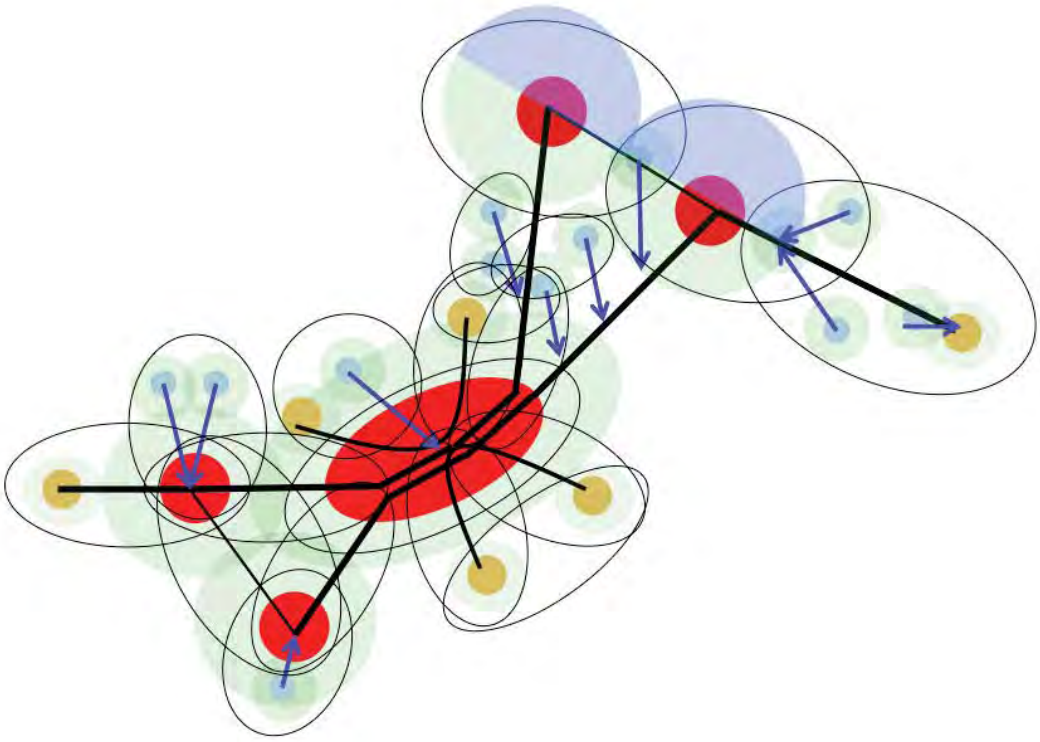
Bericht Massnahmen

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach

2. Generation

Juni 2012



Appenzell Ausserrhoden

Kanton St.Gallen

Thurgau

Region
Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Auftraggeber / Federführung:
Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen

Lenkungsausschuss:
Willi Haag, Regierungsrat, Baudepartement Kanton St.Gallen, Vorsitz
Benjamin Würth, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdepartement Kanton St.Gallen
Jakob Brunschweiler, Regierungsrat, Departement Bau und Umwelt Kanton Appenzell A.Rh.
Marianne Koller-Bohl, Regierungsrätin, Departement Volks- und Landwirtschaft, Appenzell A.Rh.
Dr. Jakob Stark, Regierungsrat, Departement Bau und Umwelt Kanton Thurgau
Stefan Sutter, Regierungsrat, Bau- und Umweltdepartement Kanton Appenzell I.Rh.
Thomas Scheitlin, Stadtpräsident St.Gallen, Präsident Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee
Elisabeth Beéry, Stadträtin, Direktion Bau und Planung Stadt St.Gallen
Fredi Widmer, Gemeindepräsident, Wittenbach
Thomas Würth, Gemeindepräsident, Goldach
Paul Signer, Gemeindepräsident, Herisau
Martin Klöti, Stadtammann, Arbon

Fachausschuss:
Ueli Strauss, Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen, Vorsitz
Urs Kost, Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Andreas Bieniok, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen
Peter Kuratli, Amt für Wirtschaft Kanton St.Gallen
Ueli Hofer, Amt für Raumplanung Kanton Thurgau
Andy Heller, Tiefbauamt Kanton Thurgau
Werner Müller, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau
Edgar Georg Sidamgrotzki, Amt für Wirtschaft Kanton Thurgau
Gallus Hess, Planungsamt Kanton Appenzell A.Rh.
Urban Keller, Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.
Gildo da Ros, Volkswirtschaftsdepartement Appenzell A.Rh.
Helen Bisang, Stadtplanung St.Gallen
Beat Rietmann, Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Christoph Simmler, Gemeinde Herisau
Clemens Lüthi, Stadtentwicklung Gossau
Florian Kessler, Stadtplanung Rorschach
Dominik Frei, Stadtplanung Arbon
Rolf Geiger, Geschäftsleiter Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Projektleitung:
Dr. Jacques Feiner, AREG St.Gallen (Leitung & Gesamtkoordination)
Gallus Hess, Planungsamt Kanton Appenzell A.Rh.
Alex Biber, Amt für Raumplanung Kanton Thurgau
Rolf Geiger, Geschäftsleiter Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee
Theres Kuster, Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Auftragnehmer:
Strittmatter Partner AG, St.Gallen

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

Kartenreproduktionen
gemäss Abgabebestimmungen des Bundesamtes für Landestopographie (swisstopo)
Kartendaten: PK50 © 2006 swisstopo (DV033395)

INHALTSVERZEICHNIS

Massnahmen der A- und B-Listen

1. Übergeordnete Massnahmen (anders finanzierbar)		Seite
1.1	St.Gallen, Engpassbeseitigung A1	6
1.2 (2.3)	Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk) (Rorschach, A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse)	9
1.3	Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)	11
1.4	Thurgau - BTS / OLS - TG, Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) von Arbon bis Bonau - TG, Oberlandstrasse (OLS), von Kreuzlingen bis Amriswil	14
1.5	SG, Anbindung A13 - A14 Rheintal Vorarlberg	17

2. Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen		Seite
2.1	Arbon, Flankierende Massnahmen zur NLK	20
2.2	Gossau, Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau	28
2.3	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	31
2.4	Rorschach, Flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen	35
2.5	St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse	40
2.6	Rorschach, Kernumfahrung (Koordination A1-Anschluss Witen)	43
2.7	Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach	46
2.8	Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 / Bahn	56
2.9	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld)	59
2.10	Ausbau S-Bahn 2018	87
2.11	Direkte Bahnverbindung St.Gallen Arbon (Grundsatzabklärung)	94
2.12	Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte	97
2.13	ÖV-Bevorzugung	120
2.14	Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV	129
2.15	Schlüsselprojekte Langsamverkehr	149
2.16	Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen SG / AR	210
2.17	Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher inkl. Fussverkehr	213
2.18	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit)	218
2.19	Quotenreglung Langsamverkehr	234

3. Eigenleistungen		Seite
3.1	Flächendeckende Niedrigtempogebiete	239
3.2	Standard für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen	243
3.3	Standards für Veloabstellanlagen	247
3.4	Prüfung der Behebung von Unfallhäufungsstellen, welche nicht durch andere Massnahmen / Massnahmenpakete abgedeckt sind	250

4. Weitere Massnahmen (Gesamtwirkung: Siedlungs- / Landschaftsmassnahmen, betriebliche Massnahmen)		Seite
4.1	Koordinierte Parkplatzpolitik und Parkplatzbewirtschaftung	254
4.2	Flankierende Massnahmen Siedlung und Landschaft	260
4.3	Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV	276
4.4	Mobilitätsmanagement	280
4.5	Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr	283
4.6	Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)	289

Anhang

Siedlungsmassnahmen AP1		Seite
1.1	ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen	294
1.2	Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen	296
1.3	Verkehrsintensive Einrichtungen	298
1.4	Quartieraufwertungs-Konzepte entlang der Hauptverkehrsachsen	300

Massnahmenpaket 1: Übergeordnete Massnahmen

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
1.1	**St.Gallen, Engpassbeseitigung A1**	A_N
1.2 (2.3)	**Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk)** (Gesamtpaket mit 2.3 A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse)	A_N
1.3	**Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)**	A_N
1.4	**Thurgau - BTS / OLS** - TG, Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) von Arbon bis Bonau - TG, Oberlandstrasse (OLS), von Kreuzlingen bis Amriswil	 $(A,B,C)_N$ $(A,B,C)_N$
1.5	**SG, Anbindung A13 - A14 Rheintal Vorarlberg**	B_N

Nationalstrassenvorhaben

Generelles zum Massnahmenpaket 1

Inhalt

Durch neue übergeordnete Strasseninfrastrukturanlagen werden die Anbindungen der Agglomeration nach aussen wie auch nach innen verbessert. Darüber hinaus werden dicht besiedelte Gebiete, wie das Agglomerationszentrum St.Gallen und die Nebenzentren Herisau, Gossau, Rorschach und Arbon entlastet bzw. ihre Erreichbarkeit sichergestellt bzw. verbessert.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund der immer stärkeren Verkehrsbelastungen und der allgemeinen Verkehrszunahme kommen das übergeordnete Verkehrsnetz und innerstädtische Hauptachsen in Teilabschnitten immer öfter an die Kapazitätsgrenzen. Die Störungsanfälligkeit des Gesamtverkehrssystems (Stau, Unfälle etc.) nimmt immer mehr zu. Davon betroffen ist immer mehr auch der strassengebunden ÖV.

Zielsetzung

Durch die neuen Strasseninfrastrukturen soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet werden. Davon profitiert insbesondere auch der strassengebundene ÖV. Zudem sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Zentren / Innenstädte von ortsfremdem Verkehr entlastet werden.

Weiteres / Bemerkungen

Die übergeordneten Massnahmen (Nationalstrassennetz) werden nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert. Dennoch sind sie Teil des Agglomerationsprogramms.

Nr. 1.1 Engpassbeseitigung A1, St.Gallen

Inhalt

Entlastung der Stadtautobahn (Rosenbergtunnel) und des zentrumsquerenden Verkehrs durch die Engpassbeseitigung der A1 St.Gallen und deren Anschlussbereiche zwischen dem Anschluss Kreuzbleiche und dem Anschluss Neudorf.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund der Verkehrsbelastung kommen die A1 und deren Anschlussbereiche zwischen SG Kreuzbleiche (Bereich Rosenbergtunnel) und SG Neudorf in den Spitzenstunden an die Kapazitätsgrenzen.

Dabei ist der Durchgangsverkehr für lediglich ca. 15 % der Verkehrsbelastungen während der Spitzenzeiten verantwortlich. Die restlichen 85 % resultieren aus dem Ziel-/Quellverkehr und dem Binnenverkehr.

Folge:

- Überlastung führt immer häufiger zu Stausituationen
- bei Unfällen kommt es zum Verkehrskollaps auf der A1, den Zu- und Abfahrtsrampen, sowie auf dem innerstädtischen Netz aufgrund des Ausweichverkehrs
- davon ist immer stärker und öfter auch der strassengebunden ÖV betroffen.

Der Engpass in St.Gallen ist vom ASTRA denn auch in der Problemstufe III aufgeführt.

Zielsetzung

Durch die Engpassbeseitigung inkl. flankierender Verkehrsmanagementmassnahmen 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.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Beseitigung des Engpasses auf der A1 im Raum St.Gallen erfolgt gemäss der vom ASTRA durchgeführten Projektstudie am zweckmässigsten mit der Variante „3. Röhre mit Teilspange Güterbahnhof“ für welche auch die Machbarkeit erwiesen ist. Kanton, Region und Stadt unterstützen diese Variante dezidiert.
Zudem besteht ein Zusammenhang zu den geplanten Hauptarbeiten der Unterhaltsplanung Nationalstrassen St.Gallen West-Ost ab dem Jahr 2020. Mit einer vorgezogenen Realisierung der 3. Röhre können Kosteneinsparungen bei der Instandsetzung realisiert werden.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Erhöhung der Kapazitäten - Verbesserung des Verkehrsflusses in Spitzenstunden - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - Verbesserung der Erreichbarkeit	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Nutzungen im Stadtzentrum
WK3: Verkehrssicherheit - weniger Unfälle, da weniger Stausituationen - erhöhte Kapazität, verbesserter Verkehrsfluss	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Projektstudie Engpassbeseitigung A1
- Die Ein-/Ausfahrtssituation betreffend Bestvariante hinsichtlich optimaler Nutzung des Entwicklungsschwerpunkts Güterbahnhof bedarf noch einer detaillierten Betrachtung.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Mit Blick auf eine möglichst rasche Realisierung ist dem eidg. Parlament zu beantragen, diese Variante in der Programmbotschaft Enpassbeseitigung (PEG) dem Dringlichkeitsmodul 1 zuzuweisen.

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Studie Engpassbeseitigung A1, St.Gallen, ASTRA

Beteiligte

Federführung: ASTRA

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformationen Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

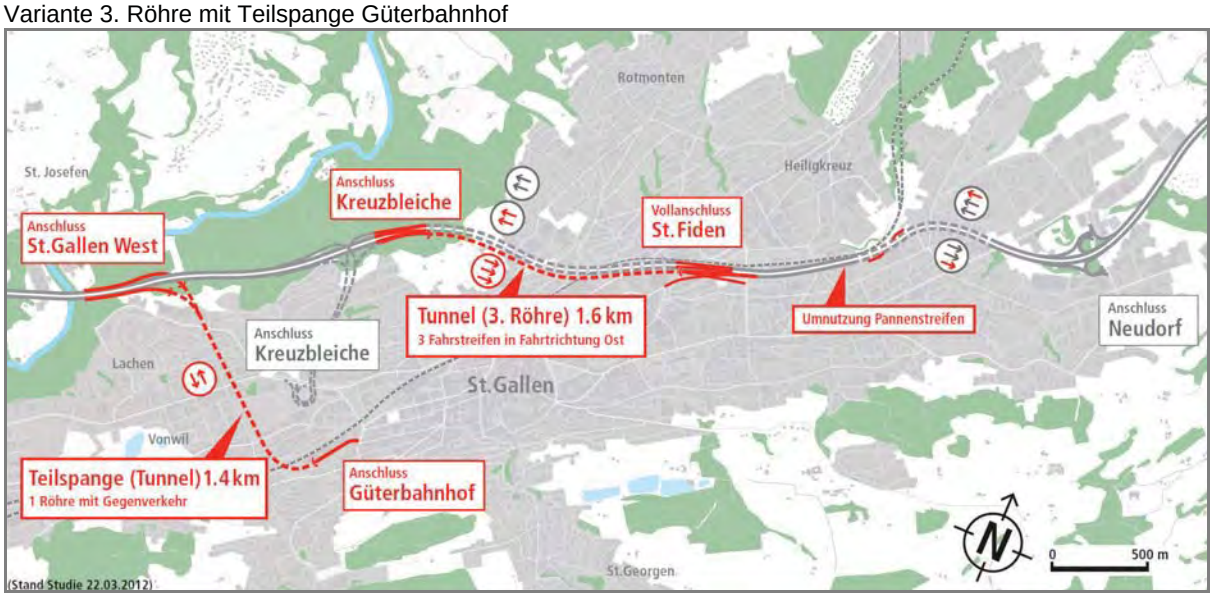
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	900	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige		900		
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Variante 3. Röhre mit Teilspange Güterbahnhof



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Die Studie Engpassbeseitigung A1 und die Zusatzstudie Anschluss Kreuzbleiche bilden auch den Ausgangspunkt für die Entwicklung eines Verkehrssystemmanagements für alle relevanten Gebiete der Agglomeration.

Stand: Juni 2012

Nr. 1.2 Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk)

[Nr. 2.3 Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse, Unterführung Industriestrasse)]

Inhalt

Das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg soll mittels eines neuen Autobahnzubringers besser an das Nationalstrassennetz angeschlossen werden.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute ist das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg durch die beiden Anschlüsse Rheineck und Meggenhus an die Nationalstrasse angeschlossen. Das bedeutet, dass das gesamte Siedlungsgebiet mit mehr als 25'000 Einwohner über die 11 km auseinander liegenden Autobahnanschlüsse angeschlossen ist.

Folge:

- schlechte Erreichbarkeit des Zentrums
- Generierung eines erheblichen Durchgangverkehrs in Goldach und Staad (Gemeinde Thal).

Zielsetzung

- Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg
- Verbesserung der Funktionsfähigkeit und Aufenthaltsqualität
- Entlastung der innerstädtischen Achsen

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Rorschach / Goldach / Rorschacherberg zählt gemäss Strukturmodell zu den Nebenzentren der Agglomeration, welche bezüglich vollständiger Funktionen und Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gestärkt werden sollen.
Die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit eines Autobahnanschlusses A1 Rorschach / Goldach / Rorschacherberg wurde in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen.
Der Autobahnanschluss ermöglicht Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg und wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsgebieten.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des Strassennetzes, Erhöhung der Kapazität - verbesserte Erreichbarkeit des Zentrums	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Bessere Erreichbarkeit der Nutzungen im Nebenzentrum
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit - verbesserter Verkehrsfluss	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Massnahmenpaket flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen, Rorschach (Nr. 2.4)
- flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)

Koordinationsbedarf

- Rorschach A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse, Unterführung Industriestrasse (Gesamtprojekt) (Nr. 2.3)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Stadtentwicklungskonzept Rorschach (Stand 5. Juli 2010)
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Autobahnanschluss A1 Rorschach, ewp AG (Stand 5. Februar 2008)

Beteiligte

Federführung: ASTRA

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadt Rorschach, Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 1.3 Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)

Inhalt

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 / Handlungsbedarf

Heute sind die Durchgangsachsen in Herisau überlastet. Der Verkehrsablauf wird durch Kreuzungen, Bahnübergänge, Linksabbiegmanöver stark gestört. Stausituationen sind häufig.
Die Belastung der an den Durchgangsachsen wohnenden Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung ist hoch. Der Langsamverkehr hat nur ungenügend Raum. Es ist mit einer weiterhin zunehmenden 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.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Herisau zählt gemäss Strukturmodell zu den Nebenzentren der Agglomeration, welche bezüglich vollständiger Funktionen und Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gestärkt werden sollen. Mit dem A1-Zubringer Appenzellerland wird der Wirtschaftsraum "Appenzell" mit den beiden Kantonshauptorten Herisau und Appenzell sowie der Entwicklungsschwerpunkt Herisau direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des Strassennetzes - verbesserte Erreichbarkeit	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Bessere Erreichbarkeit der Nutzungen im Nebenzentrum
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit - verbesserter Verkehrsfluss	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- BGK Alpsteinstrasse (Nr. 2.9.9)
- Weiterführung des Projektes Ypsilon (unterstützende verkehrstechnische Massnahmen, Förderung ÖV, alternative Verkehrsmittelwahl)
- flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)
- Anpassungsarbeiten am Gemeinde- und Kantonsstrassennetz auf dem Gemeindegebiet Gossau

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Der Abschnitt auf Kantonsgebiet Appenzell A.Rh. ist auflagereif.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

Weitere: ASTRA, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	500	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

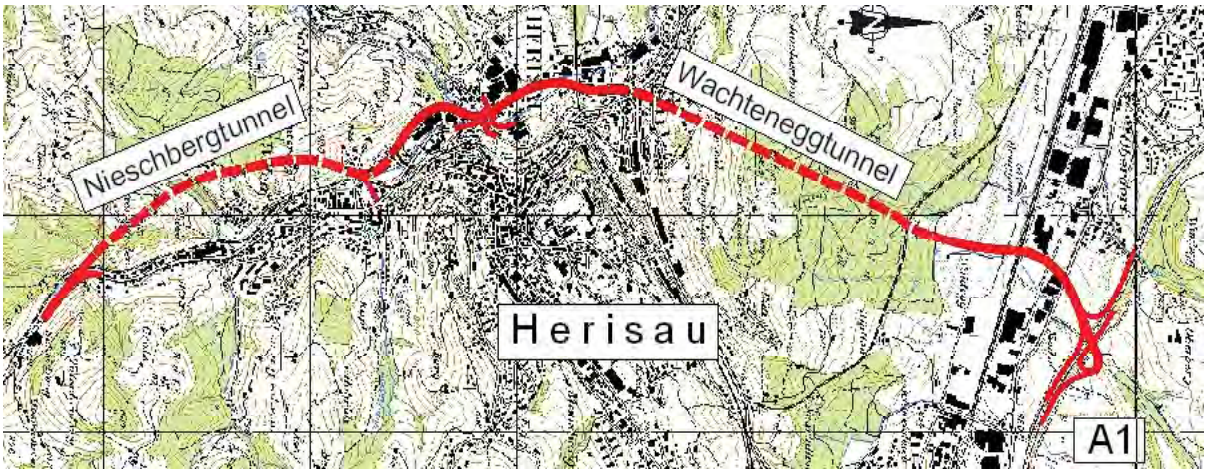
[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Die Kosten sind im Rahmen des Bauprojekts (Stand 2008) ermittelt und auf die Preisbasis 2012 hochgerechnet worden.

Die vom Bund verlangte Tunnelverlängerung "Büelhalde" wurde in der Kostenschätzung von 500 Mio. Fr nicht mehr berücksichtigt (Planungsstopp).

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Stand: Juni 2012

Nr. 1.4 Thurgau: Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS, Achse St.Gallen-Konstanz)

Inhalt

- Neue «Bodensee-Thurtal-Strasse» von Bonau (Verzweigung A7 - Grüneck) bis zur Umfahrung Arbon (A1 - Meggenhus) durch das Thurtal und das Aachtal (Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal)
- Kantonsstrassenverbindung von Kreuzlingen bis zum Anschluss an die "Bodensee-Thurtal-Strasse" in Amriswil zur Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Amriswil.
- Realisierung in Etappen 2015 -2025

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute sind viele Ortschaften im Raum Oberthurgau von starkem Durchgangsverkehr betroffen. Dieser führt in den Siedlungen zu Beeinträchtigungen der Umfeldqualität.

