere Auslastung von Autofahrten, die vermehrte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und mehr Fortbewegung aus eigener Kraft. Es sollen möglichst viele Betriebe – private wie öffentliche – gewonnen werden, mit einem Mobilitätsplan konkrete Möglichkeiten zum Erreichen dieser Ziele zu entwickeln und umzusetzen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Reduktion der Autofahrten
- vermehrte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln
- mehr Fortbewegung aus eigener Kraft (Velo, zu Fuss)

Flankierende Massnahmen

- 10.1 Rechtsgrundlagen PP-Begrenzung/-Bewirtschaftung

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Geschäftsstelle Agglomerations-Trägerschaft
Weitere: Transportunternehmen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**0.2**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds		0		
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Annahmen: 5 Betriebe pro Jahr; Kosten eines Mobilitätsplanes ca. Fr. 10'000.00

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 11: Organisation und Umsetzung

11.1 Interkantonale Verträge zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms

11.2 Aufbau von Organisationsstrukturen für die Agglomeration

11.1 Interkantonale Verträge zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms

Zwischen den Kantonen St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau sind Vereinbarungen abzuschliessen mit dem Ziel, die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm beschlossenen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr sicher zu stellen.

Ausgangslage / Trend

Eine der vom Bund an die Agglomerationsprogramme gestellten Grundanforderungen verlangt den Nachweis, dass Auslösung, Umsetzung und Finanzierung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen verbindlich sicher gestellt sind.
Der Bund verlangt ferner die Bezeichnung eines einzigen Ansprechpartners. Als solcher ist der Kanton St.Gallen vorgesehen.
Die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eingesetzte Projektorganisation verfügt nicht über die zur Umsetzung der Massnahmen erforderlichen Entscheidkompetenzen. Die Umsetzung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der geltenden Kompetenzregelungen.

Zielsetzung

Die zur verbindlichen Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlichen Strukturen sind noch zu bilden. Schrittweise sind Organisations- und Entscheidstrukturen aufzubauen, welche in transparenter, demokratisch legitimierter und effizienter Art und Weise die zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms nötigen und bindenden Entscheide ermöglicht. Dieser Prozess ist unmittelbar in Gang zu setzen. Als Mindestziel soll eine interkantonal koordinierende Plattform institutionalisiert werden, welche die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogamms aufgebaute Projektorganisation ablöst. Darüber hinaus gehende Modelle mit entscheidbefugten, interkantonalen Gremien sind zu prüfen.

Inhalte der Vereinbarung

Im Rahmen der Vereinbarungen sind folgende Aspekte zu regeln:
- Bezeichnung des Kantons St.Gallen als Ansprechpartner gegenüber dem Bund
- Gegenseitige Verpflichtung, die zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlichen Schritte einzuleiten, namentlich durch Festsetzungen in den kantonalen Richtplänen sowie die Aufnahme der Massnahmen in die Infrastrukturprogramme und Finanzplanungen.
- Verpflichtung, den Aufbau von Organisations- und Entscheidungsstrukturen einzuleiten und zu unterstützen, welche die Umsetzung und Fortschreibung des Agglomerationsprogrammes sicherstellen.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Im Rahmen der Genehmigungsbeschlüsse zum Agglomerationsprogramm beschliessen die Kantonsregierungen auch über das Vorgehen zum Abschluss der interkantonalen Verträge.

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Abklärungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee
- Tripartite Agglomerationskonferenz (Hrsg.): Verstärkung der Zusammenarbeit in kantonsübergreifenden Agglomerationen, Bern 2006

Beteiligte

Federführung: Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen

Weitere: Kantone Appenzell A.Rh. und Thurgau, Regionalplanungsgruppen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

11.2 Aufbau von Organisationsstrukturen für die Agglomeration

Für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist eine geeignete Organisationsstruktur aufzubauen.

Ausgangslage / Trend

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach umfasst Gemeinden aus drei Kantonen. Sie berühren zudem drei Regionalplanungsgruppen, wobei diese jeweils auch Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters umfassen. Es bestehen keine institutionalisierten Strukturen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms.
Die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eingesetzte Projektorganisation verfügt nicht über die zur Umsetzung der Massnahmen erforderlichen Entscheidkompetenzen. Die Umsetzung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der geltenden Kompetenzregelungen.