Zielsetzung

- Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) soll der besseren Verbindung der zahlreichen Zentren auf dieser Achse dienen und diese zugleich besser an die Wirtschaftsräume Zürich und St.Gallen anbinden. Gleichzeitig soll sie die Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr entlasten.
- Mit der Oberlandstrasse (OLS) soll eine Kantonsstrassenverbindung geschaffen werden, welche mit dem bestehenden Netz verknüpft wird, das vorhandene Netz mitnutzt, Netzlücken schliesst und Siedlungen entlastet.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Sowohl die BTS als auch die OLS stellen wichtige Verbindungen dar, die aus Agglomerationssicht positive Erreichbarkeitseffekte mit sich bringen und die Anbindung der Agglomeration nach Aussen verbessern. Die BTS dient einer verbesserten Verbindung vom Agglomerationsnebenzentrum Arbon in Richtung Amriswil (Zentrum Agglomeration Amriswil-Romanshorn) - Weinfelden - Frauenfeld. Die OLS bringt eine verbesserte Verbindung in die binationale Agglomeration Kreuzlingen / Konstanz mit sich.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Stärkung der kantonalen Entwicklungsachse Arbon-Amriswil-Weinfelden-Bonau - Erreichbarkeitsgewinne bzw. Verbesserung von überregionalen Verbindungsqualitäten - positive Erreichbarkeitseffekte aus Sicht der Agglomeration	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Entlastung von Siedlungsgebieten vom Verkehr - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit in den entlasteten Orten	WK4: Umwelt und Ressourcen - Verbesserung der Umweltqualität (Luft, Lärm) in den entlasteten Orten

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

In der Zwischenzeit sind die Konzept- und Planungsarbeiten unter dem Titel "Mobilität Thurgau - BTS/OLS" in einem intensiven Dialog mit den Gemeinden und Interessengruppen weit fortgeschritten. Die generellen Linienführungen für die beiden Verbindungen (Strassenbauvorhaben BTS/OLS) sind im Mai 2011 dem Bekanntmachungsverfahren unterstellt worden und im Anschluss durch den Regierungsrat und das Thurgauer Parlament im Dezember 2011 im Kantonalen Richtplan (Änderung 2011) behördenverbindlich festgesetzt worden. Die beiden Strassenbauvorhaben sind auch im Netzbeschluss des Bundes (NEB) berücksichtigt.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☒ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 1. Etappe 2015 / 2.Etappe 2020 / 3. Etappe 2025

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_N**	☒ **B_N**	☒ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan Kanton TG (Stand 2009) mit Änderungen 2011 (vom Grossen Rat am 6.12.2011 beschlossen)

Beteiligte

Federführung: ASTRA, Tiefbauamt Kanton Thurgau

Weitere: Gemeinden

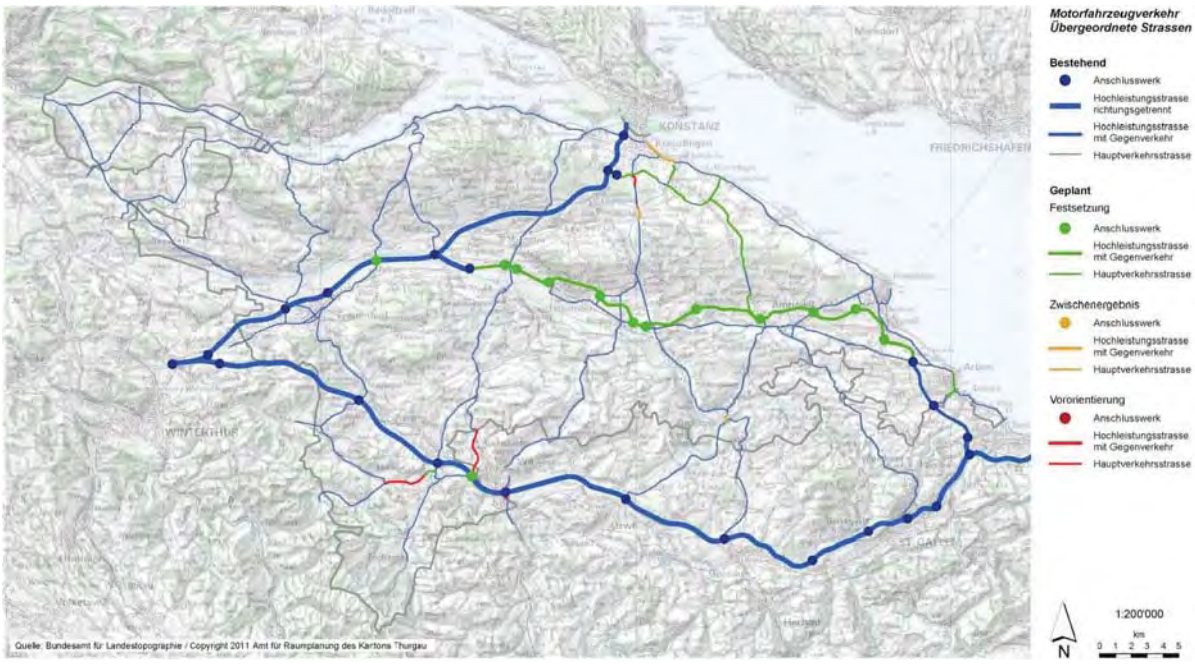
Kosten, Finanzierung

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: Juni 2012

Nr. 1.5 St.Galler Rheintal - Vorarlberg, Anbindung A1/A13 - A14

Inhalt

Zusammenbinden der beiden parallel verlaufenden Autobahnen im St.Galler Rheintal und im Vorarlberg.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Für die Entwicklung der Gesamtagglomeration ist eine Anbindung an das benachbarte Ausland / das Land Vorarlberg wesentlich und durch die fehlende Verbindung zwischen den zwei Autobahnen ungenügend.

Zielsetzung

- Zusammenschluss der beiden Rheintalautobahnen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Beim St.Galler Rheintal und dem Land Vorarlberg handelt es sich um einen prosperierenden Wirtschaftsraum. Es ist sinnvoll und zweckmässig, die beiden Rheintalautobahnen zusammenzubinden und damit Synergien zu nutzen sowie die Erschliessung des gesamten Wirtschaftraumes zu verbessern.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserte Anbindung der Gesamtagglomeration an das benachbarte Ausland - Verbesserung des Strassennetzes - Erreichbarkeitsgewinne	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Bessere Erreichbarkeit einer prosperierenden Wirtschaftsregion
WK3: Verkehrssicherheit -	WK4: Umwelt und Ressourcen -

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Die Planungsarbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Vorbehalten bleiben die formellen Verfahren bzw. die Rechtsmittelverfahren.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☒ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: ASTRA

Weitere: Kanton St.Gallen, Staat Österreich, Land Vorarlberg

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	330 - 650	**100**	5.5
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Das Vorhaben wird durch das Land Vorarlberg oder die ASFINAG finanziert. Allenfalls ist eine Mitfinanzierung der Schweiz für das Zollamt (LKW Abfertigung) vorzusehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Aufgrund des Territorialitätsprinzips kann sich die Schweiz nicht in innerstaatliche Angelegenheiten Österreichs einmischen.

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2: Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen

Massnahmenpaket 2.1:
Arbon, Flankierende Massnahmen zur NLK

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.1.1	- Arbon, städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt	A
2.1.2	- Steinach, Aufwertung Ortsdurchfahrt Hauptstrasse, inkl. Knoten Schulstrasse	A
	- Steinach Verkehrsberuhigung Bleichestrasse	
2.1.3	- Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot)	A / A_E

Flankierende Massnahmen zur Altstadtentlastung (NLK) Arbon

Generelles zum Massnahmenpaket 2.1

Inhalt

Damit die neue Linienführung der Kantonsstrasse (NLK) ihre optimale Entlastungswirkung entfalten kann, sind flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung und die Integration des Agglomerationsbussystems notwendig.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die "städtebauliche Aufwertung der Durchfahrt Altstadt" wurde im AP 1 (Nr. 6.2) als Massnahme der Priorität B aufgeführt und als flankierende Massnahme zur "Altstadtentlastung" (Nr. 6.1) deklariert. Die Kosten von 2.5 bis 5 Mio. Franken sind aufgrund der Priorität B (nachgelagerte Realisierung zur NLK) nicht in die beitragsberechtigen Kosten der NLK einbezogen worden. Ähnliches gilt für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Steinach (Hauptstrasse inkl. Knoten Schulstrasse) (AP 1, Nr. 6.3, Fr. 1 - 1.5 Mio.) die Verkehrsberuhigung Bleichestrasse Steinach (0.1 Mio.) und den Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot) (AP 1, Nr. 6.4, Fr. 3 - 5 Mio.). Beide Massnahmen sind ebenfalls als flankierende Massnahmen zur Altstadtentlastung zu sehen. Diese kann ihre optimale Wirkung nur erzielen, wenn die genannten Massnahmen zeitnah zur NLK ebenfalls realisiert werden. Die NLK und die flankierenden Massnahmen bilden sachlich ein beitragsberechtigtes Gesamtpaket.

Zielsetzung

Die Altstadt des Nebenzentrums Arbon ist zu entlasten und entsprechend dem Strukturmodell zu entwickeln. Zur Sicherstellung der Entlastungswirkungen sind im gesamten Nebenzentrum Arbon / Steinach flankierende Massnahmen primär im Bereich Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime notwendig.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die NLK kann ihre Funktion nur dann optimal erfüllen, wenn durch flankierende Massnahmen eine Verkehrslenkung auf die neue Achse erfolgt. Dadurch wird eine wesentliche Entlastungswirkung in der Altstadt erreicht.

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 2.1.1 Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon

Inhalt

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

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute ist die Altstadtdurchfahrt aufgrund ihrer Funktion Hauptverkehrsstrasse stark verkehrsorientiert gestaltet. Dadurch leiden die Wohnqualität, die Qualität der öffentlichen Aussenräume sowie die Attraktivität und Sicherheit des Langsamverkehrs.

Zielsetzung

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

- Siedlungsgerechte Umgestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung des ÖV;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Reduktion der Dominanz des motorisierten Verkehrs - ortsbauliche Aufwertung bestehender Bauten
WK3: Verkehrssicherheit - generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit - bessere Querungsmöglichkeiten	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- flächendeckende Niedrigtempogebiete in Quartieren (Nr. 3.1)
- Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach (Nr. 2.1.2)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)
- Ortsbussystem Arbon (Nr. 2.1.3)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Im Dialog mit der Bevölkerung und verschiedenen Organisationen im Umfeld der Altstadt wird seit November 2009 ein Konzept für die umfassende Aufwertung der Altstadt erarbeitet. Das Projekt "Lebensraum Altstadt" soll neben einem Verkehrskonzept für die Altstadt und der Gestaltung von Strassen und Plätzen auch Anreize zur baulichen Aufwertung bestehender Bauten beinhalten.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**	☐ **B1**	☐ **C1**

Grundlagen:

- Richtplan Stadt Arbon (Objektblatt S 4.2)
- Projekt "Lebensraum Altstadt"

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon

Weitere: Tiefbauamt Kanton 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:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Die "städtebauliche Aufwertung der Durchfahrt Altstadt" wurde im AP 1 (Nr. 6.2) als Massnahme der Priorität B aufgeführt und als flankierende Massnahme zur "Altstadtentlastung" (6.1) deklariert. Die Kosten von 2.5 - 5.0 Mio. Franken sind aufgrund der Priorität B (nachgelagerte Realisierung zur NLK) nicht in die beitragsberechtigten Kosten der NLK einbezogen worden.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.1.2 Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach

Inhalt

Umgestaltung der Hauptstrasse inkl. flankierende Massnahmen aufgrund der Entlastungswirkung der NLK als A1-Zubringer, inkl. Knoten Schulstrasse und Verkehrsberuhigung Bleichestrasse Steinach .

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund der NLK als A1-Zubringer werden Massnahmen an den bestehenden Strassen unumgänglich, damit die frei werdende Strassenkapazität nicht durch ein erneutes Ansteigen der Verkehrsmenge und durch Ausweichverkehr kompensiert wird.

Zielsetzung

Durch die Umgestaltung des Strassenraums soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten) kompensiert werden. Hauptziele sind:

- bauliche Redimensionierung der Fahrbahn (Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus) auf ca. 6 m zugunsten LV
- Strassenbegleitende Massnahmen (Bepflanzungen, Beläge, Einmündungs- und Abbiegemanöver, Radfahrerführung, unterbrochene Trottoirs an Strassen-Einmündungen, Strassenquerungen, fehlende Mittelinseln, Bushaltestellen, Parkierung u.ä.)

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Reduktion der Dominanz des motorisierten Verkehrs
WK3: Verkehrssicherheit - generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit - bessere Querungsmöglichkeiten	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- flächendeckende Niedrigtempogebiete in den Quartieren (Nr. 3.1)
- Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon (Nr. 2.1.1)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Erste (optische) Massnahmen im Strassenraum umgesetzt.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**	☐ **B1**	☐ **C1**

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 Kanton 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:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.1.3 Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot)

Inhalt

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 / Handlungsbedarf

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 Standorte (z.B. Schulen, Alters- und Pflegeheime, Betriebe) sind bisher nicht an den ÖV angebunden.
Die Agglomeration hat für das gesamte Gebiet ein Angebotskonzept Agglomerations-ÖV erarbeitet. Bestandteil des Gesamtkonzeptes ist auch der Stadtbus Arbon.

Zielsetzung

Mit dem Angebotskonzept wird aufgezeigt, wie die Zielrichtungen des Strukturmodells im Bereich ÖV umgesetzt werden können bzw. welcher Zielzustand anzustreben ist, damit der Verkehr nachhaltig abgewickelt werden kann. Das Konzept sieht für Arbon in Abhängigkeit zur NLK folgende Massnahmenpakte vor:

Massnahmenpaket Infrastruktur:
- Bushof am Bahnhof Arbon (bis 2013)
- bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept
- Ausbau Strasse Egnacher- / Amriswilerstrasse

Massnahmenpaket Betrieb:
- Schnellbuslinie Arbon - St.Gallen min. im Halbstundentakt ab 2013
- Verkürzung der Linie 200 auf den Abschnitt Arbon - Wittenbach, wenn Schnellbus Arbon - St.Gallen im Halbstundentakt verkehrt
- direkte Linienführung Regionalbuslinien innerhalb von Arbon
- Einführung Ergänzungslinien Ortsbus Arbon: 1. Etappe mit 2 Linien 2013; 2. Etappe mit 4 Linien 2018
- neue Erschliessung Frasnacht: Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit ist über das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV und die damit ausgewiesenen Verbesserungen in der Erschliessungsqualität ausgewiesen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - Verbesserung der Intermodalität Bus - Bus, Bus - Bahn	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - bessere Erreichbarkeit des Nebenzentrums gemäss Strukturmodell - bessere Erreichbarkeit von zentralörtlichen Funktionen
WK3: Verkehrssicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- Neue Linienführung NLK
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)
- Aufwertung Altstadt Arbon, Steinach (Nr. 2.1.1, Nr. 2.1.2)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- kommunaler Richtplan Stadt Arbon (Objektblätter V 4.2, V 4.2.1, V 4.2.2, V 4.2.3)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Angebotskonzept ÖV Arbon (Ing. Büro Widmer, 2009)
- Konzept Ortsbus Arbon (Ing. Büro Widmer, 2010)
- Studie S-Bus Arbon - St.Gallen (AÖV SG und TG, August 2011)

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon

Weitere: AOT, Post, SBB, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau, Amt für Raumplanung Kanton Thurgau

Kosten, Finanzierung

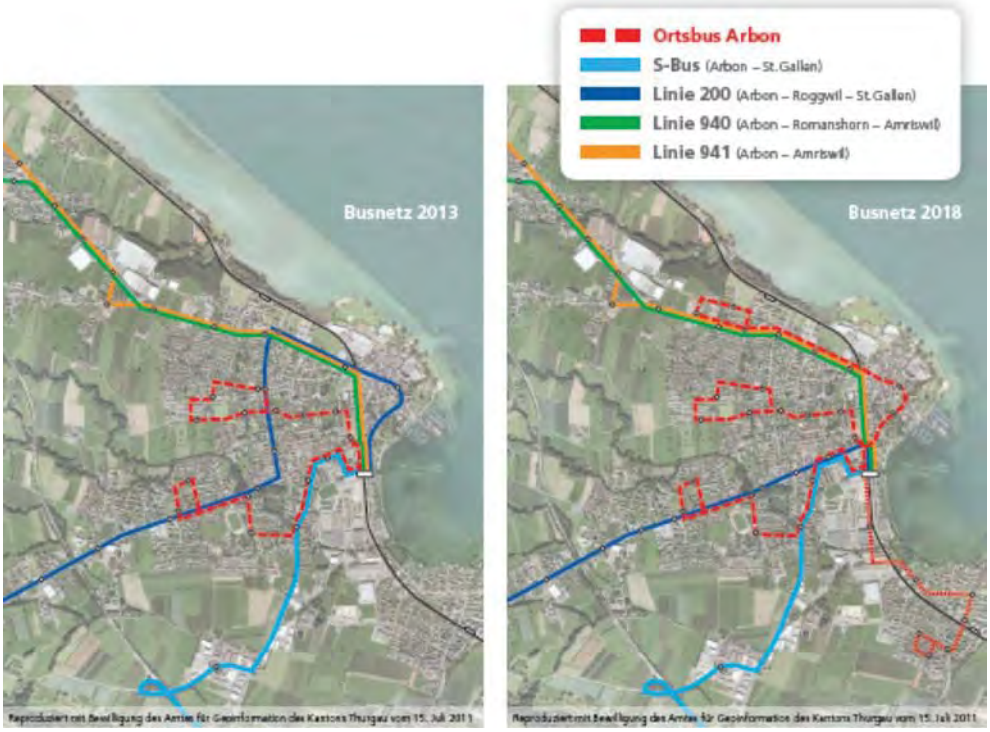
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(3.0 -) **5.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Umsetzung 1. Etappe bis 2013
- Umsetzung 2. Etappe bis 2018

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.2:

Gossau, Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung)

Nr. 2.2 Gossau, flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung)

Inhalt

Neue alternative Osterschliessung des Bahnhofsgebiets und Stadtzentrums über die Verbindung Industriestrasse - Mooswiesstrasse.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Zentrum von Gossau ist aufgrund einer fehlenden zweiten Achse stark belastet.

Zielsetzung

Entlastung des Stadtzentrums und der St.Gallerstrasse und Verlagerung des Verkehrs auf eine weniger sensible Achse (flankierende Massnahme zur Strassenraumgestaltung / zum Betriebs- und Gestaltungskonzept des Ortskerns von Gossau) Diese Verbindung ist zudem zentrale Voraussetzung für die Entwicklung des ESP Gossau Bahnhof Nord und damit die Siedlungsentwicklung nach innen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Als flankierende Massnahme zur Ortskernentlastung und als Erschliessung des ESP Bahnhof Gossau Nord, ist die neue Strasseninfrastruktur notwendig und zweckmässig.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verringerung von Stausituationen im Ortskern - Erhöhung der Erreichbarkeit des Nebenzentrums Gossau	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren und im Zentrum von Gossau - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Erschliessung ESP
WK3: Verkehrssicherheit - allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastungswirkung	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen aufgrund Verstetigung des Verkehrs - Verkehrsentlastung Zentrum und Quartiere (Lärm / Luft)

Flankierende Massnahmen

- Flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)
- weitere zu definieren

Koordinationsbedarf

- Entwicklung ESP St.Gallen West - Gossau Ost (Nr. 4.6)
- Entwicklung ESP Bahnhof Gossau Ost (Nr. 4.6)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2019
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Beteiligte

Federführung: Stadt Gossau

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

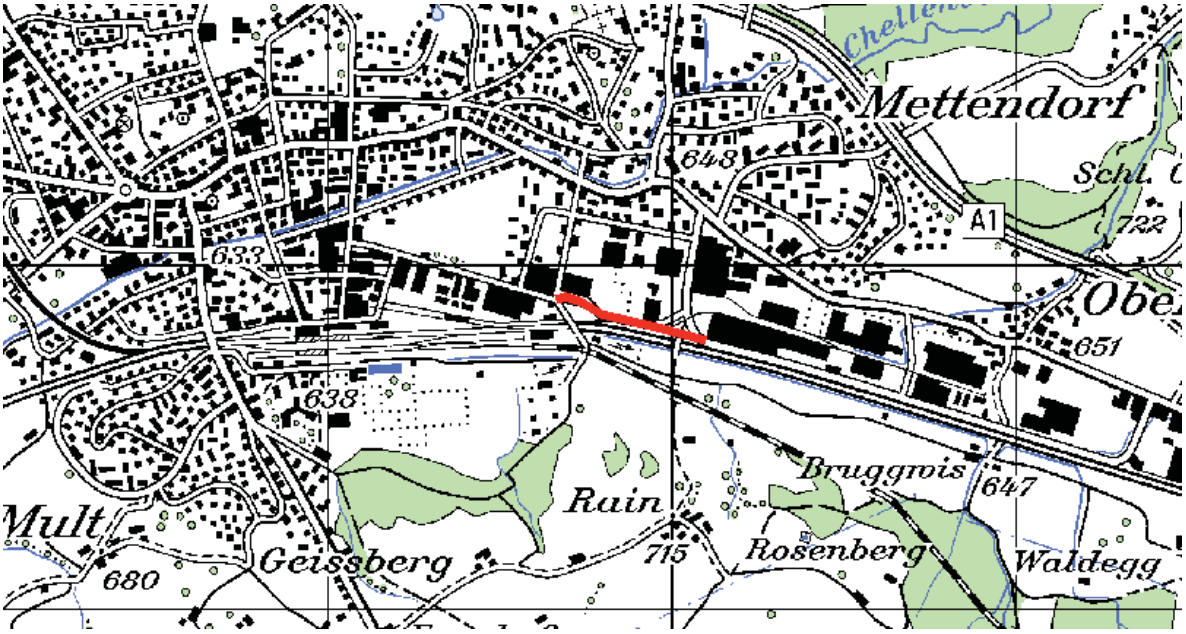
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(15.0 -) **20.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Vertiefende Studie zur Zweckmässigkeit bis August 2012

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.3 (1.2)**:**

Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse
(Gesamtprojekt mit Rorschach, A1-Anschluss Witen, A1-Anschlussbauwerk)

Nr. 2.3 Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse

[Nr. 1.2 Rorschach, A1-Anschluss Witen (Anschlussbauwerk)]

Inhalt

Neuer Autobahnzubringer (Kantonsstrasse) vom neuen A1-Anschluss Witen bis zur Industriestrasse. Mit der barrierefreien Querung der Bahnlinie (Doppelspurausbau) durch die Unterführung Industriestrasse wird sichergestellt, dass die zentralen Siedlungsgebiete von Goldach und Rorschach nördlich der Bahngleise durch den neuen Anschluss Witen entlastet werden.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute ist das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg 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

Mit dem neuen Anschluss soll das Zentrum von Rorschach entlastet und das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg entsprechend dem Strukturmodell und dem Stadtentwicklungskonzept Rorschach entwickelt werden. Der Verkehr soll auf die neue Achse gelenkt und die Quartiere von quartierfremdem Verkehr entlastet werden.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit eines Autobahnanschlusses A1 Rorschach / Goldach / Rorschacherberg ist in einer Zweckmässigkeitsberurteilung nachgewiesen. Der Autobahnanschluss ermöglicht Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg und wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsgebieten.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verringerung von Stausituationen im Strassenverkehr - Erhöhung der Erreichbarkeit des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Erhöhung der inneren Erreichbarkeit des Nebenzentrums gemäss Strukturmodell - Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren und im Zentrum von Rorschach - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastungswirkung	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen aufgrund Verstetigung des Verkehrs - Verkehrsentlastung der Quartiere (Lärm / Luft)

Flankierende Massnahmen

- Flankierende Massnahmen zum A1-Anschluss Witen (Nr. 2.4)
- Rorschach, Aufwertung Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) (Nr. 5.4 AP1)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- A1-Anschluss Witen, Anschlussbauwerk (Gesamtprojekt) (Nr. 2.3)

Stand Planung, Projektierung

- Technische Machbarkeit Unterführung Industriestrasse abgeklärt (Variante kurz / Variante lang)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2021
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	Genehmigungsprojekt liegt vor und wurde dem ASTRA eingereicht.