Zielsetzung

Es sind Organisationsstrukturen aufzubauen, die innerhalb der Agglomeration die Koordination jener Projekte und Vorhaben sicherstellt, welche Auswirkungen auf die Agglomerationsentwicklung haben. Als Mindestziel ist die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms gebildete Projektorganisation in ein ständiges Koordinationsgremium zu überführen.

Schwachstellen

Heute bestehen keine institutionalisierten Strukturen, welche innerhalb der Agglomeration die Koordination agglomerationsrelevanter Projekte und Vorhaben sicherstellt.

Flankierende Massnahmen

- 11.1 Interkantonale Verträge zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität

☒ **A** ☐ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Abklärungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee
- Tripartite Agglomerationskonferenz (Hrsg.): Verstärkung der Zusammenarbeit in kantonsübergreifenden Agglomerationen, Bern 2006

Beteiligte

Federführung: Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen
Weitere: Agglomerationsgemeinden, Regionalplanungsgruppen, Kantone Appenzell A.Rh. und Thurgau

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

-

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

Massnahmenpaket 12:
Einzelmassnahmen

12.1 Stadtbahn Nord: Winkeln – St.Gallen – Kronbühl / Neudorf

12.2 Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse (Kronbühl – Heiligkreuz)

12.3 Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden

12.4 Verkehrstrennungsprojekt Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstrasse

12.1 Stadtbahn Nord: Winkeln – St.Gallen – Kronbühl / Neudorf

Der Entwicklungsschwerpunkt Winkeln (Stadion) und die Wohnschwerpunkte Kronbühl/Wittenbach sowie Neudorf sollen im Sinne einer Strategie für die Siedlungsentwicklung über eine Trambahn besser mit dem ÖV an das Agglomerationszentrum angebunden werden.

Ausgangslage / Trend

Aufgrund der ausgeprägten Ost-West-Orientierung des Hochtals St.Gallen besteht entlang der Achsen Richtung Winkeln/Abtwil – Bahnhof und Kronbühl sowie Neudorf eine grosse Konzentration der Verkehrs-Nachfrage. Die Längsausdehnung der Stadt führt zu langen Reisezeiten, weil sich auf dieser Ost-West-Achse der gesamte Verkehrsstrom auf eine Achse bündelt. Entsprechend wird der strassengebundene ÖV-Feinverteiler (Bus) behindert. Auf Grund der begrenzten Verkehrskapazitäten kann das Entwicklungspotential nicht ausgeschöpft werden.
Wenn der öffentliche Verkehr Verkehrsanteile gewinnen will, sind substanzielle Angebotsverbesserung mit einer Reduktion der Reisezeit sowie höherem Komfort und grösseren Kapazitäten und damit auch grössere Transportgefässe notwendig.

Zielsetzung

Mittel- bis längerfristig soll durch ein ÖV-Eigentrasse eine Trambahn geführt werden, der die peripheren Entwicklungsschwerpunkte mit höherer Leistung und Fahrplanstabilität mit dem Zentrum und dem Hauptbahnhof verbindet. Eine solche Trambahn würde als «Nordspange» die durch die Durchbindung der Appenzellerbahnen entstehende „Südspange“ ergänzen und ein Stadtbahn-System bilden. Richtung Osten sollte neben der Verbindung Richtung Wittenbach (Stadtbahn Nord) und Richtung Trogen (Stadtbahn Süd) zusätzlich die Verbindung Richtung Rorschach umgesetzt werden. Kurz bis mittelfristig ist ein Bus-Vorläuferbetrieb mit Eigentrassierung an neuralgischern Knoten vorzusehen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Eigentrassierung und grösserer Haltestellenabstand, um die Reisezeiten reduzieren
- Erhöhung der Fahrgastkapazitäten durch grössere Fahrzeuge und Beiwagen, um Wachstumsmöglichkeiten für den ÖV zu erschliessen und entlang der Entwicklungsachse eine Siedlungsentwicklung zu ermöglichen
- Erhöhung des Sitzplatzangebotes und des Fahrkomforts (Laufruhe), um die Reise-Qualität zu verbessern
- Verbesserung des heute ungünstigen Modalsplits zugunsten des ÖV dank höhere Kundenakzeptanz der Trambahn