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Technische Machbarkeit Unterführung Industriestrasse

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen (Anschluss Witen), Stadt Rorschach (Unterführung Industriestrasse)

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadt Rorschach, Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg

Kosten, Finanzierung

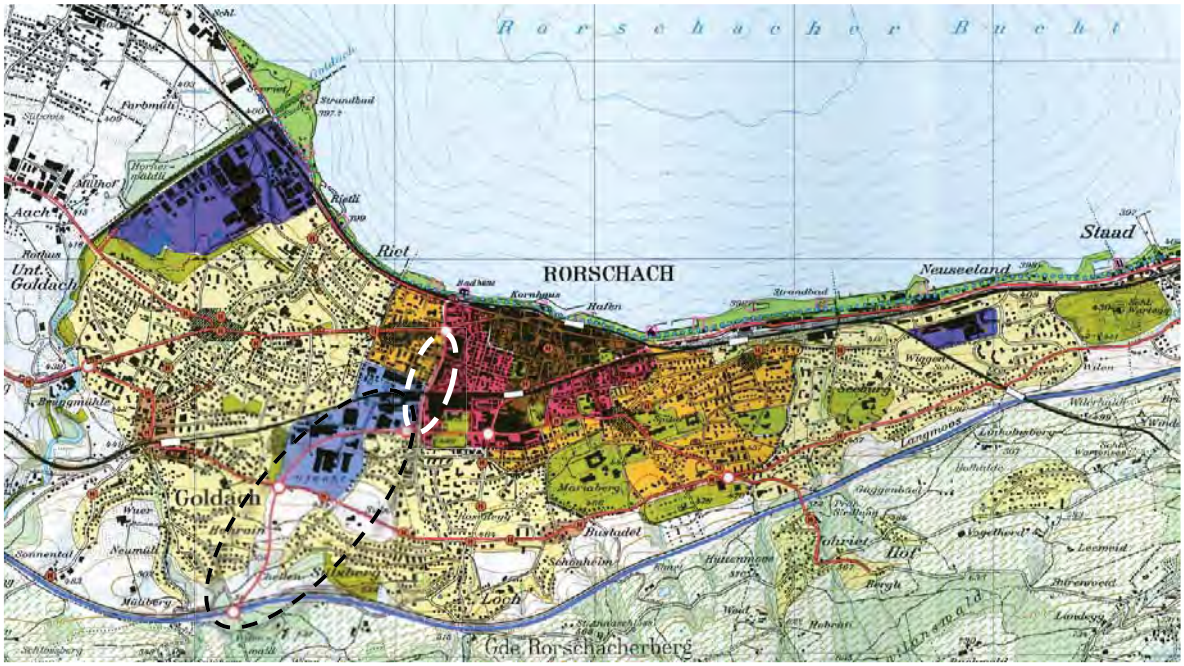
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(60.0 -) **78.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Kostenschätzung für Abschnitt Blumenfeldstrasse bis Sulzbergstrasse und Sulzbergstrasse bis Autobahn.
Kostenschätzung wurde gegenüber ZMB nach oben korrigiert.
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Gesamtkosten betragen 68 - 78 Mio. Diese verteilen sich folgendermassen auf die beiden Massnahmen:

- Anschluss Witen (Kantonsstrasse): 40 Mio.
- Unterführung Industriestrasse: 20 - 38 Mio.

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.4:
Rorschach, Flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.4.2	- Rorschach, BGK Signalstrasse	A
2.4.3	- Rorschacherberg, BGK Rosengartenstrasse	A
2.4.4	- Goldach, BGK Hauptstrasse, Goldach	A

Rorschach, flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen

Generelles zum Massnahmenpaket 2.4

Inhalt

Mit den flankierenden Massnahmen zum A1-Anschluss Witen, Rorschach, wird sichergestellt, dass die neue Kantonsstrasse (Anschluss Witen) ihre Entlastungswirkung optimal erfüllt, indem der Verkehr auf die neue Achse gelenkt und die Quartiere von quartierfremdem Verkehr entlastet werden.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute ist das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg 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

Das Zentrum von Rorschach ist zu entlasten und das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg ist entsprechend dem Strukturmodell und dem Stadtentwicklungskonzept Rorschach zu entwickeln. Zur Sicherstellung der Entlastungswirkungen sind im gesamten Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg flankierende Massnahmen primär im Bereich Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime und flächendeckende Niedrigtempogebiete in Quartieren zeitgleich notwendig.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit eines Autobahnanschlusses A1 Rorschach / Goldach / Rorschacherberg ist in einer Zweckmässigkeitsberurteilung nachgewiesen. Der Autobahnanschluss ermöglicht Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg und wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsgebieten.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verringerung von Stausituationen im Strassenverkehr - Erhöhung der Erreichbarkeit des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Erhöhung der inneren Erreichbarkeit des Nebenzentrums gemäss Strukturmodell - Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren und im Zentrum von Rorschach - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastungswirkung	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen aufgrund Verstetigung des Verkehrs - Verkehrsentlastung der Quartiere (Lärm / Luft)

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 2.4 /.2 /.3 /.4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

Inhalt

Durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte wird der Verkehr auf die neuen Achsen gelenkt (Verkehrsregime) und in den Quartieren ist die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu Gunsten de ÖV und LV reduziert. Durch die gestalterische Aufwertung werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit) verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Folgende BGK sind als flankierende Massnahmen zum A1-Anschluss Witen vorgesehen:
- Rorschach, Signalstrasse (Nr. 2.4.2)
- Rorschacherberg, Rosengartenstrasse (Nr. 2.4.3)
- Goldach Hauptstrasse / Zentrum (Nr. 2.4.4)

Flankierende Massnahmen

- Rorschach, Aufwertung Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) (Nr. 5.4. AP 1)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- A1-Anschluss Witen (Nr. 1.2)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2022 (Realisierung in Etappen)
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	Gesamtkonzept liegt 2012 vor

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Stadtentwicklungskonzept Rorschach

Beteiligte

Federführung: Stadt Rorschach
Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Federführung Signalstrasse, Rosengartenstrasse bei Gemeinden. Federführung für Projekt und Realisierung Zentrum bei Kanton

Kosten, Finanzierung

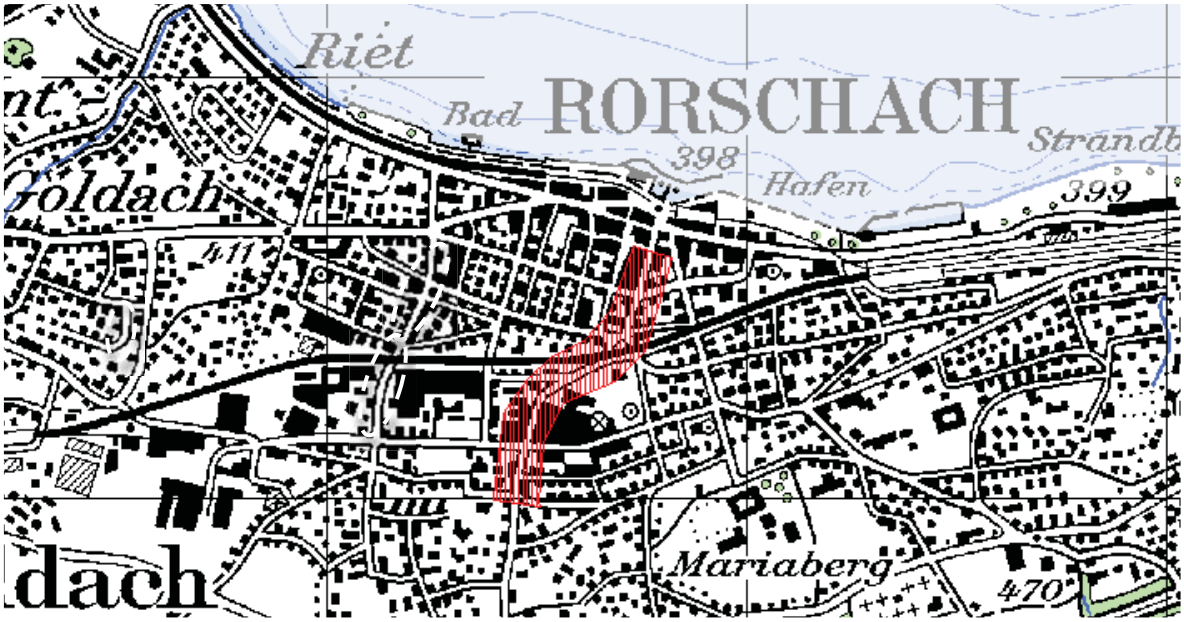
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	8.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:	Rorschach (Signalstrasse)		1.0		
	Rorschacherberg (Rosengartenstr.)		1.0		
	Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)		6.0		

[1)] pro Jahr

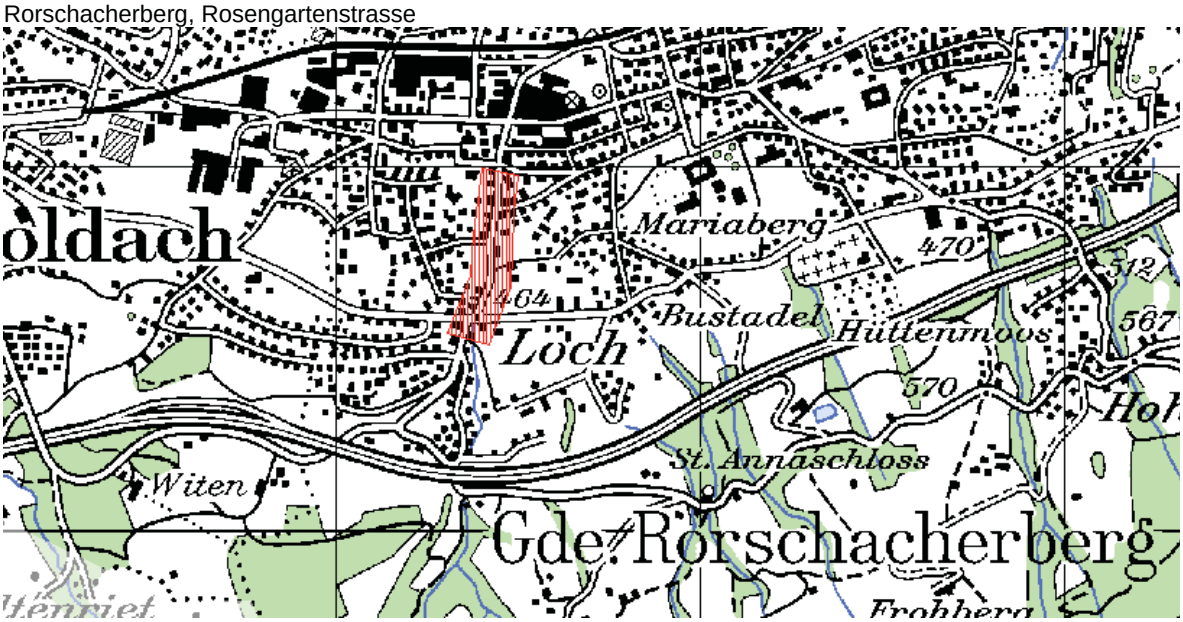
Bemerkungen:

Situationspläne

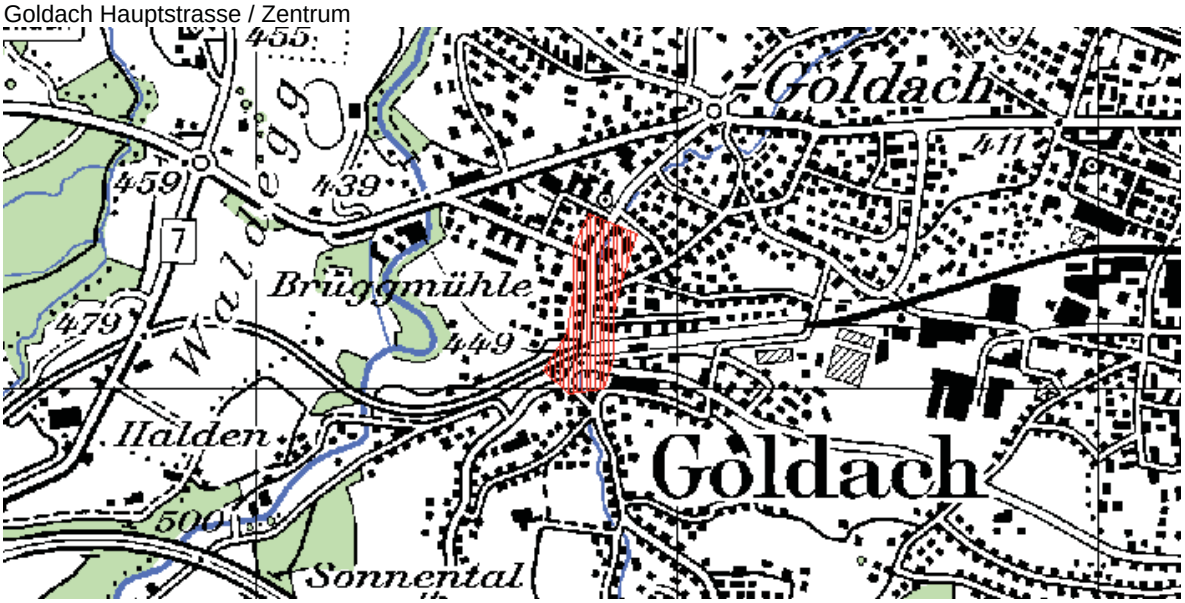
Rorschach, Signalstrasse



Rorschacherberg, Rosengartenstrasse



Goldach Hauptstrasse / Zentrum



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.5:
St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse

Nr. 2.5 St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse

Inhalt

Tieferlegung der Sonnenstrasse und Ausbau der Frohbergstrasse.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zwischen der Torstrasse und der Splügenstrasse fehlt eine zusätzliche Verbindungsstrasse zwischen der Rorschacher Strasse und der St.Jakob-Strasse. Dies führt u.a. zu starken Verkehrsbelastungen bzw. Überlastungen beim Unteren Graben und auf der Splügenstrasse (Halbanschluss A1)

Zielsetzung

- Sicherstellung der direkten Zu- und Wegfahrt zur Autobahn A1 auch während grosser Messen (rund 50 Tage im Jahr ist die Sonnenstrasse heute gesperrt)
- Entlastung der Torstrasse und der Splügenstrasse
- Verbesserung der Langsamverkehrserschliessung von Altstadt und Museumsquartier
- Verbesserung Knoten Brühltor und Platztor für den LV

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit hat die Stadt St.Gallen in Projektstudien nachgewiesen. Die Ergebnisse sind in den kommunalen Richtplan der Stadt St.Gallen eingeflossen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des Strassennetzes - Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen - Verbesserung des strassengebundenen, öffentlichen Verkehrssystems	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt - Verbesserung der Aufenthaltsqualität LV
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit LV - Erhöhung der Subjektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)
- flächendeckende Tieftempogebiete (Nr. 3.1)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr

Koordinationsbedarf

- Neue Fuss- und Radwegverbindung Kantonsspital SG - Museumsquartier (Nr. 2.15.28)
- Neubau Feuerwehrareal

Stand Planung, Projektierung

- Vorprojekt

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2020
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2021
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2018

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorstudie: Moggi, 2008/2009
- kommunaler Richtplan der Stadt St.Gallen
- Knotenanalyse TBA Stadt gestützt auf Verkehrsmodellberechnungen; 2008

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

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:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.6:
Rorschach, Kernumfahrung Zentrum

Nr. 2.6 Rorschach, Kernumfahrung

Inhalt

Neue Strassenverbindung / Verlegung der Durchgangsachse vom Bellevue bis Bäumlistorkel / Knoten Industriestrasse / Pestalozzistrasse.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

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, welche 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 im Zentrum gemäss Stadtentwicklungskonzept erhöht werden.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Bestvariante ist in Abklärung. Die technische Machbarkeit liegt vor (5 machbare Varianten)

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verringerung von Stausituationen im Strassenverkehr - Erhöhung der Erreichbarkeit des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren und im Zentrum von Rorschach - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastungswirkung	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen aufgrund Verstetigung des Verkehrs - Verkehrsentlastung Zentrum und Quartiere (Lärm / Luft)

Flankierende Massnahmen

- Flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)
- flankierende Massnahmen gemäss Stadtentwicklungskonzept Rorschach
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- A1-Anschluss Witen inkl. flankierende Massnahmen (Nr. 2.3, Nr. 2.4)
- Rorschach Doppelspurausbau (Umsetzung S-Bahn 2018)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: ab 2019

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Weitere: Stadt Rorschach

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(100 -) **180**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Die Massnahme ist im AP1 als "Umfahrung Zentrum Rorschach" (Nr. 5.2) enthalten. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Es ist jedoch eine Bestlösung auszuarbeiten, welche insbesondere bezüglich Kosten- /Nutzenverhältnis optimiert ist. Ein geeigneter Lösungsansatz kann im Horizont 2014 - 2018 einer Realisierung zugeführt werden.

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.7:
Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.7.1	- Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	A
2.7.2	- Agglomeration St.Gallen, Verkehrssystemmanagement VSM Stufe 1 (Staumanagement) und Stufe 2 (Ergänzung aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1)	A
2.7.3	- Agglomeration Arbon - Rorschach, Verkehrssystemmanagement VSM Stufe 1 (Staumanagement) und Stufe 2 (Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen)	A

Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration

Generelles zum Massnahmenpaket 2.7

Inhalt

Entwicklung und Umsetzung eines umfassenden Verkehrssystemmanagements (Lichtsignalsteuerungen, Stauraummanagement etc.). für das ganze Agglomerationsgebiet

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund der starken Verkehrsbelastungen und Stausituationen in den Spitzenstunden wurden im AP 1 unter dem Titel Verkehrssystem- bzw. Staumanagement folgende Massnahmen formuliert:

- Verkehrssystemmanagements für das Agglomerationszentrum St.Gallen (Massnahme 3.4).
- Staumanagement St.Gallerstrasse Goldach (Massnahme 5.5)
- Verkehrs- und Staumanagement Gossau (Massnahme 7.4)

Aufgrund der Verkehrsbelastungen und Konflikte (Umfeld, strassengebundener ÖV, LV) sollen die Einzelmassnahmen aus dem AP 1 zusammengeführt und in einem umfassenden Verkehrssystemmanagement für die ganze Agglomeration (Agglomerationszentrum und Nebenzentren) verdichtet werden.

Die Schnittstellenbereiche zwischen der Nationalstrasse A1 und dem Stadtnetz im Bereich der Autobahnanschlüsse stellen dabei besondere Herausforderungen dar. Die Kapazität des Stadtnetzes ist nur sehr beschränkt ausbaubar. Auf dem Stadtnetz sind zudem für den wachsenden öffentlichen Verkehr verstärkt Kapazitäten bereitzustellen. Andererseits darf die Sicherheit der Nationalstrasse A1 nicht beeinträchtigt werden.

Für den Anschluss Kreuzbleiche werden zu dieser Problematik in einer Zusatzstudie zur Projektstudie Engpassbeseitigung A1 durch Bund, Kanton und Stadt Lösungen erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der Projektstudie Engpassbeseitigung A1 und der Zusatzstudie bilden den Ausgangspunkt, um ein Verkehrssystemmanagement für alle relevanten Gebiete der Agglomeration zu entwickeln und umzusetzen.

Zielsetzung

Mit einem umfassenden Verkehrssystemmanagement für das ganze Agglomerationsgebiet (Agglomeration St.Gallen / Agglomeration Arbon - Rorschach) soll mit den Mitteln der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung die Verkehrsqualität, insbesondere im Siedlungsgebiet aufrechterhalten werden (Lichtsignalsteuerungen, Stauraummanagement etc.)

Für ein Verkehrsmanagementsystem müssen unterschiedliche Rahmenbedingen berücksichtigt werden:

- Ergebnisse Engpassbeseitigung A1 St.Gallen
- Dosierung von / zur Autobahn (Rampenbewirtschaftung Bund)
- Dimensionierung / Bedarf Länge Staustrecken unter Berücksichtigung der Aspekte Verkehrsleistung sowie Verträglichkeit mit Wohngebieten und ÖV / LV
- Verkehrslenkung mit Bus / Buspriorisierung (Busspur real, elektronisch, Einfahrten etc.)
- Dosierung, ohne ÖV zu behindern

Folgende Teilschritte sind zu realisieren:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	A	2 - 3
- Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraummanagement / Stufe 2: Ergänzung aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	A	35
- Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Stauraummanagement / Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	A	15

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Aufschluss über die Zweckmässigkeit und Machbarkeit sollen die Erkenntnisse aus der Projektstudie Engpassbeseitigung A1 und der Zusatzstudie Anschluss Kreuzbleiche sowie die Abklärungen von Stadt und Kanton zum Stauraummanagement bringen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Zentren und der zentralörtlichen Funktionen
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit durch Verstetigung des Verkehrs, Verringerung von Rückstaus	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen - Verlagerung von Stausituationen in unempfindlichere Lagen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Engpassbeseitigung A1 (Nr. 1.1)
- A1-Anschluss Witen (Nr. 1.2)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Div. Strassenraumgestaltungen (BGK)

Stand Planung, Projektierung

Projektstudie Engpassbeseitigung A1 in Erarbeitung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Tiefbauamt Kanton Thurgau, Gemeinden

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(52.0 -) **53.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

Die Massnahmen der Stufe 2 müssen ebenfalls der Priorität A zugeordnet werden, da sie mit der Engpassbeseitigung A1 resp. dem Nationalstrassenbauprogramm gekoppelt sind, welche die gleichen Zeitschnitte wie das Programm Agglomerationsverkehr haben.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.7.1 Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept

Inhalt

Optimierung der Lichtsignalsteuerungen aufgrund verfeinertem Steuerungskonzept:
- Verkehrsabhängige Programmwahl für Achsen Rosenbergstrasse, Zürcher Strasse (Lachen), Rorschacher Strasse (Singenberg) und Unterer Graben
- Neues Zählsystem an LSA für Knoteninnenfrequenzen
- Zähldaten Autobahn und übergeordnetes Verkehrsnetz als Inputgrösse für Netzsteuerung
- Kalibrierte Stauanzeige
- Qualitätssicherung Zähldaten
- Verbesserungen zur Überwachung LSA-Steuerung

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Basierend auf dem bestehenden Steuerungskonzept aus dem Jahr 1983, einer systematischen Schwachstellenanalyse, den Strategien sowie den Erkenntnissen von Kanton und Stadt St.Gallen aus der alltäglichen Arbeit mit den Lichtsignalanlagen wird für die LSA in der Stadt St.Gallen ein Steuerungskonzept 2015/20 erarbeitet werden, das auch die im Rahmen des kommunalen Richtplans gemachten Überlegungen berücksichtigt. Das Steuerungskonzept 2015/20 soll Grundlage für die Handhabung der LSA-Steuerung der nächsten 10 Jahre sein und danach im Sinne einer rollenden Planung aktualisiert werden. Aufgrund des Steuerungskonzeptes ergeben sich Massnahmen an der LSA-Steuerung.

Zielsetzung

- Verbesserung der Lichtsignalsteuerung zur Optimierung des Verkehrsflusses und der Priorisierung von ÖV und LV.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Massnahmen an der LSA-Steuerung sind vergleichsweise kostengünstige Lösungen zur (kurzfristigen) Behebung von verkehrlichen Engpässen

Flankierende Massnahmen

- ÖV-Eigentrassierung

Koordinationsbedarf

- Stauraummanagement (Nr. 2.7.2)

Stand Planung, Projektierung

- Steuerungskonzept im Abschluss

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2013

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Steuerungskonzept Stadt St.Gallen; Entwurf, 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(2.0 -) **3.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.7.2 Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen
Stufe 1: Stauraumanagement
Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1

Inhalt

Stufe 1: Stauraummanagement:
Mittels Stauraummanagement soll der „unvermeidbare“ Stau am „richtigen“ Ort angeordnet werden.

Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1:
Das Konzept Engpassbeseitigung wird zeigen, welche flankierenden Massnahmen notwendig sind, damit die Engpassbeseitigung langfristig und nachhaltig Wirkung zeigt.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Stufe 1: Stauraummanagement:

Aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung besteht Handlungsbedarf bereits vor der Umsetzung der Engpassbeseitigung A1. Der Rückstau an den LSA soll nicht in immissionsempflindlichen Gebieten entstehen. Zudem hat die „Beschickung“ der LSA optimal zu erfolgen.

Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1

Gleichzeitig mit der Umsetzung der Engpassbeseitigung A1 sind weitere flankierende Massnahmen umzusetzen.

Zielsetzung

Stufe 1: Stauraummanagement:
Mittels Stauraummanagement soll der entstehende Stau aus den Strassenzügen mit immissionsempfindlicher Nutzung verdrängt werden. Der Zufluss wird so begrenzt, dass das Verkehrsnetz diesen bewältigen kann. Damit erhöht sich die Kapazität jedoch nur geringfügig, aber der Stau ist nicht am «falschen» Ort. Im Zusammenhang mit dem Stauraummanagement sind allenfalls zusätzliche Busspuren notwendig, damit der ÖV nicht in den Staustrecken stehen bleibt.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Mit dem VSM werden kritische Stausituationen entschärft bzw. in weniger empfindliche Gebiete verlagert. Es kann eine Verstetigung des Verkehrs erreicht werden, was aus sicht des Verkehrsflusses und der Umweltbelastung positiv ist. Mit dem VSM wird auch eine Verkehrslenkung angestrebt.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Engpassbeseitigung A1 (Nr. 1.1)
- Steuerungskonzept (Nr. 2.7.1)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Langsamverkehrskonzept (Velospuren)

Stand Planung, Projektierung

Projektstudie Engpassbeseitigung A1 in Erarbeitung
Stauraummanagement; Konzept in Erarbeitung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2019
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2017

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ A_N	☐ B_N	☐ C_N
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ A_W	☐ B_W	☐ C_W
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ A_E	☐ B_E	☐ C_E
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Gemeinden

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Im Frühjahr 2012 sind genauere Kosten bekannt

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Kosten Stufe 1: 15 Mio. Fr.
- Kosten Stufe 2: 20 Mio. Fr.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.7.3 Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach
Stufe 1: Stauraummanagement
Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen

Inhalt

Stufe 1: Stauraummanagement:
Mittels Stauraummanagement soll der „unvermeidbare“ Stau am „richtigen“ Ort angeordnet werden.

Stufe 2: Ergänzungen aufgrund des A1-Anschlusses Witen:
Der Bericht flankierende Massnahmen (in Erarbeitung) wird Aufschluss über weitere zu ergreifende Massnahmen liefern, die zeitgleich mit dem Anschluss Witen zu realisieren sind.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Stufe 1: Stauraummanagement:

Aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung besteht Handlungsbedarf bereits vor der Realisierung des neuen A1-Anschlusses Witen. Die Stausituationen sollen in weniger empfindliche Gebiete verlagert werden.

Stufe 2: Ergänzungen aufgrund A1-Anschluss Witen

Gleichzeitig mit der Realisierung des Anschlusses Witen sind weitere flankierende Massnahmen umzusetzen.

Zielsetzung

Mittels Stauraummanagement soll der entstehende Stau aus den Strassenzügen mit immissionsempfindlicher Nutzung verdrängt werden. Der Zufluss wird so begrenzt, dass das Verkehrsnetz diesen bewältigen kann. Damit erhöht sich die Kapazität jedoch nur geringfügig, aber der Stau ist nicht am «falschen» Ort.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Mit dem VSM werden kritische Stausituationen entschärft bzw. in weniger empfindliche Gebiete verlagert. Es kann eine Verstetigung des Verkehrs erreicht werden, was aus Sicht des Verkehrsflusses und der Umweltbelastung positiv ist. Mit dem VSM wird auch eine Verkehrslenkung angestrebt.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- A1-Anschluss Witen (Nr. 1.2)
- Buskonzept

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2021
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2013

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Kanton Thurgau, Stadt Rorschach, Gemeinden

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.8

Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 / Bahn

Nr. 2.8 Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 und Bahn

Inhalt

Reduktion der akuten Immissionen entlang der A1 und Eisenbahnlinie mit Blick auf eine ortsbauliche Aufwertung des Städtchens durch Lärmschutzmassnahmen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

In Rheineck ergeben sich entlang der Autobahn A1 und der Eisenbahnlinie St.Gallen - Rorschach - Sargans hohe Lärmbelastung mit Immissionen von 70 dB und mehr. Das Siedlungsgebiet bzw. der Dorfkern grenzen unmittelbar an die Autobahn A1 und an die Eisenbahnlinie an. Die Aufenthaltsqualität ist stark beeinträchtigt.

Zielsetzung

- Lärmsanierung entlang der Autobahn A1 und der Eisenbahnlinie
- Erhöhung der Wohn- und Siedlungsqualität entlang der Hauptstrasse

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Kurzfristig kann die Situation durch Lärmschutzwände verbessert werden. Langfristig sind auch weitergehende Massnahmen im Sinne der Aufwertung / Verbindung des Städtchens Rheineck und dem Naherholungsgebiet Altenrhein zu prüfen (Tieferlegung, Überdeckung der Infrastrukturen, Lärmschutzmassnahmen in Verbindung mit Über- / Unterführungen o.ä.)

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem -	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Verbesserung der Siedlungsqualität
WK3: Verkehrssicherheit -	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Projektierungsarbeiten für die Gesamterneuerung des Streckenabschnittes "N01/56 UPlaNSRheineck - St.Margrethen, inkl. Beurteilung von Lärmschutzmassnahmen.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: ASTRA

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Gemeinde Rheineck

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(1.0 -) **2.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.9:

Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld)

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.9.1	- St.Gallen, Lachen (Zürcher Strasse)	A
2.9.2	- St.Gallen, St. Leonhard Strasse	A
2.9.3	- St.Gallen, Riethüsli (Teufener Strasse)	A
2.9.4	- Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	A
2.9.5	- Wittenbach St.Gallerstrasse (ÖV-Priorisierung, Einflechtung Bus, Umbau Knoten Kronenkreuzung und Bruggwaldkreuzung)	A
2.9.6	- Thal, Staad Hauptstrasse (2. Etappe)	A
2.9.7	- St.Gallen, Bruggen (Zürcher Strasse)	B
2.9.8	- St.Gallen, St.Fiden (Rorschacher Strasse)	B
2.9.9	- St.Gallen, Krontal (Rorschacher Strasse)	B
2.9.10	- Herisau, Siedlungsqualität entlang Alpsteinstrasse	B
2.9.11	- Flawil, Wilerstrasse	A

Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenraumgestaltung aufgrund Verkehrsbelastung, Betroffenheit, Sicherheit und Umfeld)

Generelles zum Massnahmenpaket 2.9

Inhalt

Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs im Interesse der Wohn- und Lebensqualität in den stark belasteten Bereichen der für die Agglomeration wichtigen Strassen durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit der Typisierung der Strassen und der damit verbundenen Netzhierarchie werden die für die Agglomeration wichtigen Strassen bezeichnet. Ziel und Strategie ist es, den agglomerationsrelevanten Verkehr auf diese Achsen zu lenken, soweit er nicht über das übergeordnete Nationalstrassennetz abgewickelt werden kann. Stadtquartiere mit hoher Nutzungsdichte haben daher erhebliche Einschränkungen durch diese Hauptachsen mit hohem Verkehrsaufkommen hinzunehmen, insbesondere im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität. Die Ausgangslage ist bei allen aufgeführten BGK vergleichbar:

- hoher DTV > 10'000 Fahrzeuge/Tag
- MIV-dominierte Strassen
- hohe Einwohnerdichte
- hohe Umfeldbelastung durch Lärm und Schadstoffbelastung
- ungenügende Aufenthaltsqualität für zu Fuss Gehende
- Konflikte zwischen MIV, ÖV und LV
- hohes Gefährdungspotenzial der schwächeren Verkehrsteilnehmer (rollender Langsamverkehr, strassenquerender Fussverkehr)

Die Hauptkonfliktpunkte und damit die Hauptzielrichtungen eines BGK können aufgrund spezieller Situationen variieren. Dies kann sich im Gestaltungskonzept niederschlagen.

Zielsetzung

Ziel der Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist es, die Umfeldsituation zu verbessern und eine Verstetigung des Verkehrs zu erreichen. Generell können folgende Anforderungen und Ziele für die konkreten Betriebs- und Gestaltungskonzepte formuliert werden:

- die verkehrliche Funktion des Strassenabschnitts gemäss Konzeption Agglomerationsprogramm ist zu gewährleisten;
- die Betriebsqualität gemäss Angebotskonzept Agglomerations-ÖV ist zu gewährleisten;
- dem Langsamverkehr sind die notwendigen Strassenkapazitäten zuzuweisen und die Schwachstellen gemäss Schwachstellenanalyse sind zu beheben (Koordination mit LV);
- die Unfallhäufungsstellen gemäss Auswertung der Unfallstatistik sind zu beheben und die Verkehrssicherheit und Querungsmöglichkeiten sind zu verbessern (Koordination mit Sicherheit);
- der Verkehrsfluss ist aus Gründen der Sicherheit und der Umwelt zu beruhigen und zu harmonisieren;
- die Strassenraumverhältnisse sind durch die Schaffung von zusätzlichen verkehrsfreien Zonen gestalterische aufzuwerten.

Aufgrund des ausgewiesenen Handlungsbedarfs sind folgende BGK notwendig

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.) = Gesamtkosten (davon 1/4 LV bedingt)*
- St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	A	7.0
- St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	A	1.5
- St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse)	A	3.2
- Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	A	6.5
- Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	A	5.0
- Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe	A	2.5
- St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	B	5.0
- St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	B	4.0
- St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	B	5.0
- Herisau, BGK (Aufwertung Siedlungsqualität Alpsteinstrasse)	B	3.0
- Flawil, BGK Wilerstrasse	A	3.0

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die konkrete Planung und Projektierung je BGK muss auf individuellen verkehrlichen und städtebaulichen Analysen erfolgen, woraus auch individuelle Gestaltungsideen resultieren. Die Projekte haben sich jedoch an den formulierten Grundsätzen zu orientieren und messen zu lassen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verstetigung des Verkehrs - Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystem durch Verstetigung des Verkehrs	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität in innerstädtischen Bereichen. - Förderung und Aufwertung von zentralen Lagen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Verstetigung des Verkehrs - Erhöhung der Subjektiven Sicherheit durch Strassenraumgestaltung	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch Verstetigung des Verkehrs - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration (Nr. 2.7)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen SG (Nr. 2.16)

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Kanton Thurgau, ASTRA

Organisation BKG's auf Kantonsstrassen: Erarbeitung Konzept: Federführung Gemeinde, Mitwirkung Kanton Projekt und Realisierung: Federführung Kanton, Abwicklung gemäss Strassengesetz.

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:

- Die ausgewiesenen Kosten sind die Gesamtkosten, welche für die Umsetzung der BGK (Strassenraumgestaltungen) veranschlagt sind. Sie enthalten somit den MIV begründeten sowie den LV begründeten Kostenanteil.
- Der Kostenanteil, welcher für die Behebung der LV-Schwachstellen im BGK veranschlagt ist, beträgt 25 % der Gesamtkosten.

Situationsplan

Weiteres / Bemerkungen

Herisau:
Das BGK Alpsteinstrasse steht in Abhängigkeit zum A1-Zubringer Appenzellerland. Die kurzfristige Hauptzielrichtung liegt in der Verbesserung der Siedlungsqualität entlang der Alpsteinstrasse.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.1 St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)

Inhalt

Durch eine attraktive Neugestaltung des Strassenraumes werden eine Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufes und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität für die umliegenden Quartiere erreicht.

Stand Planung, Projektierung

- Projekt „Strasse zum Leben“ Zürcher Strasse (vom Stimmvolk der Stadt St.Gallen am 26. Mai 2006 abgelehnt)

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)
- Engpassbeseitigung A1 (Nr. 1.1)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen (planerisches Intensivgebiet)
- Projekt „Strasse zum Leben“ Zürcher Strasse

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

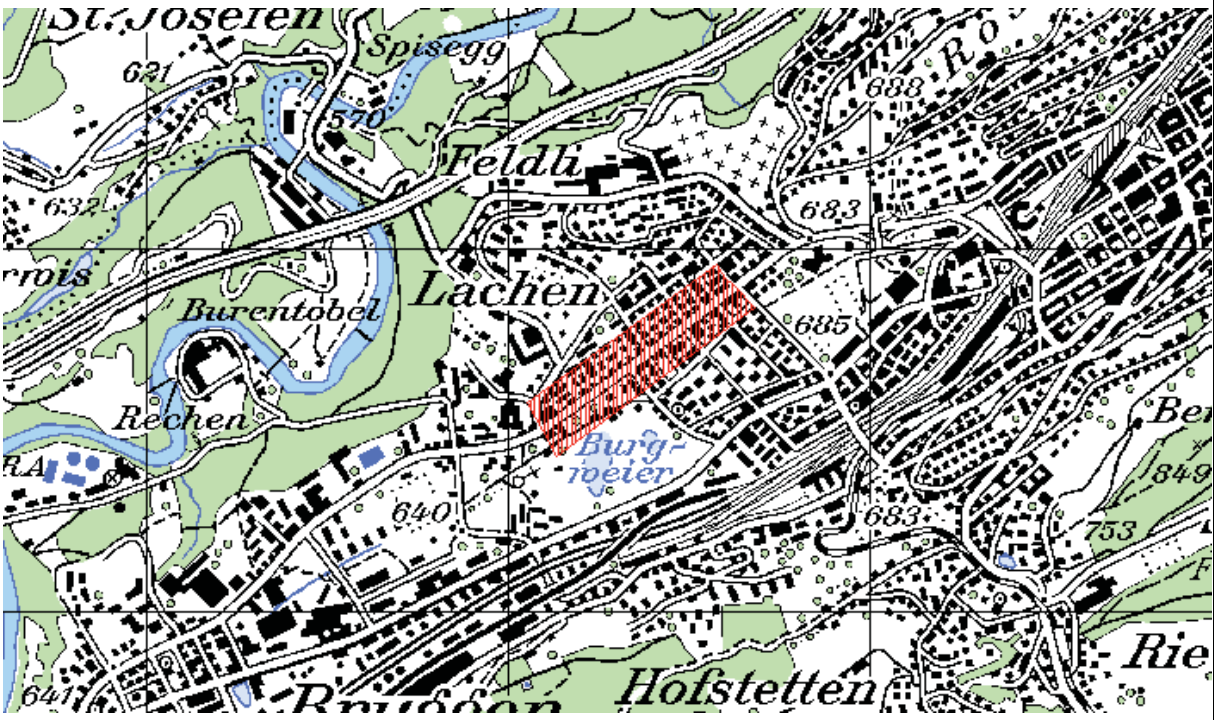
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	7.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Basierend auf den Überlegungen zum abgelehnten Projekt und der aktuellen Kenntnissen zur ÖV-Eigentrassierung wird ein neues Projekt ausgearbeitet werden.

Situationsplan





Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.2 St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse

Inhalt

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden die ÖV-Zufahrten gebündelt und die Verkehrsbeziehungen verändert (autofreier Platz). Als Folge davon ergeben sich auch Änderungen der Verkehrsströme auf der St.Leonhard-Strasse und damit die Möglichkeit diese Achse aufzuwerten und die wichtigen Fussgänger-Querungen vom Bahnhof zur Altstadt und Innenstadt attraktiver zu gestalten.

Stand Planung, Projektierung

- Vorstudie

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Neugestaltung Bahnhofplatz (Nr. 2.14.1)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen
- Vorstudie Knotenkette St.Leonhard-Strasse

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Stadtplanungsamt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.3 St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML

Inhalt

Im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen und des dadurch frei werdenden Trassees und der Aufhebung der Strassenquerung durch die Appenzeller Bahnen soll auf der Teufener Strasse im Riethüsliquartier. eine Strassenraumgestaltung vorgenommen werden. Bergwärts ist dabei ein Radstreifen vorgesehen. Der Knoten Teufener Strasse / Demutstrasse wird lichtsignalgesteuert betrieben und die Fussgänger an diesem Knoten über Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinseln geführt.
Auf der Teufener Strasse werden zudem eine Linksabbiegespur zur Solitüdenstrasse und eine Linksabbiegespur zur Hochwachtstrasse erstellt.

Stand Planung, Projektierung

Vorprojekt

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (AP 1 Nr. 2.3)
- St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radwegverbindung (Nr. 2.15.13)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen
- Vorprojekt

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen, Appenzeller Bahnen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.2	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.4 Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)

Inhalt

Durch eine attraktive Neugestaltung der Hauptstrasse im Abschnitt Bodan (Kreuzung St.Gallerstrasse – Thurgauerstrasse) bis Bahnübergang Bellevue (Churerstrasse) wird der Strassenraum stärker auf die Anforderungen der Aufenthaltsqualität, des Langsamverkehrs, des Ortsbildes und der Bedeutung Rorschachs als Nebenzentrum ausgerichtet.
Eine weitere Etappe sieht die Neugestaltung der St.Gallerstrasse auf dem Abschnitt Sonnhaldenkreisel bis Landhauskreisel vor.

Stand Planung, Projektierung

- Genehmigungsprojekt für das BGK Hauptstrasse in Ausarbeitung, geplante Auflage 2012
- Die Neugestaltung der St. Gallerstrasse ist von der Überbauung des Areals Löwengarten abhängig (Stand Mai 2012: Überbauungsplan in Auflage). Die Umsetzung der Massnahme kann erst nach Abschluss der Überbauung Löwengarten erfolgen.

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon – Rorschach (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- A1-Anschluss Witen (Nr. 1.2 / 2.3)
- Kernumfahrung Rorschach (Nr. 2.6)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	--

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Stadtentwicklungskonzept Rorschach
- Entwurf Genehmigungsprojekt BGK Hauptstrasse, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Beteiligte

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

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	8.5	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Die Gesamtkosten für die beiden Massnahmen belaufen sich auf 8.5 Mio. Für das BGK Hauptstrasse sind davon Fr. 6.5 Mio. vorgesehen. Bei den 2 Mio. für das BGK St.Gallerstrasse handelt es sich um eine grobe Schätzung der Kosten.

Situationsplan (Ausschnitt)

BGK Hauptstrasse



BGK St.Gallerstrasse



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.5 Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse

Inhalt

Stärkere Ausrichtung der St.Gallerstrasse auf die Anforderungen des ÖV und des Langsamverkehrs, der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes durch angemessene Dimensionierung und neue Gliederung. Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des ÖV durch Busbevorzugung und Sanierung der Knoten St.Gallerstrasse / Bruggwaldstrasse und Kronenkreuzung (St.Galler-, Romanshorner- und Arbonerstrasse)

Stand Planung, Projektierung

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)
- Stauraummanagement (Nr. 2.7.2)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2016

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2017

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- kommunaler Richtplan Gemeinde Wittenbach

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Wittenbach

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Stadt St.Gallen

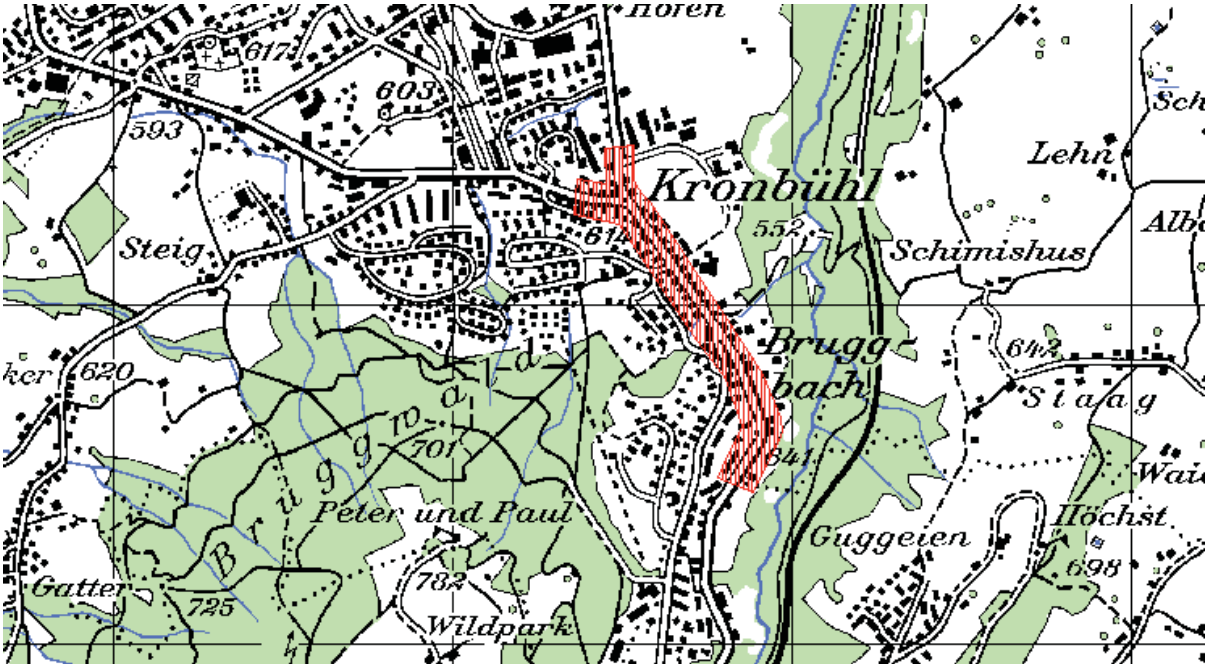
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.6 Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe

Inhalt

Fortführung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Hauptstrasse Staad 1. Etappe.

Stand Planung, Projektierung

Erste Etappe realisiert.

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Thal
Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

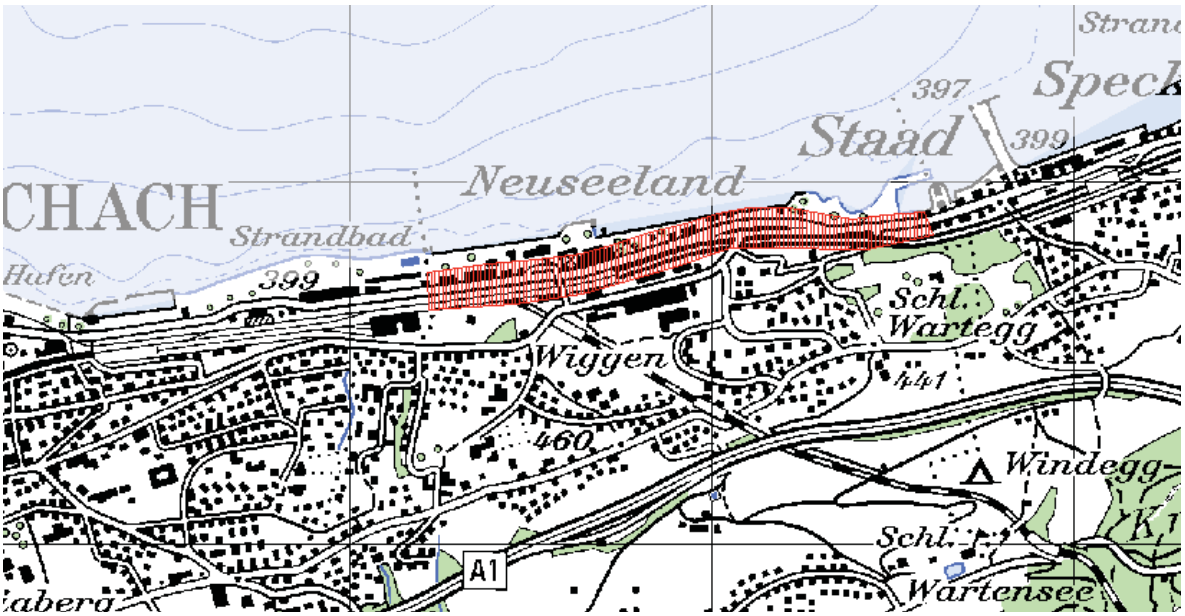
Kosten, Finanzierung

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:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.7 St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)

Inhalt

Aufwertung des alten Dorfkerns von Bruggen, an der Verzweigung zwischen Zürcher Strasse, Stationsstrasse und Fürstenlandstrasse unter Einbezug der ÖV-Eigentrassierung.