Flankierende Massnahmen

- 1.1 ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen
- 1.2 Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen
- 3.1 ÖV-Eigentrassierung St.Gallen

Koordinationsbedarf

- 2.3 Stadtbahn Süd
- 3.2 Südspange St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- Grundsatzstudie

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☒ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

- Verkehrlich-betriebliche Einschätzung zur Vision "Angebotskonzept/Infrastruktur 2020"; 5. April 2005; Ernst Basler + Partner im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Eigentrassierung öffentlicher Verkehr – Grundsatzstudie, Oktober 2006; Büro Ribi im Auftrag des, Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt der Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen, Gemeinden St.Gallen, Gaiserwald, Wittenbach,

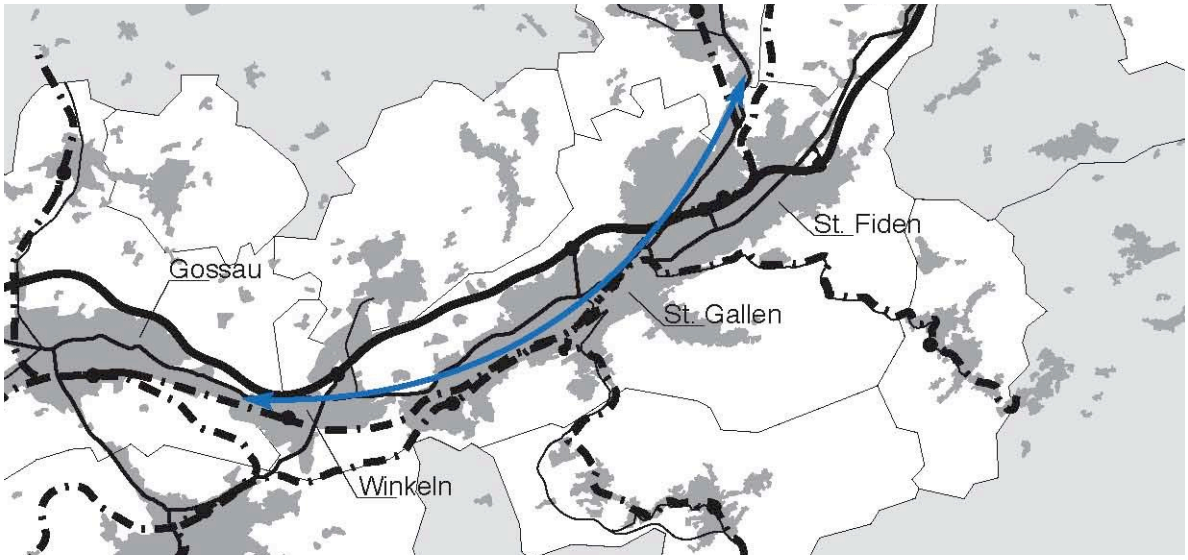
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1]
Total		**100**	**300 - 400**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	St.Gallen				
	Wittenbach				
	Gaiserwald				

[1] pro Jahr

Bemerkungen:
Sehr grobe Kostenabschätzung, da Linienführung noch nicht bestimmt ist.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

12.2 Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse (Kronbühl – Heiligkreuz)

Als flankierende Massnahme zur Querspange Kronbühl (Wittenbach) - Obere Waid (Mörschwil) soll die St.Gallerstrasse stärker auf die Anforderungen des öffentlichen und des Langsamverkehrs, der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ausgerichtet werden.

Ausgangslage / Trend

Die stark befahrene St.Gallerstrasse (DTV von 16'000) ist heute stark verkehrsorientiert gestaltet. Mit der neuen Querspange Kronbühl - Obere Waid wird die Entlastung der Strasse vom Durchgangsverkehr angestrebt.