Stand Planung, Projektierung

- Definieren der Rahmenbedingungen für die ÖV-Eigentrassierung (Stufe Projektierung)
- Erarbeitung von städtebaulichen und verkehrsplanerischen Grundlagen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.147, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☒ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2022
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2024
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2020

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen (planerisches Intensivgebiet)

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

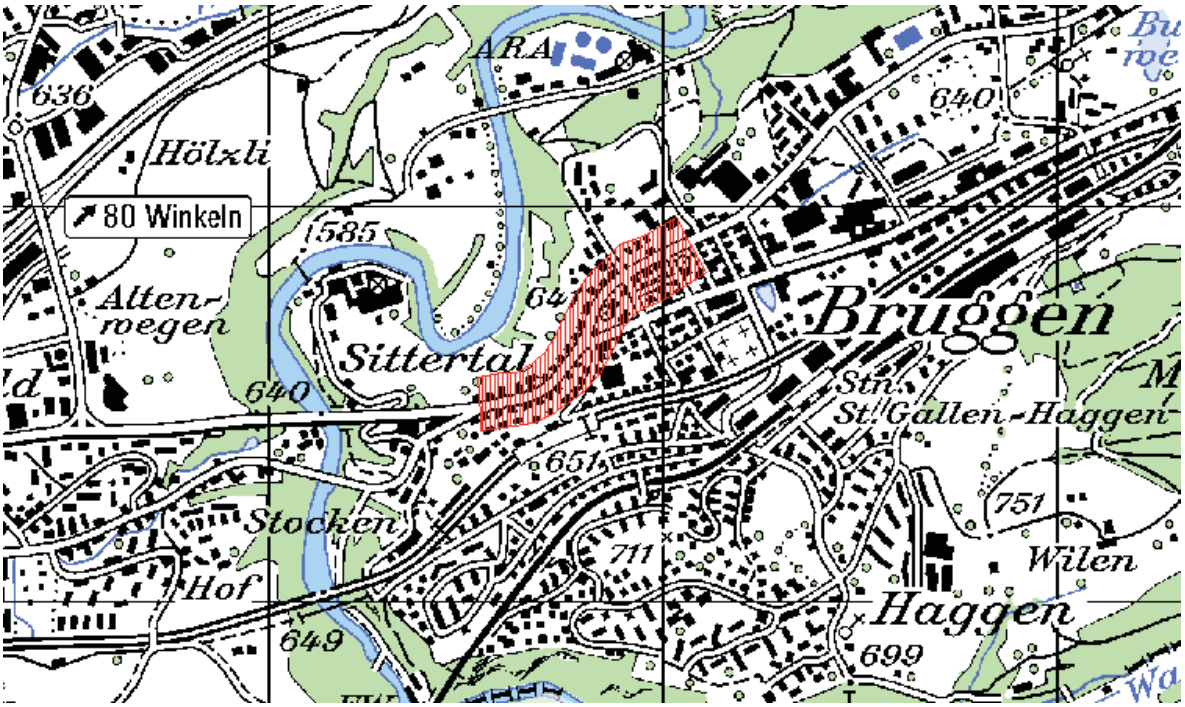
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	4.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.8 St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)

Inhalt

Durch eine attraktive Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Beruhigung und Verstetigung des Verkehrs und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität für die umliegenden Quartiere erreicht.

Stand Planung, Projektierung

- Festlegung der Rahmenbedingungen für die ÖV-Eigentrassierung
- Erarbeitung der städtebaulichen Grundlagen für die weitere Planung.

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2020

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2022

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2018

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

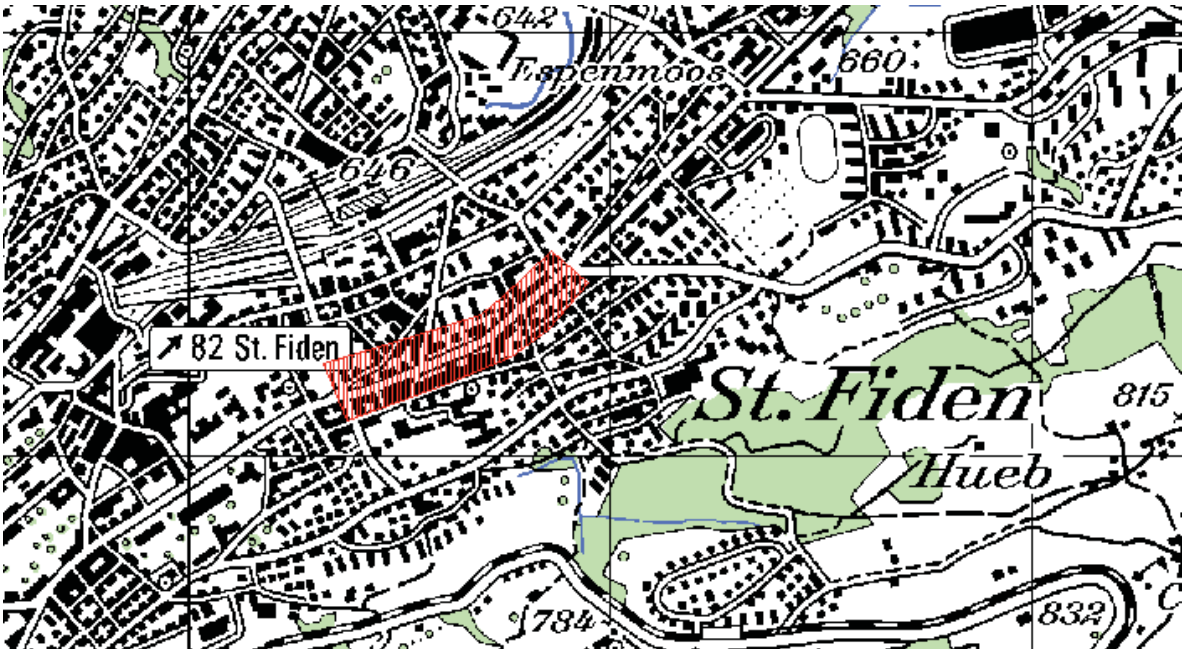
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.9 St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)

Inhalt

Durch eine attraktive Umgestaltung des Strassenraumes werden eine Beruhigung und Verstetigung des Verkehrs und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität für die umliegenden Quartiere erreicht.

Stand Planung, Projektierung

- Festlegung der Rahmenbedingungen für die ÖV-Eigentrassierung
- Erarbeitung der städtebaulichen Grundlagen für die weitere Planung.

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Sanierung Querungen Kantonsstrassen (Nr. 2.16)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2019
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2021
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2017

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Richtplan der Stadt St.Gallen (planerisches Intensivgebiet)

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

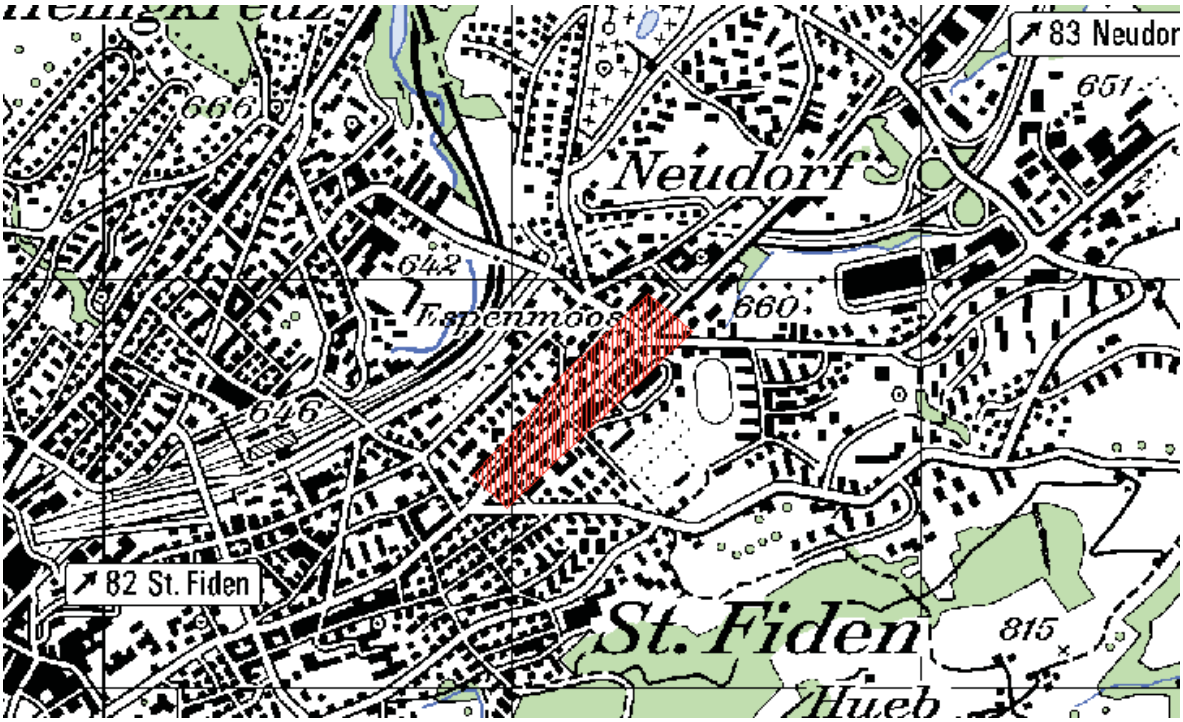
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.10 Herisau, BGK Alpsteinstrasse

Inhalt

Verbesserung der Siedlungsqualität entlang der Alpsteinstrasse im Zusammenhang mit der Ortsplanung bzw. Arealentwicklungen in Herisau.

Stand Planung, Projektierung

- Y-Projekt (teilweise realisiert), in Abhängigkeit zur Umfahrung Herisau

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- Zubringer Appenzellerland - Umfahrung Herisau (Nr. 1.3)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Aufwertung angrenzender Siedlungsraum
- Optimierung Querungen Alpsteinstrasse

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

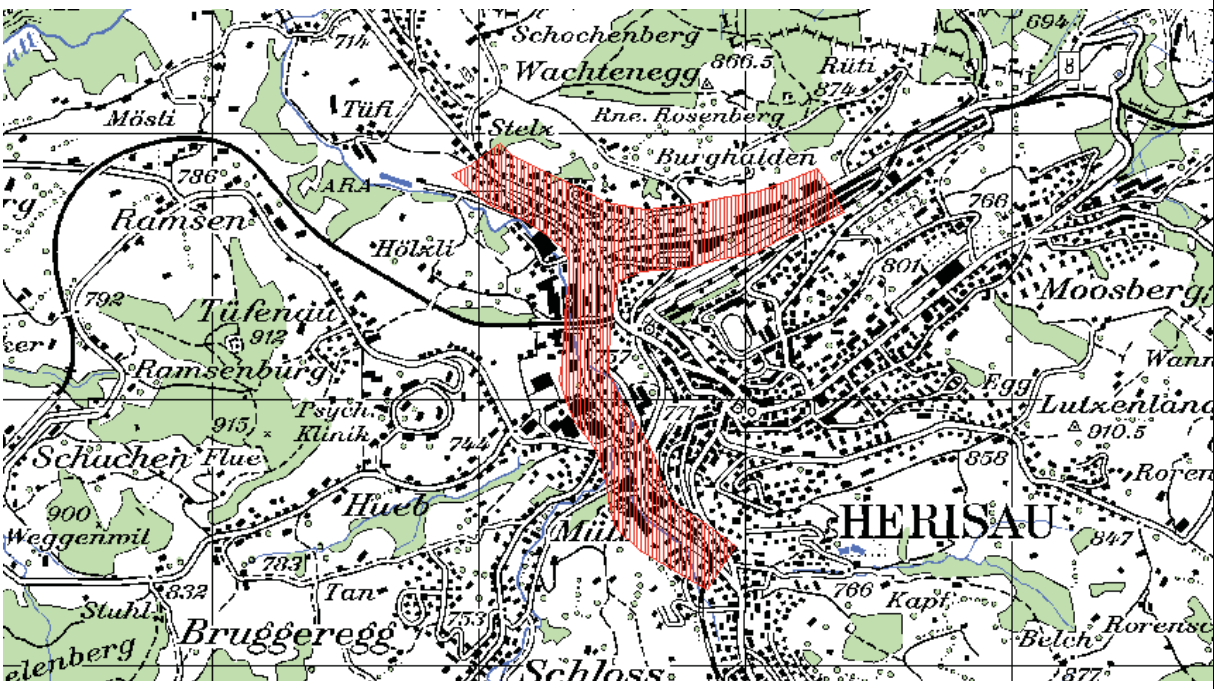
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.9.11 Flawil, BGK Wilerstrasse

Inhalt

Ausbildung der Wilerstrasse als innerörtliche Strasse mit hoher Aufenthaltsqualität und verbesserter Sicherheit inkl. Neugestaltung Kreuzung Wilerstrasse / Enzenbühlstrasse / Oberbotsbergstrasse (Isny-Kreisel).

Stand Planung, Projektierung

- Vorstudie / Konzeptstudie bis Ende 2012
- Arbeitsgruppe in Vorbereitung
- Im Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen 2013 - 2018 enthalten

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2015

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2015

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2013/14

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Verkehrskonzept Flawil, 2003, Massnahme W7
- Richtplan der Gemeinde Flawil, 2010

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Flawil

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

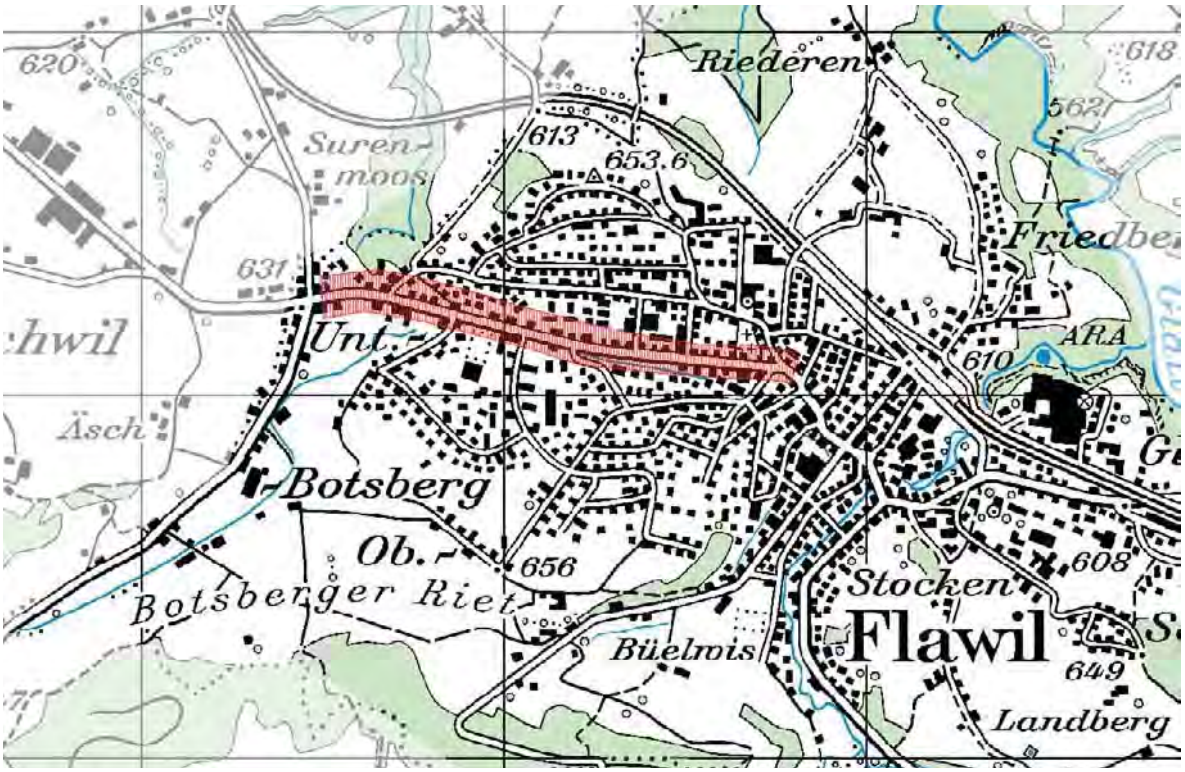
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Massnahme 2.10:
Ausbau S-Bahn 2018

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.10.1	- Rorschach, Doppelspurausbau Bahn (exkl. Publikumsanlagen)	A
2.10.2	- Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018)	A

Generelles zum Massnahmenpaket 2.10

Inhalt

Verbesserung der Taktfrequenzen zwischen Agglomerationszentrum und Nebenzentren sowie punktuelle Infrastrukturausbauten zur Gewährleistung der Anbindung der Agglomeration nach Aussen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit der Umsetzung der S-Bahn St.Gallen (Dezember 2013) ist ein wichtiger Schritt in Richtung konkurrenzfähiger ÖV als Rückgrat des Agglomerationsverkehrs gemacht. Dennoch lassen sich das S-Bahn-Konzept und die aus dem Strukturmodell abgeleiteten Angebotsgrundsätze nicht in einem Schritt vollständig realisieren. Ergänzungen, Verdichtungen in weiteren Schritten bleiben notwendig:

- Steigerung der Fahrplanstabilität auf der Strecke St.Gallen - St.Margrethen (EC, REX, S-Bahn)
- Ermöglichung Viertelstundentakt S-Bahn St.Gallen - Rorschach (Strukturmodell)
- Ermöglichung Halbstundentakt St.Gallen - Bregenz (A)
- Ermöglichung des Viertelstundentaktes St.Gallen-Gossau mit Bedienung aller Bahnhöfe

Zielsetzung

- Stärkung des S-Bahn-Netzes als wichtiges Rückgrat des Agglomerations-Verkehrssystems.
- Vervollständigung der aus dem Strukturmodell abgeleiteten öV-Angebotsgrundsätze zwischen Zentrum und Nebenzentren.
- Bessere Anbindung der Agglomeration in den grenzüberschreitenden Bodenseeraum.

Folgende Massnahmen sind umzusetzen:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Rorschach, Doppelspurausbau (exkl. Publikumsanlagen vgl. Nr. 2.12.4):	A_N	25 - 30
- Doppelspurausbau Goldach Ost bis Rorschach Bahnhof Stadt (HGV-Projekt, 1. Etappe)	A_N	
- Doppelspurausbau Rorschach Industriestrasse bis Rorschach Hauptbahnhof (HGV-Projekt, 2. Etappe)	B_N	
- Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018)	A	44 - 55
- Verkürzung Zugfolgezeit Gossau - Uzwil (ZEB-Projekt)	A	(24 - 30)
- Punktuelle Massnahmen Gossau (Weiche Sommerau)	A	(2 - 3)
- Erhöhung Abstellkapazität Bahnhof St.Fiden (zur Umsetzung der benötigten Abstellkapazitäten, Ersatz für wegfallende Abstellanlagen durch Ausbau Bhf. St.Gallen)	A	(18 - 22)

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Der Ausbau des ÖV zur Bewältigung des Agglomerationsverkehrs ist aufgrund seiner höheren Leistungsfähigkeit und aufgrund seiner Effizienz (Energie- und Flächenverbrauch) notwendig und zweckmässig. Im Sinne der Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Rheintal ist der Doppelspurausbau Rorschach (Anbindung Bregenz) notwendig und zweckmässig.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren und der angrenzenden Agglomerationen
- Verbesserung der Intermodalität
- Verbesserung im Freizeitverkehr

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren und zentralörtlichen Fuktionen

WK3: Verkehrssicherheit
- Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Entlastung MIV (weniger Stau)

WK4: Umwelt und Ressourcen
- Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen
- Reduktion der Lärmimmissionen

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_N}$	☒ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Nationale, kantonale und regionale Angebotskonzepte
- Angebotsplanung Ostschweiz, 1. Teilergänzung - Umsetzungsschritt 2018 – 2025
- Projektantrag SBB, HGV-Anschluss, Korridor St.Gallen – St. Margrethen, Sistierung Doppelspur-verlängerung Goldach, Auslösung neues Projekt Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt, 15. März 2012

Beteiligte

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

Weitere: SBB, Stadt Rorschach, Gemeinden, Bund

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(69 -) **85**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige (HGV)				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Weitere Hinweise und Bemerkungen

Stand: Juni 2012

Nr. 2.10.1 Rorschach, Doppelspurausbau Bahn (exkl. Publikumsanlagen)

Inhalt

Ausbau Doppelspur Goldach Ost bis Rorschach Bahnhof Stadt inkl. Ausbau / Anpassung Bahnhof Stadt (1. Etappe) bzw. Rorschach Industriestrasse bis Rorschach Hauptbahnhof (2. Etappe)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Ziel des sauberen S-Bahn-Viertelstundentakts zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren konnte mit dem Ausbauschritt 2013 noch nicht überall erreicht werden. Der durchgehende Doppelspurausbau ist Voraussetzung für den 1/2 h bzw. 1/4 h Takt Richtung Bregenz. Der 1/4 h Takt Richtung Bregenz ist im Agglomerationsprogramm Rheintal als Massnahme enthalten. Diese basiert explizit auf dem Doppelspurausbau. Mit einem Verzicht im AP2 entstünde somit ein Widerspruch zum AP Rheintal.

Zielsetzung

- Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Genf und St.Margrethen
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität im Korridor St.Gallen - St.Margrethen (EC, REX, S-Bahn)
- Umsetzung Angebotskonzept AP Ost:
  Ermöglichung / Gewährleistung 1/2 h bzw. 1/4 h Takt Richtung Bregenz

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Der Ausbau des ÖV zur Bewältigung des Agglomerationsverkehrs ist aufgrund seiner höheren Leistungsfähigkeit und aufgrund seiner Effizienz (Energie- und Flächenverbrauch) notwendig und zweckmässig. Im Sinne der Abstimmung der beiden Agglomerationsprogramme St.Gallen / Arbon - Rorschach und Rheintal ist die Massnahme notwendig und zweckmässig. Sie dient insbesondere der besseren Erreichbarkeit gegen aussen in einem wichtigen, Länder übergreifenden Raum.

Flankierende Massnahmen

- Anpassung Busangebot

Koordinationsbedarf

- Rorschach Stadtbahnhof (Nr. 2.12.4)

Stand Planung, Projektierung

- Projektstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vereinbarung Kanton / Stadt / SBB
- Stadtentwicklungskonzept Rorschach
- Konzeptstudie (in Bearbeitung)
- Angebotsplanung Ostschweiz, 1. Teilergänzung - Umsetzungsschritt 2018 – 2025
- Projektantrag SBB, HGV-Anschluss, Korridor St.Gallen – St. Margrethen, Sistierung Doppelspur-verlängerung Goldach, Auslösung neues Projekt Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt, 15. März 2012

Beteiligte

Federführung: SBB

Weitere: BAV, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Stadt Rorschach

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(25 -) **30**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige (HGV)		(25 -) **30**		
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Der Bau der Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt ist zwingend mit dem Ausbau der Publikumsanlagen der Station Rorschach Stadt zu realisieren (Vergl. Massnahmenblatt 2.12.4: Kosten Fr. 10 - 15 Mio.).
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Umsetzung Doppelspur ist Teil des HGV-A Projektes St.Gallen-St.Margrethen (Vergl. auch Massnahmenblatt 2.12.4, Ausbau der Publikumsanlagen der Station Rorschach Stadt)

Stand: Juni 2012

Nr. 2.10.2 Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018)

Inhalt

Sauberer Viertelstundentakt zwischen dem Agglomerationszentrum und den Nebenzentren. Behebung weiterer punktueller Schwachstellen

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Ziel des sauberen S-Bahn-Viertelstundentakts zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren konnte mit dem Ausbauschritt 2013 noch nicht überall erreicht werden.