Zielsetzung

Mit der auf die Bedürfnisse des öffentlichen und des Langsamverkehrs ausgerichteten Gestaltung des Strassenraumes soll die Entlastungswirkung genutzt und unterstützt werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Neugestaltung der St.Gallerstrasse

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- 3.5 Querspange Kronbühl - Obere Waid

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☐ **B** ☒ **C**

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
Weitere: Gemeinden Wittenbach, Tiefbauamt der Stadt St.Gallen

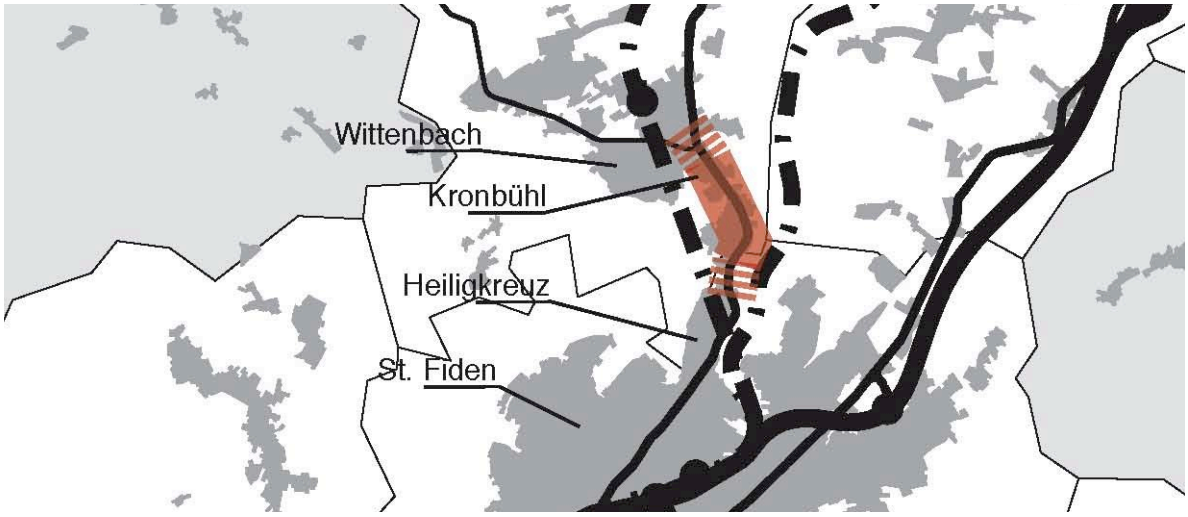
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	**5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

12.3 Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden

Der Bahnhof St.Fiden wird besser mit dem städtischen Busnetz verknüpft.

Ausgangslage / Trend

Der Bahnhof St.Fiden erschliesst mit der S-Bahn ein dichtes Siedlungsgebiet, das Olmaareal und das Kantonsspital. Es ist heute aber nur ungenügend mit dem Busnetz verknüpft. Einzig die periphäre städtische Buslinie 9 mit geringer Taktfrequenz knüpft an die Station an, deren Haltestelle ist aber auch schon 200 m vom Bahnhof entfernt.
An der Nordseite des Bahnhofes besteht ein grösseres Entwicklungsgebiet mit grossem Ausbaupotential, das in der regionalen Richtplanung als G-Standort für den Bau von Einkaufszentren vorgesehen ist.
Die räumliche Tieflage – eingezwängt zwischen Autobahn und Autobahnanschüsse – ist ausgesprochen unattraktiv. Zudem ist der Bahnhof nur über Quartierstrassen erreichbar.

Zielsetzung

Der Bahnhof St.Fiden soll räumlich aufgewertet und mit dem Busnetz verknüpft werden.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Schwachstellen zu beseitigen:
- Verbesserung der Zufahrtsmöglichkeiten für den Bus. Dazu werden verschiedene Varianten geprüft wie etwa einer direkten Zufahrtsmöglichkeit ab Splügenstrasse oder einer Buserschliessung ab Bachstrasse.
- Schaffung eines näher erreichbaren Bushofes mit direktem Zugang zu den Perrons.
- Die Erschliessung des Fuss- und Radverkehrs ist im Zusammenhang mit der Überbauung St.Fiden und dem künftigen Standort des Bushofes zu verbessern (z. B. Verlängerung Unterführung).

Flankierende Massnahmen

- 3.3 Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen
- Entwicklungsplanung über gesamtes Entwicklungsgebiet St.Fiden

Koordinationsbedarf

- 2.2 Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- Grundsatzstudie
- Regionaler Richtplan Einkaufsstandorte: Zuweisung G-Standort St.Fiden

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Verkehrlich-betriebliche Einschätzung zur Vision "Angebotskonzept/Infrastruktur 2020"; 5. April 2005; Ernst Basler + Partner im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Eigentrassierung öffentlicher Verkehr – Grundsatzstudie, Oktober 2006; Büro Ribi im Auftrag des, Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Stadtplanungsamt St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt der Stadt St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr SG, VBSG

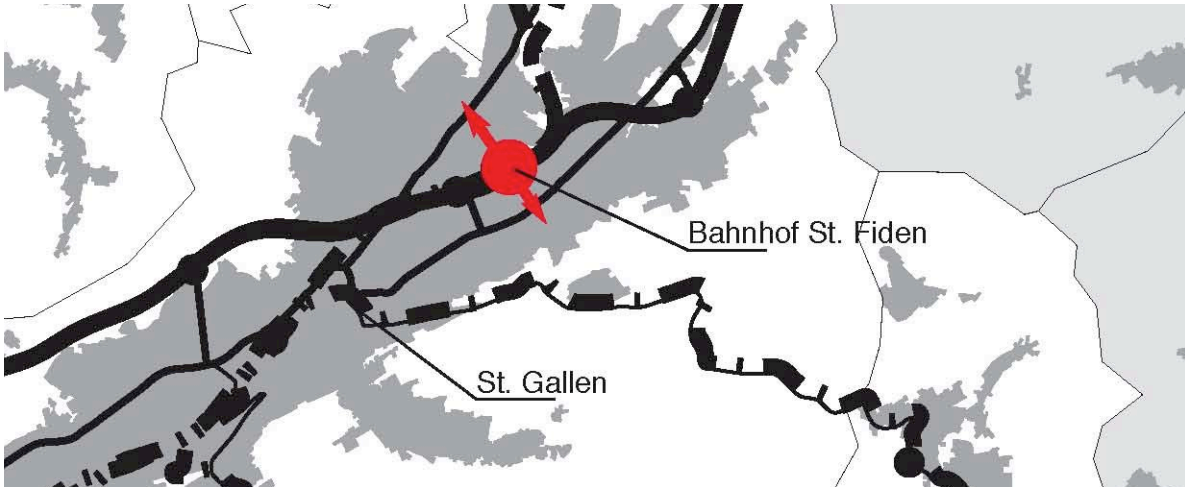
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Stadt St.Gallen				

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Da konkrete Projektideen fehlen, können keine Angaben zum Finanzbedarf gemacht werden.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: September 2007

12.4 Dorfkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstrasse

Führung der Appenzeller Bahnen als Tram; zweigleisiger Mischverkehr auf Strassenfahrbahn

Ausgangslage / Trend

Im engeren Dorfkern teilen sich ÖV und MIV die gleiche beschränkte Fahrbahnfläche. Teilweise fahren Bahn und Strassenbenutzer gegeneinander. Der Bahnbetrieb ist gegenüber dem MIV und dem LV nicht gesichert. Sicherheitsrisiko und Unfallpotenzial sind hoch. Für den Langsamverkehr, insbesondere die Radfahrer steht nur ungenügend Platz zur Verfügung. Mit dem beabsichtigten 15-Minutentakt verdoppelt sich auch das Gefahrenpotenzial.

Zielsetzung

ÖV und MIV sind zu trennen. Die Sicherheit für die Bahn und die Strassenbenutzer (MIV und LV) ist zu erhöhen.

Schwachstellen

Um dieses Ziel zu erreichen, ist folgende Schwachstelle zu beseitigen:
- Im Bereich Elektro Nef bis Bahnhof werden die Bahngeleise zweispurig in die Fahrbahn gesetzt. Die Bahn benützt die gleiche Fahrspur wie der Individualverkehr.