Zielsetzung

Behebung weiterer punktueller Infrastrukturausbauten im Rahmen der 1. Teilergänzung S-Bahn St.Gallen 2018:

- Anpassung des Regionalverkehrs an angestrebte Veränderungen des Fernverkehrs (4-Zugskonzept St.Gallen-Zürich)
- S-Bahn 2018:
  Viertelstundentakt St.Gallen-Gossau,
  Halbstundentakt St.Gallen-Wil
  Halbstundentat St.Gallen-Bischofszell-Weinfelden
- Erhöhung Abstellkapazität Bahnhof St.Fiden (Teilweise Ersatz für wegfallende Abstellgleise durch Ausbauten des Bahnhofes St.Gallen im Rahmen der S-Bahn St.Gallen 2013)

Folgende Massnahmen sind umzusetzen:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Verkürzung Zugfolgezeit Gossau - Uzwil (ZEB-Projekt)	A	24 - 30
- Punktuelle Massnahmen Gossau (Weiche Sommerau)	A	2 - 3
- Erhöhung Abstellkapazität Bahnhof St.Fiden (zur Umsetzung der benötigten Abstellkapazitäten)	A	18 - 22

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Der Ausbau der S-Bahn ist das Rückgrat (AP1) der Bewältigung des künftigen Agglomerationsverkehrs.

Flankierende Massnahmen

- Siedlungsmassnahmen

Koordinationsbedarf

- ESP Bahnhof St.Fiden

Stand Planung, Projektierung

- Fahrplankonzeption AP Ost 1. TE
- Infrastrukturstudie SBB

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2013

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Angebotsplanung Ostschweiz, 1. Teilergänzung, Umsetzungsschritt 2018 – 2025
- Angebotsplanung Ostschweiz 1. Teilergänzungen: Studienbericht Infrastrukturanpassungen Kt. St.Gallen Regionen Wil und St.Gallen (Vorabzug Februar 2012)

Beteiligte

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen
Weitere: SBB, Gemeinden

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(44 -) **55**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

- Ausbau Abstellkapazität Bahnhof St.Fiden dient auch dem SBB-Fernverkehr; Kostenteiler IFG und SBB LV ist noch auszuhandeln
- Verkürzung Zugfolgezeit Gossau – Uzwil Teil des ZEB-Projektes

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.11:
Direkte Bahnverbindung St.Gallen - Arbon (Grundsatzabklärung)

Nr. 2.11 Direkte Bahnverbindung St.Gallen - Arbon (Grundsatzabklärung)

Inhalt

Direkte Bahnverbindung Arbon-St.Gallen

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach sieht als öV-Erschliessungsgrundsatz zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren Arbon, Gossau, Herisau und Rorschach den Bahn-Viertelstundentakt vor. Ausser für Arbon kann dieser Grundsatz mit der Einführung der S-Bahn 2013 weitgehend umgesetzt werden.

Zielsetzung

Umsetzung der Erschliessungsgrundsätze des Agglomerationsprogramms.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Eine Grundsatzabklärung, wie und mit welchen Konsequenzen eine direkte Bahnverbindung Arbon-St.Gallen hergestellt werden kann, soll Möglichkeiten aufzeigen um den strategischen Zielsetzungen (Erschliessungsgrundsätze) des Agglomerationsprogramms gerecht zu werden. Dabei soll die Zweckmässigkeit und Machbarkeit sowie die Kosten/Nutzen-Betrachtung eines breiten Fächers von Lösungsvarianten ohne oder mit Infrastrukturbedarf in einem nächsten Schritt im Rahmen eines Grobkonzepts beurteilt werden (vgl. Vorleistungen). In Abhängigkeit dieses Grobkonzepts werden allfällige weitere Abklärungen in die Wege geleitet, so dass die Grundlagen für die definitive Priorisierung im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms vorliegen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - Verbesserung der Intermodalität - Verbesserung im Freizeit- und Ausflugverkehrs	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Bessere Erreichbarkeit der Zentren
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Ausbau S-Bahn 2018 (Nr. 2.10)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ A_N	☐ B_N	☐ C_N
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ A_W	☐ B_W	☐ C_W
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ A_E	☐ B_E	☐ C_E
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Region Appenzell A.Rh. - St.Gallen - Bodensee

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Stadt Arbon

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	0.05	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.12:
Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.12.1	- St.Gallen, Bahnhof St.Fiden	A
2.12.2	- St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bushof	A
2.12.3	- Herisau, Entwicklung Bushof Herisau	A
2.12.4	- Rorschach Stadtbahnhof	A
2.12.5	- Rorschach Hauptbahnhof	A
2.12.6	- Goldach Bahnhof	A
2.12.7	- Flawil Bahnhof	A
2.12.8	- Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	A
2.12.9	- St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	B
2.12.10	- Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof Herisau	B

Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte

Generelles zum Massnahmenpaket 2.12

Inhalt

Damit der Agglomerations-ÖV attraktiv ist, sind neben einem dichten Takt und schlanken Umsteigebeziehungen auch attraktive und effiziente Nebenanlagen (Bahnhöfe, Bushöfe etc.) notwendig.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Um eine weitere Verlagerung auf den ÖV zu erreichen, sind die intermodalen Schnittstellen / die Umsteigebeziehungen Bus - Bahn - LV markant zu verbessern und die Attraktivität des ÖV dadurch zu erhöhen.

Zielsetzung

- Attraktive und effiziente Ausgestaltung der Bahn- und Bushöfe im Sinne von intermodalen Schnittstellen.

Folgende Bahnhöfe / Umsteigepunkte sind als intermodale Drehscheiben aufzuwerten, zu verbessern:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- St.Gallen, Bahnhof St.Fiden	A	3.0
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bushof	A	1
- Herisau, Entwicklung Bushof Herisau	A	10.2
- Rorschach, Stadtbahnhof	A	10.0 - 15.0
- Rorschach, Hauptbahnhof	A	3.0
- Goldach, Bahnhof	A	1.5 - 2.5
- Flawil, Bahnhof	A	1.5 - 2.5
- Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	A	0.3
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Unterführung	B	2
- Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof Herisau	B	17.6

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Mit der attraktiven Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben wird die Umlagerung auf effiziente Verkehrsmittel unterstützt.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem
- Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- Verbesserung der Intermodalität

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen
- Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Lagen und zentralörtlichen Funktionen durch den ÖV.
- Verringerung Zersiedelung
- Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

WK3: Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Sicherheit durch Behebung von Schwachstellen LV und Unfallhäufungsstellen

WK4: Umwelt und Ressourcen
- Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch Förderung effizienter Verkehrsmittel
- Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

Im Rahmen der Aufwertung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte sind folgende Massnahmen zu koordinierten Gesamtprojekten zusammenzubinden:

- Massnahmen aufgrund des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV
- Massnahmen aufgrund des Angebotskonzeptes ÖV-Agglomerationszentrum
- Massnahmen aufgrund Schwachstellenanalyse Langsamverkehr
- Massnahmen aufgrund Analyse Veloparking
- Massnahmen aufgrund Auswertung Unfallhäufungsstellen
- Berücksichtigung / Abstimmung ESP in Bahnhofsnähe

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse LV (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Appenzell A.Rh., Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau, Transportunternehmen

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: Juni 2012

Nr. 2.12.1 St.Gallen, Bahnhof St.Fiden

Inhalt

Aufwertung des Bahnhofes St.Fiden als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bahnhof St.Fiden erschliesst mit der S-Bahn ein dichtes Siedlungsgebiet, das Olmaareal und das Kantonsspital.
An der Nordseite des Bahnhofes besteht ein grösseres Entwicklungsgebiet mit grossem Ausbaupotential. Die räumliche Tieflage – eingezwängt zwischen Autobahn und Autobahnanschlüssen – ist ausgesprochen unattraktiv. Zudem ist der Bahnhof nur über Quartierstrassen erreichbar.

Zielsetzung

- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Bahnhofs als Ankunftsort
- Bessere Anbindung an das Busnetz
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung (inkl. Behindertengerechtigkeit)
- bessere Übersichtlichkeit und Orientierung
- Optimale ÖV-, LV-Erschliessung ESP Bahnhof St.Fiden

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP Bahnhofareal St.Fiden (Nr. 4.6)
- Projekt SBB für Behindertengerechten Bahnhof St.Fiden
- Velopasserelle St.Fiden (Nr. 2.15.15)
- Busangebotskonzepte

Stand Planung, Projektierung

- Planungsskizzen, Tiefbauamt Stadt St.Gallen, 2011

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Planungsskizzen; Tiefbauamt Stadt St.Gallen, 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Stadtplanungsamt St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, VBSG, SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Massnahme 12.3 AP1: Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden (B-Priorität)

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.2 St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof

Inhalt

Bauliche der Bushaltestellen um den Bahnhof Winkeln auf den Fahrplanwechsel Dezember 2018 (S-Bahn St.Gallen, 1. Teilergänzung)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Gemäss S-Bahn St.Gallen (inkl. 1. Teilergänzung) und dem daraus abgeleiteten ÖV-Konzept der Agglomeration wird der Bahnhof Winkeln zu einem neuen wichtigen Knoten an der Peripherie des Agglomerationszentrums. An diesem Ort ist das Umsteigen der Buslinien (aus Gaiserwald, Gossau, Herisau und St.Gallen) auf die S-Bahn zu optimieren. Zudem ist die Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes St.Gallen West zu ermöglichen.

Zielsetzung

- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Bahnhofs als Ankunftsort
- Bessere Anbindung an das Busnetz
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung
- Optimale ÖV-, LV-Erschliessung ESP St.Gallen West - Gossau Ost

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP St.Gallen West - Gossau Ost (Nr. 4.6)
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung (Nr. 2.15.3)
- Busangebotskonzepte

Stand Planung, Projektierung

- Studie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Studie „Trassierung öffentlicher Verkehr St.Gallen West – Gossau“; Wälli, 1. Dez. 2010

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Stadtplanungsamt St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB, VBSG

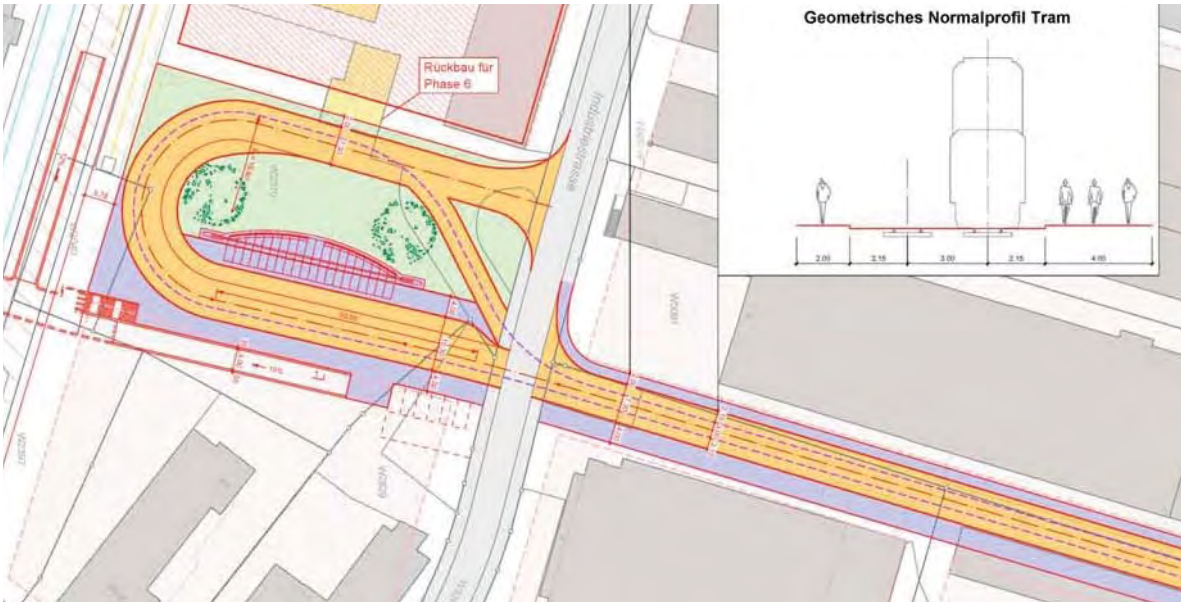
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Massnahme 7.1 AP1 „Bus-Eigentrasse Gossau - Winkeln“ (B-Priorität)

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.3 Herisau, Bushof Bahnhof Herisau

Inhalt

Realisierung eines neuen Bushofes mit acht möglichen Haltepunkten an einem neuen Mittelperron durch Flächenumlagerung aufgrund des Gleisrückbaus und der Verlegung der Bahnhofplatzseitigen Perronkante der Appenzeller Bahnen. Regionales Zentrum für den öffentlichen Verkehr mit neuorganisierten Verkehrsströmen auf dem Areal des Bahnhofs Herisau.

Zielsetzung

Der Bahnhof Herisau soll zu einer intermodalen Verkehrsdrehscheibe werden durch:
- Verlegung, Neugestaltung Busbahnhof auf die Seite Bahnhof Appenzeller Bahnen;
- Neukonzeption Gleisanlagen Appenzeller Bahnen mit Kreuzungsstelle;
- Neubau Mittelperron Appenzeller Bahnen mit Verlängerung Personenunterführung;
- Begradigung und Ausbau Personenunterführung;
- Umbau der Güterstrasse zur Begegnungszone;
- Platzgestaltung mit Taxiabstellplätzen und Kiss & Ride-Stellplätzen.

Flankierende Massnahmen

- Anpassungen Strasseninfrastruktur Bahnhof Herisau (Kreisel Güterstrasse / Bahnhofstrasse), Begegnungszone Güterstrasse (Nr. 2.12.10)
- neue Langsamverkehrsanbindung Bahnhof Herisau (Nr. 2.15.21)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Städtebauliche Basisstudie erarbeitet

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau, Appenzeller Bahnen, SOB Südostbahn

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Departement Volkswirtschaft Appenzell A.Rh. (ÖV)

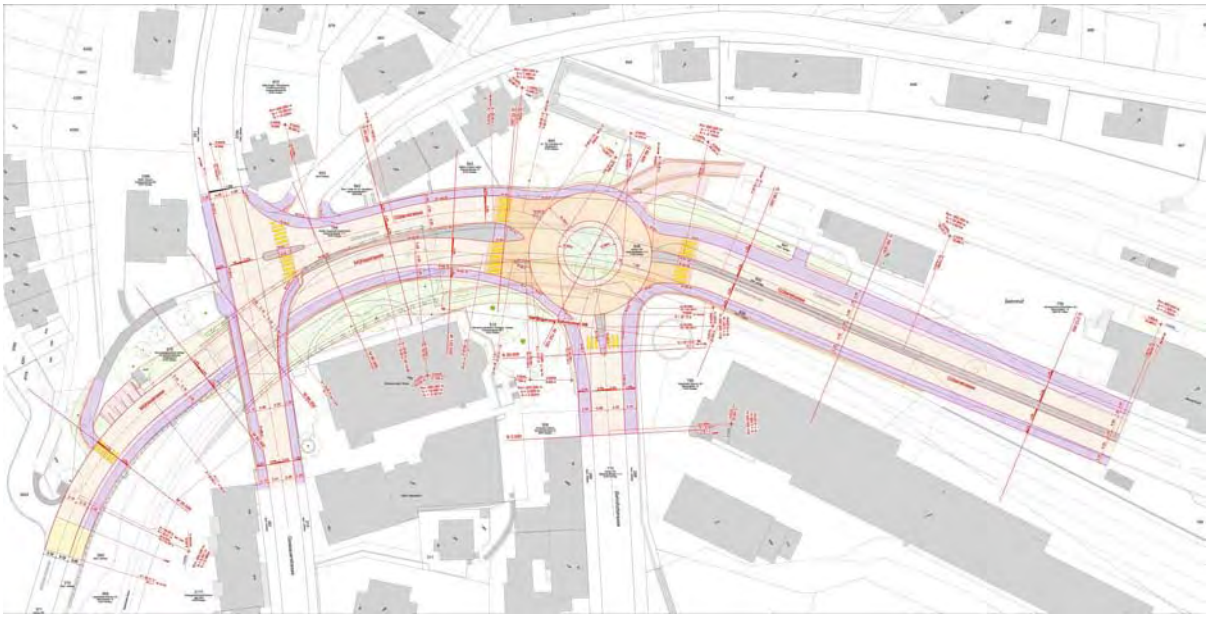
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	10.2	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.4 Rorschach, Stadtbahnhof mit SBB-Unterführung (Ergänzung)

Inhalt

Ausbau und Aufwertung Stadtbahnhof mit SBB-Unterführung (Weiterentwicklung zu Nr. 2.12.4)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Stadtbahnhof erschliesst das Zentrum von Rorschach und ist Umsteigeknoten Bahn/Bus.
Die bestehende Anlage mit einem einseitigen schmalen Perron ohne Personenunterführung genügt den Anforderungen nicht.
Im Rahmen des HGV-Anschlusses wurde das ursprünglich geplante HGV-A Projekt „Doppelspurverlängerung Goldach“ sistiert und das Projekt „Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt“ ausgelöst (Grobkostenschätzung SBB Fr. 32-39 Mio.). Der neue Bahnhof soll nach Osten näher zur Nord-Süd-Stadtachse Signalstrasse gelegt werden. Der bestehende SBB-Übergang Feldmühlestrasse soll entfallen und der bestehende SBB-Übergang Signalstrasse soll neu ausschliesslich dem öV und dem Langsamverkehr dienen. Für den öV/LV und MIV ist eine neue Unterführung geplant.
Die angrenzenden Areale um den Bahnhof bieten Potential für eine angestrebte innerstädtische Entwicklung mit einem autofreien Bahnhofplatz.

Zielsetzung

- Ausbau Bahnhof Rorschach Stadt (Bäumlistorkel) als Umsteigedrehscheibe Bahn/Bus und Verschiebung in die Stadtachse Signalstrasse.
- Verbesserung der Sicherheit für Bahnnutzer (Schliessung Bahnübergang und zeitgemässe Perronanlagen)
- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Bahnhofs als Ankunftsort (autofreier Bahnhofplatz)
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung (Personenunterführung zur Sicherung der Anschlüsse und als innerstädtische LV-Verbindung)
- Sicherstellung der bahnquerenden öV-Busverbindungen und Gewährleistung der innerstädtischen MIV-Erschliessung (Unterführung für LV, öV und MIV)
- Aufwertung des Bahnhofumfeldes (Aufwertung öffentlicher Aussenraum, MIV-freier Zentrumsplatz, Nutzung Potential für eine innerstädtische Entwicklung)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- HGV Projekt „Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt“ (Nr. 2.10.1)
- Stadtentwicklungskonzept Rorschach
- Regionales Busangebotskonzept
- Anpassung der angrenzenden Strasseninfrastruktur
- Unterführung Industriestrasse (Anschluss A1) (Nr. 2.3)

Stand Planung, Projektierung

- Städtebauliche Studie, 2009
- Stadtentwicklungskonzept, 2011
- Studie SBB Verlängerung Doppelspur, 2012
- Studie Strassenunterführung Stadtbahnhof Rorschach, 2012
- Beginn Vorprojekt Ausbau SBB und Entwicklungskonzept Bahnhof Stadt, Herbst 2012

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Bebauungs- und Freiraumstudie Bäumlistorkel Rorschach, Clerici Müller Architekten, Mai 2010

- Stadtentwicklungskonzept Rorschach, November 2011
- Projektantrag SBB, HGV-Anschluss, Korridor St.Gallen – St. Margrethen, Sistierung Doppelspur-verlängerung Goldach, Auslösung neues Projekt Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt, 15. März 2012

Beteiligte

Federführung: Stadt Rorschach

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(22 -) **29**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen*:*

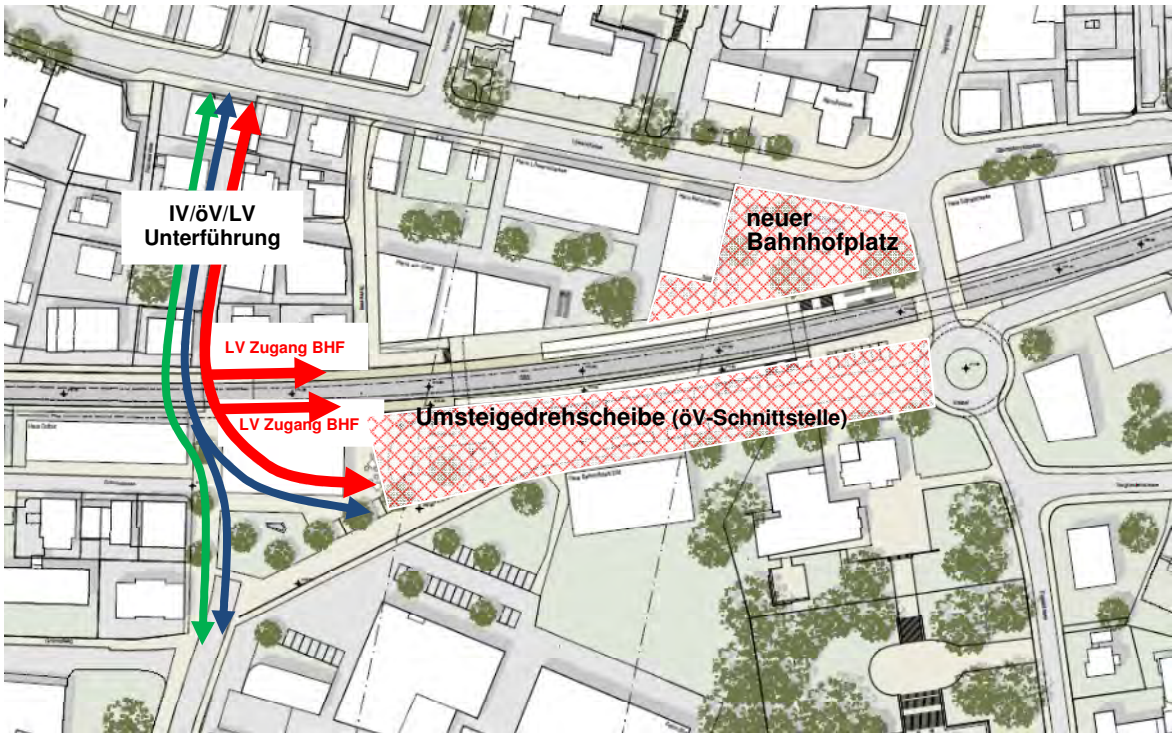
Die Kosten für den Ausbau werden wie folgt geschätzt:

- Publikumsanlagen (inkl. Unterführung): Fr. 7-9 Mio.
- Busanlagen / Haltekanten: Fr. 1-2 Mio.
- Anpassung Strassenanlagen / Platz: Fr. 2-4 Mio.
- Neubau Unterführung: Fr. 12-14 Mio.

Der Ausbau des Stadtbahnhofes ist mit dem Doppelspurausbau Goldach Ost - Rorschach gekoppelt (Nr. 2.10.1; Kosten Fr. 25 - 30 Mio.).

Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Ausschnitt Bebauungs- und Freiraumstudie Bäumlistorkel Rorschach, Clerici Müller Architekten, Mai 2010, mit Ergänzung möglicher Linienführung Unterführung

Weitere Hinweise und Bemerkungen
-
Stand: Oktober 2012

Nr. 2.12.5 Rorschach, Hauptbahnhof

Inhalt

Rorschach, Hauptbahnhof: Anbindung Süd

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit dem Infrastrukturprojekt „AufZug“ (Lift und Passerelle), Realisierung 2011 / 2012, wird die Anbindung des Hauptbahnhofs an das südliche Siedlungsgebiet stark verbessert. Für die Verknüpfung Bahn/Bus und den LV ist die Platzsituation (Promenadenstrasse) neu zu organisieren und zu gestalten.