Flankierende Massnahmen

- Strassenraumgestaltung im Zusammenhang mit dem kombinierten Projekt Bahn / Strasse

Koordinationsbedarf

- 2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell

Stand Planung, Projektierung

- Abgeschlossenes Vorprojekt mit Kostenschätzung vorhanden
- Im kantonalen Richtplan Appenzell Ausserrhoden als Abstimmungsanweisung enthalten.

Realisierungszeitraum

☐ bis 2010 ☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2023 ☐ ab 2024

Priorität ☐ **A** ☒ **B** ☐ **C**

Grundlagen:

- Verkehrlich-betriebliche Einschätzung zur Vision "Angebotskonzept/Infrastruktur 2020"; 5. April 2005; Ernst Basler + Partner im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Eigentrassierung öffentlicher Verkehr – Grundsatzstudie, Oktober 2006; Büro Ribi im Auftrag des, Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen

Beteiligte

Bauherrschaft: Kanton Appenzell Ausserrhoden in Verbindung mit den Appenzeller Bahnen

Federführung: Departement Bau und Umwelt Appenzell Ausserrhoden, Tiefbauamt (Projektierung)

Weitere: Bundesamt für Verkehr, Gemeinde Teufen

Kosten, Finanzierung

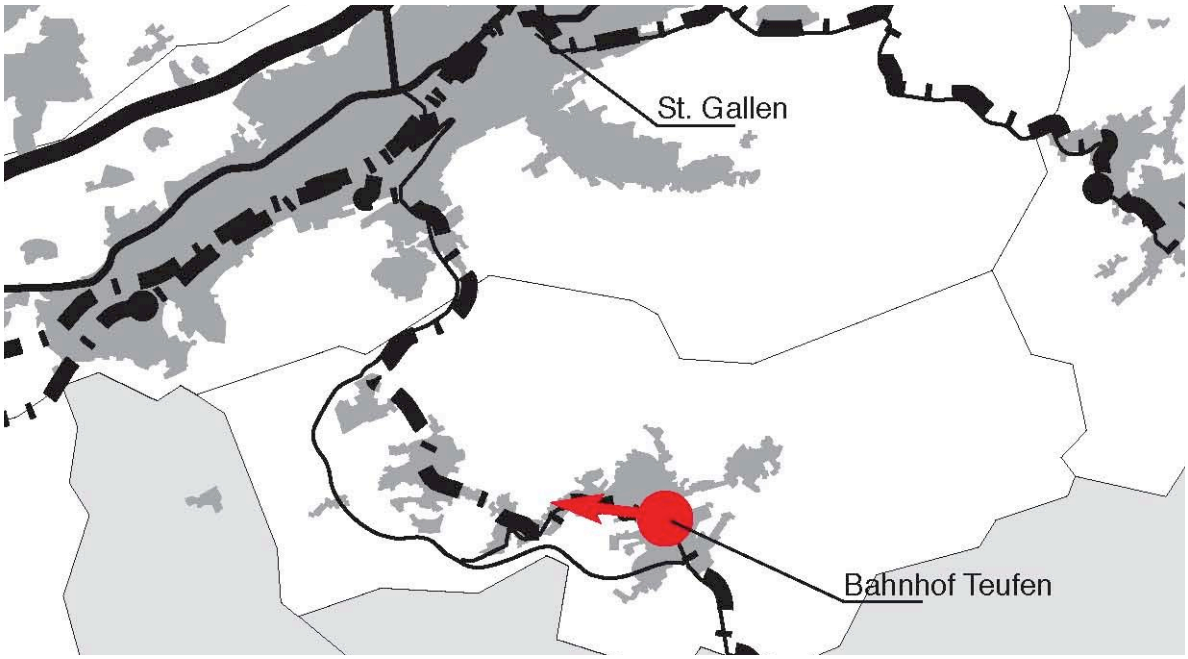
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**		**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Appenzell I.Rh.				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Kosten noch offen. Finanzierung über Agglomerationsfonds oder Rahmenkredit Investitionsprogramm nach EBG noch nicht diskutiert.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

In der Prioritätenordnung nach dem Projekt „Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen –Appenzell"

Stand: September 2007