Zielsetzung

- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Bahnhofs als Ankunftsort (Promenadenstrasse)
- Bessere Anbindung an das Busnetz (Verkürzung Wege)
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Busangebotskonzepte

Stand Planung, Projektierung

- Konzeptstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Stadt Rorschach

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.6 Goldach, Bahnhof

Inhalt

Verbesserung Umsteigebeziehung Bus - S-Bahn.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Durch das S-Bahn-Konzept und die notwendigen Anpassungen am Seebus-Konzept besteht ein Abstimmungsbedarf bezüglich der Umsteigebeziehungen Bus - Bahn.

Zielsetzung

- Bessere Anbindung an das Busnetz
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Busangebotskonzepte
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Buskonzept in Erarbeitung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Goldach

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(1.5 -) **2.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.7 Flawil, Bahnhof

Inhalt

Sanierung Bahnhofplatz mit Neubau Busbahnhof

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Für das Jahr 2013 ist der Ausbau des ÖV-Knotens am Bahnhof Flawil mit einer Taktverdichtung bei Bahn und Bus geplant. Zu diesem Zweck ist die Neuorganisation des Bushofes erforderlich. Dieser hat massgeblichen Einfluss auf die Gestaltung des Bahnhofplatzes und dessen Nutzung.

Zielsetzung

- Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes als Ankunftsort der Gemeinde
- Schaffung eines zentralen Bushofes auf dem Bahnhofplatz
- Schaffung ausreichender Parkplätze für P+R sowie den Umschlag
- Schaffung eines ausreichenden Angebots für Zweiräder
- Fussgängerführung nahe der Wunschlinie der Fussgänger
- Übersichtlichkeit und Orientierung auf dem Bahnhofplatz.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Busangebotskonzepte

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Flawil

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(1.5 -) **2.5**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.8 Gossau, Umsteigepunkt Arnegg

Inhalt

Verbesserung der Umsteigebeziehungen und der Gleisquerung in Arnegg aufgrund der Umstellungen (Bus-, Bahnanbindung von Arnegg und Andwil) aufgrund des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV wird der Umsteigpunkt Arnegg insbesondere bezüglich Bahn und Regionalbussen wichtiger. Es ist daher notwendig, dass eine qualitativ gute Umsteigebeziehung gewährleistet ist.

Zielsetzung

- Aufwertung des Umsteigepunktes insbesondere bezüglich der Langsamverkehrsanbindungen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Busangebotskonzepte

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Gossau

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.9 St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung

Inhalt

Bauliche Anpassungen des Bahnhof Winkeln inkl. zusätzlicher Unterführung

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zielsetzung

- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Bahnhofs als Ankunfts- und Umsteigeort
- Bessere Anbindung an das Busnetz
- Verbesserung der Langsamverkehrsanbindung
- Optimale ÖV-, LV-Erschliessung ESP St.Gallen West - Gossau Ost

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP St.Gallen West - Gossau Ost (Nr. 4.6)
- 3. Gleis Winkeln-Gossau
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof (Nr. 2.12.2)

Stand Planung, Projektierung

Studie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☒ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2025
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2027
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2023

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Studie „Trassierung öffentlicher Verkehr St.Gallen West – Gossau“; Wälli, 1. Dez. 2010

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Stadtplanungsamt St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, VBSG, SBB

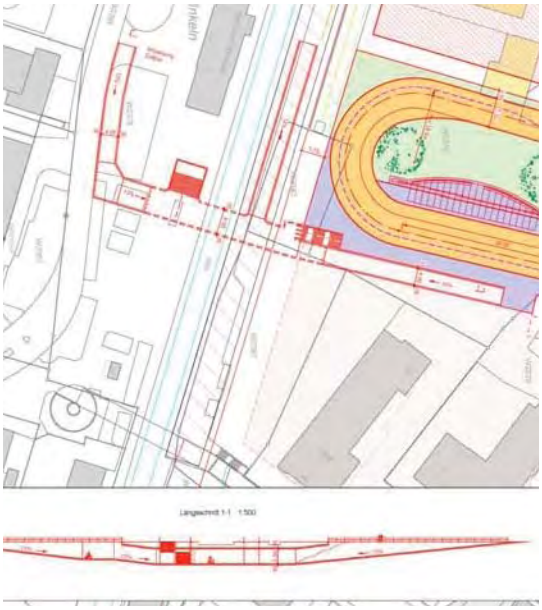
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(2.0 -) **3.0**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Massnahme 7.1 AP1 „Bus-Eigentrasse Gossau - Winkeln“ (B-Priorität)

Stand: Juni 2012

Nr. 2.12.10 Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof

Inhalt

Neuer Strassenverkehrskreisel Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Mühlestrasse.

Zielsetzung

Entlastung und Entflechtung des Bahnhofplatzes / Güterstrasse und Schaffung einer Begegnungszone Güterstrasse. Anbindung an die Umfahrung Herisau.

Flankierende Massnahmen

- Begegnungszone Güterstrasse
- flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)

Koordinationsbedarf

- A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau) (Nr. 1.3)

Stand Planung, Projektierung

- Machbarkeitsstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.
Weitere: Gemeinde Herisau

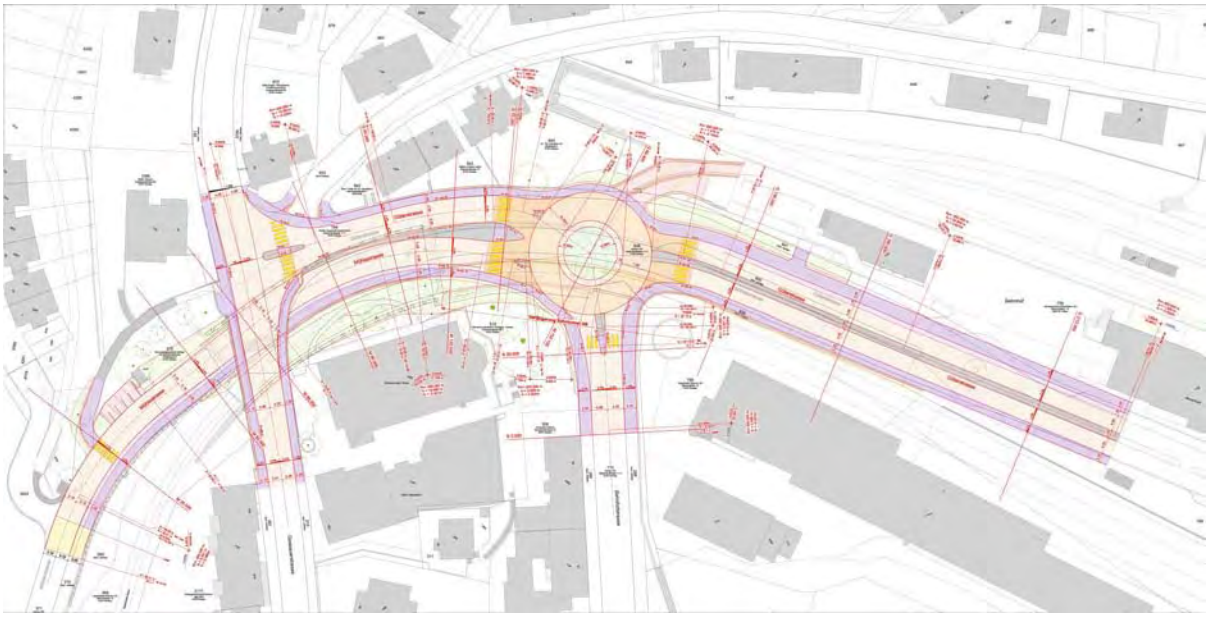
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	17.6	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.13:
ÖV-Bevorzugung

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.13.1	- St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West - Gossau Ost	A
2.13.2	- St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	A
2.13.3	- St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3.Teil	B

ÖV-Bevorzugung auf den Hauptachsen

Generelles zum Massnahmenpaket 2.13

Inhalt

Für einen optimalen, störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs ist vor allem auf den Hauptachsen abschnittsweise, in der Regel im Knotenzufahrtsbereich eine ÖV-Eigentrassierung erforderlich. Diese besteht einerseits aus baulichen Massnahmen (ÖV-Spuren, Fahrbahnhaltestellen) oder betrieblichen Massnahmen (LSA-Priorisierung, Beseitigung von störenden Elementen wie PP).

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Hauptlinien der strassengebunden ÖV-Linien verkehren auf denselben Hauptachsen wie der MIV. Behinderungen durch den MIV wirken sich entsprechend auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität des ÖV aus. Diese 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 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 wo nötig auf einem Eigentrassee (baulich oder betrieblich) geführt werden, um die Reisezeiten zu reduzieren (Attraktivität) und die Fahrplanstabilität (Zuverlässigkeit) zu erhöhen.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - Entflechtung des MIV und ÖV und damit weniger Stau. - Reduktion der Reisezeiten und Verbesserung der Fahrplanstabilität - Verbesserung der Intermodalität durch sichere Umsteigebeziehungen	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung und Gewährleistung der zentralörtlichen Funktionen. - Verbesserung der Erreichbarkeit nach innen
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit durch Entflechtung.	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen durch die Förderung des ÖV - Reduktion der Lärmimmissionen durch Verstetigung des Verkehrs

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Hinweise des Bundes im Rahmen des Prüfungsprozesses des AP 1 haben dazu veranlasst, die Massnahme für die betreffenden Gebiete aufgrund einer verfeinerten Schwachstellenanalyse zu konkretisieren und zu optimieren. Der Bericht "ÖV-Priorisierung, Konzept und Massnahmen" des TBA Stadt St.Gallen zeigt – gestützt auch auf Fahrzeitmessungen des ÖV – die Schwachstellen im Bereich der ÖV-Priorisierung, den sich daraus ergebenden Handlungsbedarf und die entwickelten Lösungsansätze auf.

Weiteres / Bemerkungen

Bestandteil des AP 1 ist die Massnahme 3.1 "ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen". Die Prüfung durch den Bund hatte für diese Massnahme folgende Konsequenzen:
- Aufteilung in zwei Etappen
- Anerkennung der Massnahme 7.1 "Bus-Eigentrassierung Gossau - Winkeln" als Bestandteil der Etappe 1 der Massnahme 3.1

Nr. 2.13.1 St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost

Inhalt

Streckung (bauliche Begradigung) der Zürcher Strasse / St.Gallerstrasse von St.Gallen West bis Gossau Mettendorf im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt St.Gallen West / Gossau Ost. Nutzung der alten Zürcher Strasse / Industriestrasse als ÖV-Korridor (Eigentrassierung).

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zur Entwicklung und Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes St.Gallen West / Gossau Ost sind bauliche Massnahmen an der Zürcher Strasse / St.Gallerstrasse angezeigt. Diese sind auch notwendig, damit der ESP adäquat mit dem ÖV und LV erschlossen und die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn im Bahnhof Winkeln SG verbessert werden kann.

Zielsetzung

Die Streckung der Zürcher Strasse / St.Gallerstrasse erfolgt mit den folgenden Zielen:
- Verbesserung für den öffentlichen Verkehr durch Eigentrassierung;
- Behebung der Schwachstellen Langsamverkehr durch separaten Fuss- und Veloweg;
- Verbesserungen für den MIV durch direktere Linienführung;
- adäquate und attraktive Erschliessung des ESP

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit wurde im Rahmen der Entwicklungsstudie St.Gallen West / Gossau Ost geprüft.

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- ESP St.Gallen West - Gossau Ost (Nr. 4.6)
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof (Nr. 2.12.2)
- Gossau, Verbindung Gossau Mettendorf - St.Gallen Winkeln (Streckung Zürcher Strasse) (Nr. 2.15.19)

Stand Planung, Projektierung

Studie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Entwicklungsstudie St.Gallen West / Gossau Ost
- Studie „Trassierung öffentlicher Verkehr St.Gallen West – Gossau“; Wälli, 1. Dez. 2010
- Technischer Bericht Streckung St.Galler- / Zürcher Strasse, SJB Kempter, Fitze AG, 26. April 2011
- Standortportfolio Region Appenzell A.Rh. - St.Gallen - Bodensee

Beteiligte

Federführung: Stadt St.Gallen, Stadt Gossau

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

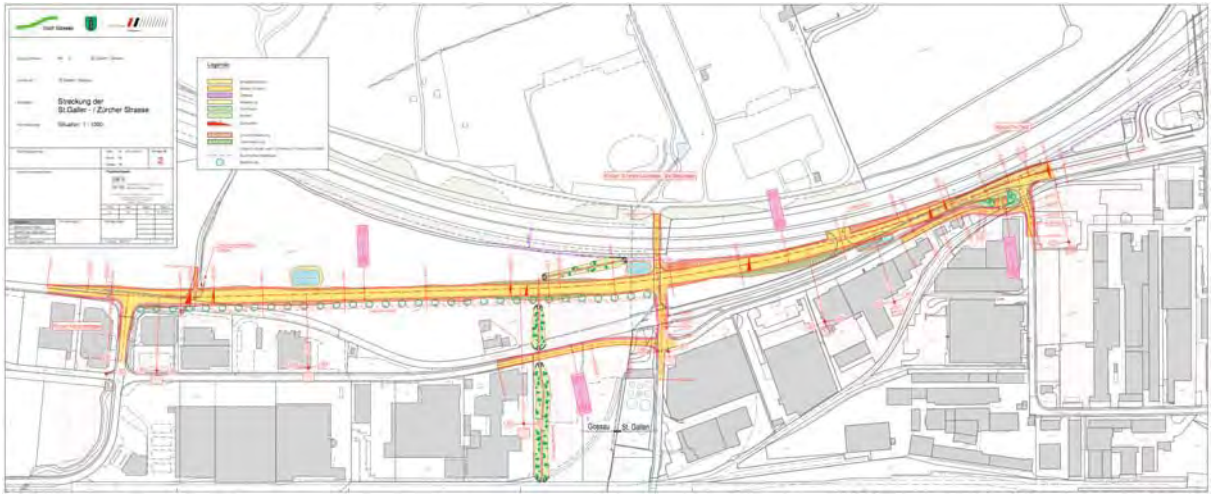
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	20.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Bestandteil des Gesamtprojekts Streckung Zürcher Strasse. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen 20 Mio. Fr. Davon sind rund 5 Mio. für den LV reserviert.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.13.2 St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil

Inhalt

Realisierung weiterer Elemente zur ÖV-Eigentrassierung in Ergänzung zu den Massnahmen aus dem AP 1.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im AP 1 wurde die ÖV-Eigentrassierung (Massnahme 3.1) als dringliches A-Projekt beurteilt und dafür rund Fr. 34 Mio. reserviert. U.a. soll damit die Busspuren Bogenstrasse und Geissbergstrasse sowie die Fahrbahnhaltestellen Wilen, Heiligkreuzstrasse und Stahl (Feldlistrasse) realisiert werden. Die entsprechende Umsetzungsplanung ist im Gange. Neben diesen kurz-/mittelfristigen Massnahmen wurden auch längerfristige Massnahmen erarbeitet.

Zielsetzung

In erster Priorität sollen – neben den Massnahmen von AP 1 – die betrieblichen Massnahmen (LSA-Priorisierung, Beseitigung störender Elemente) ausgeschöpft werden. Können diese Massnahmen nicht umgesetzt werden, so sind bauliche Massnahmen notwendig.
Im 2. Teil der ÖV-Eigentrassierung sind insbesondere folgende Massnahmen vorgesehen:
- Busspur Fürstenlandstrasse (Bereich Knoten Zürcher Strasse)
- Zusätzlicher punktueller Ausbau der Busspuren auf den Hauptachsen
- Fahrbahnhaltestelle Grütlistrasse
- Fahrbahnhaltestelle Wiesenbach / Cinedome (stadteinwärts)
- Fahrbahnhaltestelle Ruhbergstrasse
- Fahrbahnhaltestelle Melonenstrasse

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Mit dem Bericht "ÖV-Bevorzugung" des Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen sind die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der konkreten Massnahmen ausgewiesen.

Flankierende Massnahmen

- St.Gallen, Engpassbeseitigung A1 (Nr.1.1)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- Massnahmenpaket "Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV" (Nr. 2.14)

Stand Planung, Projektierung

Studie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	Je nach Massnahme 2016-2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	Je nach Massnahme 2018-2020
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	Je nach Massnahme 2014-2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Bericht "ÖV-Priorisierung, Konzept und Massnahmen", TBA Stadt St.Gallen vom 22.12.2010

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformationen Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	6.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.13.3 St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil

Inhalt

Realisierung weiterer Elemente zur ÖV-Eigentrassierung in Ergänzung zu den Massnahmen aus dem AP 1 und Etappe 2

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im AP 1 wurde die ÖV-Eigentrassierung (Massnahme 3.1) als dringliches A-Projekt beurteilt und dafür rund Fr. 34 Mio. reserviert. Für die konkrete Massnahmenplanung sind die erforderlichen betrieblichen und baulichen Massnahmen aufzuzeigen und diese in zwei Massnahmenbündeln kurz-/mittelfristig bzw. langfristig aufzuteilen.

Zielsetzung

In erster Priorität sollen betriebliche Massnahmen (LSA-Priorisierung, Beseitigung störender Elemente) ausgeschöpft werden. Können diese Massnahmen nicht umgesetzt werden, so sind bauliche Massnahmen notwendig.
Im 3. Teil der ÖV-Eigentrassierung sind insbesondere folgende Massnahmen vorgesehen:
- ÖV-Eigentrassierung übriges Strassennetz
- Fahrbahnhaltestellen übriges Strassennetz
- Zusätzlicher punktueller Ausbau der Busspuren auf den Hauptachsen

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Mit dem Bericht "ÖV-Bevorzugung" des Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen sind die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der konkreten Massnahmen ausgewiesen.

Flankierende Massnahmen

- St.Gallen, Engpassbeseitigung A1 (Nr. 1.1)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.1, Nr. 2.7.2)

Koordinationsbedarf

- Massnahmenpaket "Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV" (Nr. 2.14)

Stand Planung, Projektierung

Kostenschätzungen noch ausstehend, Massnahmenbearbeitung übriges Strassennetz

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	je nach Massnahmen 2019-2030
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	je nach Massnahmen 2020-2030
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	Je nach Massnahme 2017-2028

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Bericht "ÖV-Priorisierung, Konzept und Massnahmen", TBA Stadt St.Gallen vom 22.12.2010

Beteiligte

Federführung:	Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere:	Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformationen Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	6.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

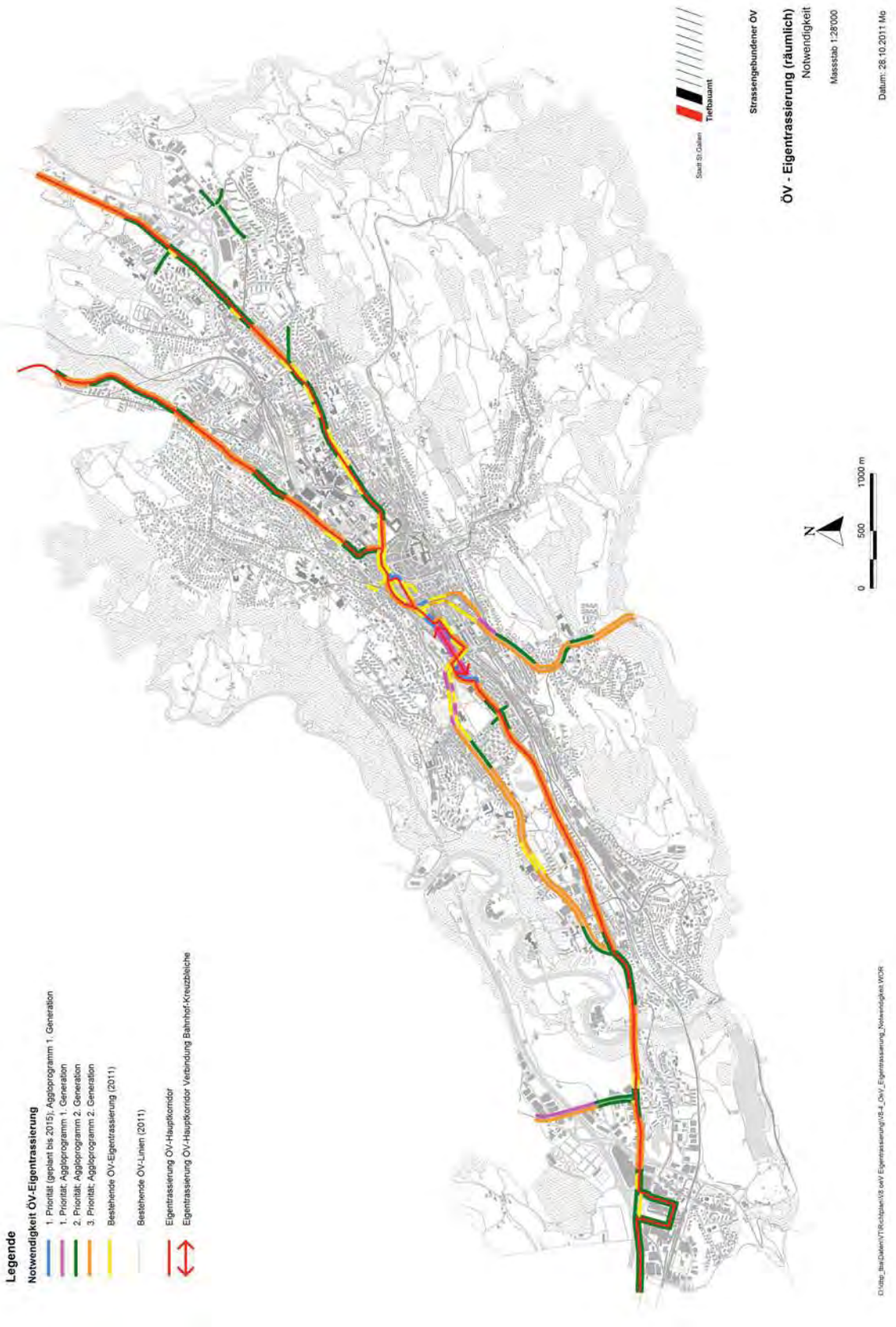
Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012


Legende
Notwendigkeit ÖV-Eigentrassierung
1. Priorität (geplant bis 2015): Agglo programm 1. Generation
1. Priorität: Agglo programm 1. Generation
2. Priorität: Agglo programm 2. Generation
3. Priorität: Agglo programm 2. Generation
Bestehende ÖV-Eigentrassierung (2011)
Bestehende ÖV-Linien (2011)
Eigentrassierung ÖV-Hauptkorridor
Eigentrassierung ÖV-Hauptkorridor Verbindung Bahnhof-Kreuzbleiche
Strassengebundener ÖV
Tiefbauamt
Stadt St.Gallen
ÖV - Eigentrassierung (räumlich)
Notwendigkeit
Massstab 1:28'000
Datum: 28.10.2011 Mo
N
0
500
1'000 m

Massnahmenpaket 2.14:
Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.14.1	- St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz	A1
2.14.2	- St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl	A
2.14.3	- Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	A
2.14.4	- St.Gallen, Ausbau Rathausunterführung (PU Ost)	A
2.14.5	- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014)	A
2.14.6	- Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe)	A
2.14.7	- Arbon, Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse	A
2.14.8	- Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli	A

Infrastrukturanpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Generelles zum Massnahmenpaket 2.14

Inhalt

Notwendige infrastrukturelle Massnahmen zur Umsetzung des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomeration verfügt mit den verschiedenen Regional- und Ortsbussystemen sowie dem schienengebundenen ÖV-Netz über ein gut ausgebautes ÖV-System. Mit einer hohen Haltestellendichte kann grundsätzlich eine hohe ÖV-Abdeckung des Siedlungsgebietes innerhalb der Agglomeration erreicht werden. Die hohe ÖV-Abdeckung erlaubt jedoch noch keine abschliessende Beurteilung der ÖV-Erschliessungsqualität.

Soll dem Agglomerations-ÖV zur Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zukommen, so setzt dies gegenüber heute ein erheblich erweitertes ÖV-Angebot voraus. Mit dem Angebotskonzept Agglomerations-ÖV wird - basierend auf dem Strukturmodell des Agglomerationsprogramms - ein "ideales" ÖV-Konzept (= Zielkonzept) für den ganzen Agglomerationsraum, dargestellt, indem das Knotenkonzept (wo welche Anschlüsse) sowie die Funktionen der Verkehrsträger örtlich (von wo nach wo) und zeitlich (wie häufig) definiert wird.

Die Umsetzung des Grobkonzeptes ist ein Prozess, welcher von unterschiedlichen Rahmenbedingungen abhängig ist und daher nach Umsetzungsstufen - unterteilt nach Betrieb und Infrastruktur erfolgen muss.

Zielsetzung

Mit der Umsetzung der infrastrukturellen Massnahmen werden die notwendigen baulichen Grundlagen, wie Haltestellenanpassungen, neue Haltestellen, Wendemöglichkeiten, insbesondere bei den Stadtbuskonzepten des Agglomerationszentrum und der Nebenzentren für die Umsetzung des Angebotskonzeptes Agglomerations-ÖV geschaffen.

Gestützt auf das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV sind folgend Infrastrukturanpassungen notwendig:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz	A1	40
- St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl	A	10 - 15
- Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	A	3
- St.Gallen, Ausbau Rathausunterführung (PU Ost)	A	40 - 50
- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014)	A	1.0
- Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe)	A	0.7
- Arbon, Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse	A	1.0
- Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli	A	1.0

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Das Agglomerationsprogramm fordert den wesensgerechten Verkehrsmitteleinsatz und die Förderung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der höheren Effizienz bei begrenzten Infrastrukturkapazitäten. Das bedeutet, dass Standorte mit hoher Bevölkerungs- und / oder Arbeitsplatzentwicklung zugleich die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in einer guten Qualität sicherstellen müssen.
Mit dem Angebotskonzept Agglomerations-ÖV werden die Grundsätze der Verbindungen und die funktionalen Beziehungen zwischen den Orten definiert.
Bei einer Umsetzung des vorliegenden Grobkonzepts werden 73 % der Bevölkerung und 82 % der Arbeitsplätze mindestens in einem 15 Min. Takt durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (heute: 51 % der Bevölkerung und 65 % der Arbeitsplätze). Durch das neue Konzept erhalten rund 74'000 EinwohnerInnen eine bessere Erschliessung, davon erhalten ca. 28'000 eine massive Verbesserung des Taktangebots. Rund 80'000 EinwohnerInnen erfahren keine Veränderung des Taktangebots. Für rund 11'000 EinwohnerInnen verschlechtert sich das Taktangebot, wobei davon 7'500 nur eine kleine Verminderung (7,5- anstatt 5-Minuten-Takt o.ä.) hinnehmen müssen. Die Betriebs-Mehrkosten für den Bus liegen im Vergleich zum Angebot 2010 bei rund 6 % pro Jahr.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems durch Nutzung von Synergien, schlanken Umsteigebeziehungen und Taktverdichtungen - Verbesserung des Strassennetzes durch Umlagerung auf den effizienteren ÖV - Verbesserung der Intermodalität	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem. - Erhöhung der Erreichbarkeit von zentralen Lagen und zentralörtlichen Funktionen. - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Umlagerung auf den ÖV
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration

Koordinationsbedarf

- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (Trogen - St.Gallen - Appenzell) (AP 1 Nr. 2.3)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☒ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Kantonale Ämter für öffentlichen Verkehr; kantonale Tiefbauämter, Transportunternehmung (Postauto, VBSG, Regiobus, Seebus, Appenzeller Bahnen, SBB)

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

- Im Rahmen des AP 1 für Neugestaltung Bahnhofplatz St.Gallen beantragter Bundesbeitrag von rund 6.75 Mio. Franken

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.1 St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz

Inhalt

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

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute treffen sich auf dem Bahnhofplatz die Kurse der städtischen Verkehrsbetriebe, der PostAuto AG und der Regiobus. Ebenfalls wird der Platz von der Linie St.Gallen – Trogen der Appenzeller Bahnen durchquert. Zudem führt die MIV-Bahnhofvorfahrt über den Bahnhofplatz. Grosse Fussgängerströme führen zum resp. über den Bahnhofplatz; dabei muss auch der Wartebereich der Haltestelle gequert werden. Die Warte- und Einsteigeverhältnisse insbesondere bei den Regionalbussen sind einerseits nicht überdacht sowie nicht behindertengerecht und andererseits nicht mehr 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 (MIV/ÖV) 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.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes geprüft und nachgewiesen.

Flankierende Massnahmen

- Bahnhof Nord St.Gallen (AP 1, Nr. 9.2)

Koordinationsbedarf

- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (Trogen - St.Gallen - Appenzell) (AP 1 Nr. 2.3)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) (Nr. 2.14.4)
- Verlängerung der Rathaus-Unterführung (Nr. 2.15.12)

Stand Planung, Projektierung

- Vorprojekt

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2012

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☒ **A1**		

Grundlagen:

- Projektwettbewerb
- Betriebsstudie Bahnhofplatz
- Variantenevaluation
- Vorprojekt (Planungsteam Akari); 31.08.2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: SBB, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen; Transportunternehmungen (PostAuto, VBSG, Regiobus, Appenzeller Bahnen), Stadtplanungsamt St.Gallen, Hochbauamt Stadt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total AP 1		**100**	40.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

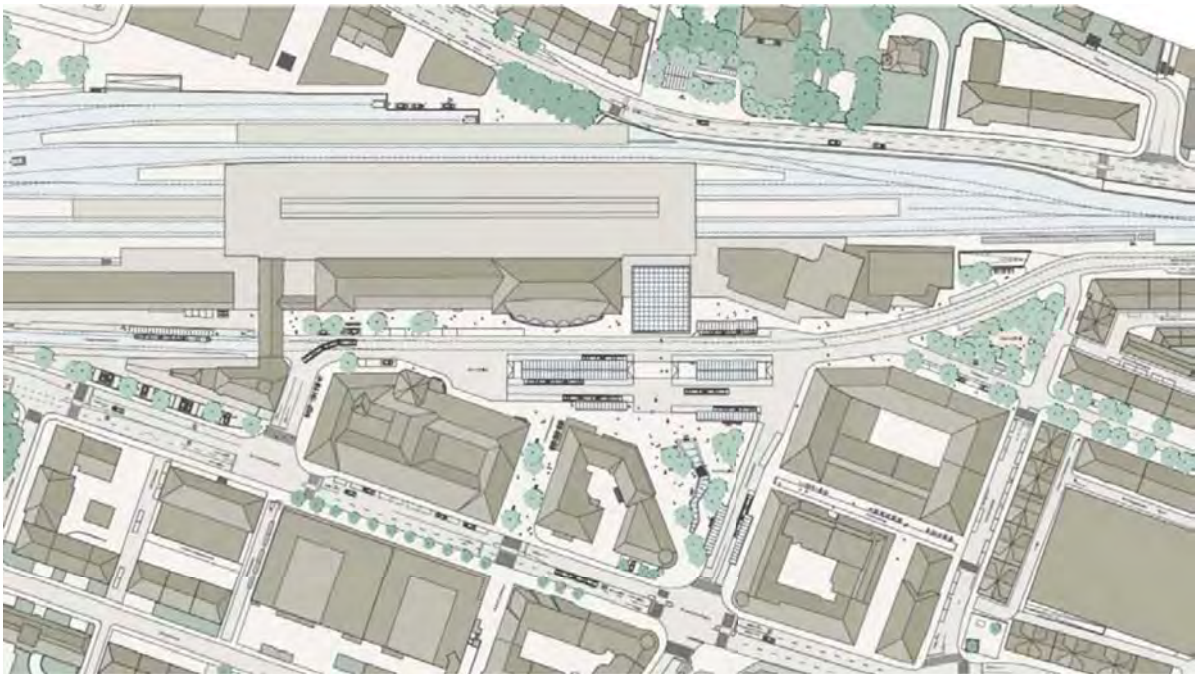
[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Im Rahmen des AP 1 beantragter Bundesbeitrag von rund 6.75 Mio. Franken

Das Gesamtprojekt Bahnhofplatz und Bahnhof beinhaltet die Massnahme „Neugestaltung Bahnhofplatz“ (Nr. 2.14.1), die Massnahme „Ausbau Rathaus-Unterführung PU Ost“ (Nr. 2.14.8) sowie die allfällige Massnahme „Verlängerung der Rathaus-Unterführung“ (Nr. 2.15.23). Für das Gesamtprojekt ergeben sich Kosten von rund CHF 100 bis 120 Mio.
Die Kosten für die Massnahme „Neugestaltung Bahnhofplatz“ (Nr. 2.14.1) betragen dabei rund CHF 60 Mio. Nach Abzug der Instandstellungskosten und reinen Gestaltungskosten ergeben sich anrechenbare Kosten (im Sinne des Agglomerationsprogrammes) von rund CHF 40 Mio.

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.2 St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl

Inhalt

Umgestaltung des für den ÖV und den Fussverkehr sowie auch städtebaulich sehr wichtigen Platzes im Zentrum von St.Gallen. Neustart / Projektanpassung nach negativer Volksabstimmung zur Massnahme AP 1 Nr. 4.3.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bohl / Marktplatz ist neben dem Bahnhofplatz die wichtigste Haltestellenanlage für Busse und Appenzeller Bahnen 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 Appenzeller Bahnen 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, ÖV-Eigentrassierung usw.) im Rahmen einer städtebaulich attraktiven Platzgestaltung.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurde gestützt auf das Ergebnis eines Projektwettbewerbes mit einem Vorprojekt geprüft und nachgewiesen. Das Projekt wurde jedoch im Rahmen einer Volksabstimmung vom Stimmvolk der Stadt am 15. Mai 2011 verworfen.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen Trogen - St.Gallen - Appenzell (AP 1 Nr. 2.3)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

- Vorprojekt (von den Stimmbürgern abgelehnt)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☒ **A1**		

Grundlagen:

- Vorprojekt, 2010

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Hochbauamt Stadt St.Gallen, Transportunternehmungen (PostAuto, VBSG, Appenzeller Bahnen)

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(10 -) **15**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Die Kosten für die Verkehrsmassnahmen betragen 10-15 Mio. Zusätzlich sind noch weitere Aufwendungen für Gestaltung, WC-Anlagen und Gebäudesanierungen notwendig, womit sich Gesamtkosten von 20-30 Mio. ergeben.
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Anm.: Projekt der abgelehnten Volksabstimmung



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- In AP 1 als Massnahme Nr. 4.3 vorhanden
- Der Bund hätte beim vom Stimmvolk abgelehnten Projekt einen Anteil von 40 % an Kosten von 6.5 Mio. im Rahmen der ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen (ARE-Code: 3203.003) mitfinanziert.
- 1. Versuch zur Umsetzung der Massnahme scheiterte in Volksabstimmung (Mai 2011). Derzeit wird die Überarbeitung des Projektes neu gestartet.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.3 Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St. Georgen

Inhalt

Neuer Trolleybusabschnitt Bahnhof St.Gallen - St.Georgen

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Trolleybusnetz in der Stadt St.Gallen besteht heute aus 3 Durchmesserlinien (Linien 1, 4 und 5) und einer Radiallinie (Linie 3). Aufgrund der Struktur (4 Äste im Osten, 3 Äste im Westen) können nicht alle Trolleybuslinien als Durchmesserlinien betrieben werden, was jedoch aus Sicht des Fahrgastes und betrieblichen Aspekten sinnvoll wäre.

Zielsetzung

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Angebotskonzepts ÖV-Agglomerationszentrum soll die VBSG-Linie 3 (Heiligkreuz-Bahnhof St.Gallen) mit der Strecke Bahnhof St.Gallen-St.Georgen zu einer Durchmesserlinie verknüpft werden. Dazu ist ein Ausbau des Trolleybusnetzes um 3km (Abschnitt Bahnhof St.Gallen-St.Georgen) notwendig.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässikgeit wurde im ÖV-Konzept Agglomerationszentrum geprüft.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- ÖV-Konzept Agglomerationszentrum St.Gallen

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: VBSG
Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

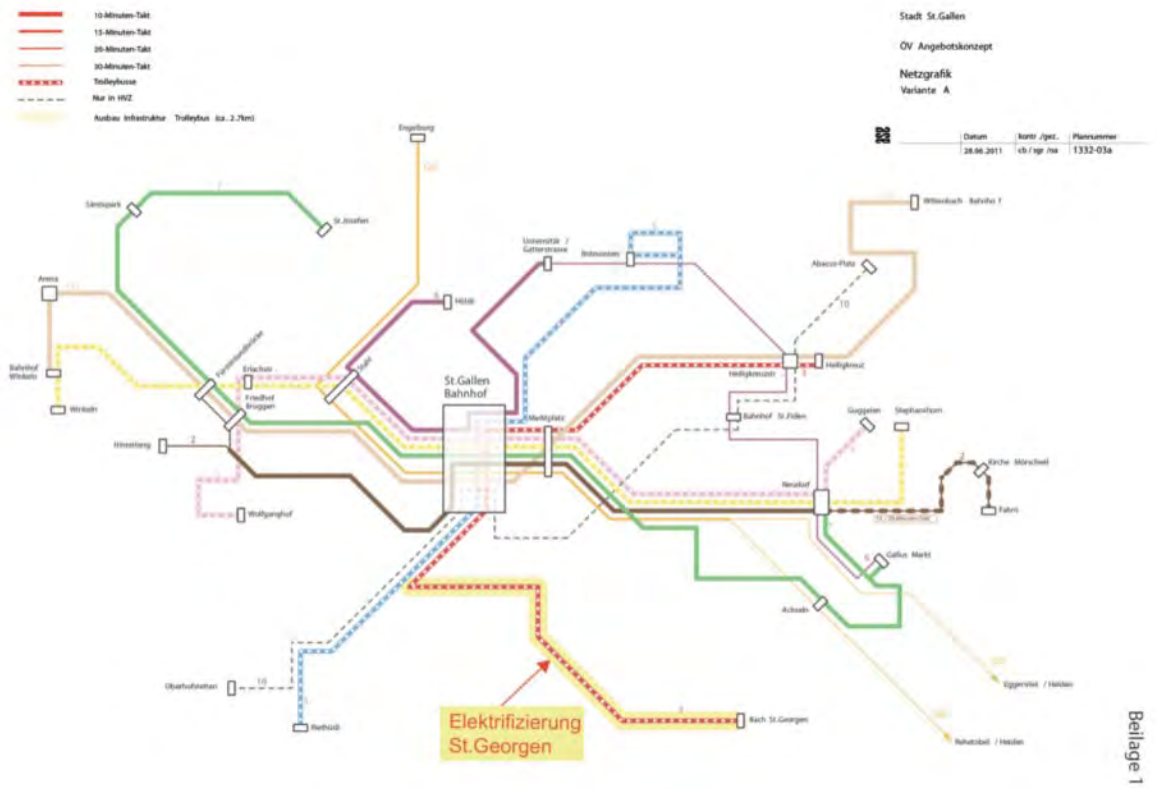
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total AP 1		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan (Angebotskonzept)



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.4 St.Gallen, Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost)

Inhalt

Die heutige Rathaus-Unterführung (PU Ost) soll ausgebaut und attraktiviert werden.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Als Folge der Angebotsausbauten von Bahn und Bus sowie der Fussgängerquerungsbedürfnisse von der einen auf die andere Seite der Gleise ist die Abmessung der heutigen Rathaus-Unterführung (PU Ost) zu klein. Gleichzeitig mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes soll auch die PU Ost bezüglich Attraktivität aufgewertet und an die künftigen Personenströme angepasst werden.

Zielsetzung

Durch die Anpassung der Bahn-Infrastruktur sollen die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden für eine bedeutende Angebotserweiterung im Bahnverkehr. Zudem soll eine Aufwertung der Fussgänger-Querung ÖV und eine attraktivere Gestaltung der Personenunterführung erreicht werden.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit wurde im Rahmen des Vorprojektes geprüft und nachgewiesen.

Flankierende Massnahmen

- Neugestaltung Bahnhofplatz (Nr. 2.14.1)

Koordinationsbedarf

- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- S-Bahn (4. Perron)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15)

Stand Planung, Projektierung

- Vorprojekt

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2012

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorprojekt (Planungsteam Akari); 31.08.2011

Beteiligte

Federführung: SBB
Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total AP 1		**100**	(40 -) **50**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Die Rathaus-Unterführung dient zum einen der Erschliessung der Bahnperrons und zum anderen als fussläufige Stadtquerung. Daher werden die Kosten des Ausbaus der Rathaus-Unterführung auf SBB und Stadt aufgeteilt werden. Die Kostenteilerverhandlungen dazu sind im Gange.
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan (Maximalvariante)



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Das Gesamtprojekt Bahnhofplatz und Bahnhof beinhaltet die Massnahme „Neugestaltung Bahnhofplatz“ (Nr. 2.14.1), die Massnahme „Ausbau Rathaus-Unterführung PU Ost“ (Nr. 2.14.4) sowie die allfällige Massnahme „Verlängerung der Rathaus-Unterführung“ (Nr. 2.15.12). Für das Gesamtprojekt ergeben sich Kosten von rund CHF 100 bis 120 Mio.
Die Kosten für die Massnahme „Ausbau Rathaus-Unterführung PU Ost“ betragen dabei rund CHF 40-50 Mio.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.5 Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014)

Inhalt

Infrastrukturelle Anpassungen (Haltestellen, Haltebuchten o.ä.) aufgrund der Abstimmung des Seebusses auf das erweiterte Angebot der S-Bahn und das Angebotskonzept Agglomerations ÖV.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit der Umsetzung des Konzepts S-Bahn St.Gallen 2013 wird das Bahnangebot auf den Bahnstrecken im Kanton St.Gallen stark erweitert. Auf dem Korridor Richtung Rorschach - St.Margrethen verändern sich die Fahrlagen aller Züge.

Zielsetzung

- Abstimmung des Seebusses auf die S-Bahn

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Nachweis Machbarkeit und Zweckmässigkeit im Rahmen des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

Weitere: Gemeinden

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.6 Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe)

Inhalt

Bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Stadt Arbon beabsichtigt die Einführung eines Ortsbusnetzes, welches die Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes von Arbon mit dem Öffentlichen Verkehr sicherstellt. Das Angebotskonzept ÖV Arbon wurde mit dem ÖV-Konzept für die Agglomeration abgestimmt und in enger Zusammenarbeit den Kantonen Thurgau und St.Gallen erarbeitet.

Die Einführung des Ortsbusnetzes – der positive Ausgang der städtischen Volksabstimmung im Herbst 2012 vorausgesetzt – in zwei Etappen eingeführt:

- zwei städtische Buslinien per Fahrplanwechsel Dezember 2013
- eine städtische Buslinie per Fahrplanwechsel Dezember 2018 (sowie eine optionale Buslinie zur Erschliessung der Gemeinde Steinach)

Folgende baulichen Massnahmen sind vorgesehen:

- Bushof für regionale und städtische Buslinien beim Bahnhof (Inbetriebnahme Dezember 2013)
- Infrastruktur für zwei Ortsbuslinien (Inbetriebnahme Dezember 2013)
- Infrastruktur für eine Ortsbuslinien (Inbetriebnahme Dezember 2018)
- Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse (Befahrbarkeit Rotbuchenstrasse für Bus)

Zielsetzung

Ziel des Ortsbusnetzes ist es, innerhalb des Stadtgebietes Arbon eine Feinverteilung mit dem ÖV zu erreichen und die regionalen Buslinien (insbesondere Arbon – St.Gallen) direkter zu führen. Den heute übernehmen die regionalen Buslinien gewisse lokale Erschliessungsfunktionen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Koordination mit Neuer Linienführung Kantonstrasse Arbon (Projekt 6.1 aus AP1)
- Koordination ÖV-Konzept Agglomeration (insbesondere Buslinien Arbon – St.Gallen)

Stand Planung, Projektierung

- Das Konzept für den Ortsbus Arbon liegt vor und ist mit dem ÖV-Konzept der Agglomeration abgestimmt.
- Das Konzept Ortsbus wird derzeit konkretisiert (Festlegung von Haltestellenstandorten, Ermittlung Realisierungskosten, …). Zudem werden die Ausschreibungsunterlagen zur Ermittlung des Busbetreibers erstellt.
- Parallel wird die Vorlage für die politische Beratung und Finanzierung des Ortsbuskonzeptes (Entscheide Stadtrat, Stadtparlament und Urnenabstimmung) erarbeitet. Die Urnenabstimmung ist für Herbst 2012 vorgesehen. Per Fahrplanwechsel 2013 ist die Einführung des Ortsbusnetzes vorgesehen (1. Etappe).

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon

Weitere: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau

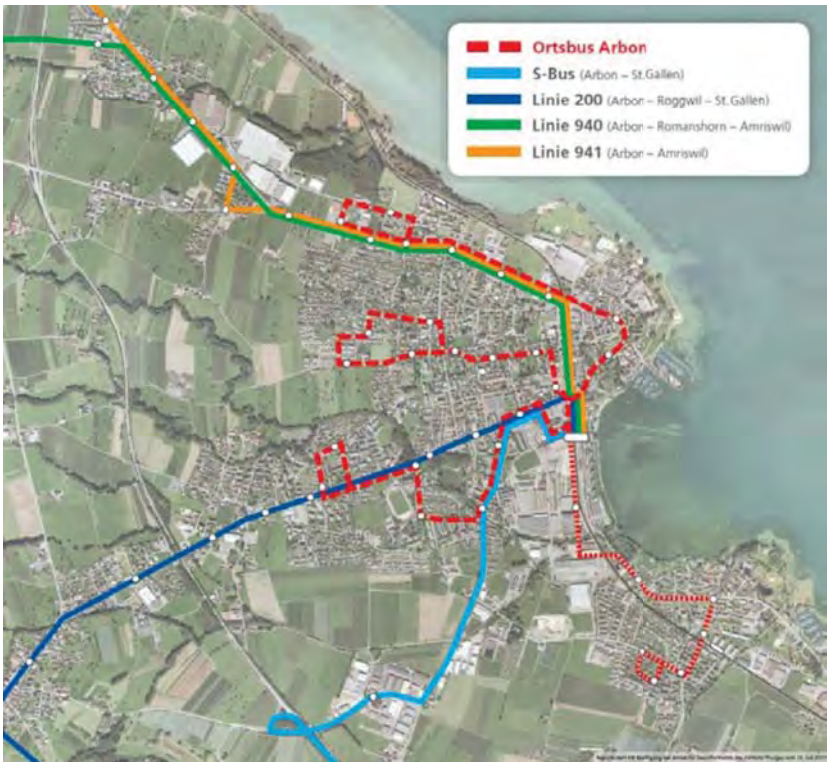
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	0.7	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.7 Arbon, Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse

Inhalt

Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Stadt Arbon beabsichtigt die Einführung eines Ortsbusnetzes, welches die Feinverteilung innerhalb des Stadtgebietes von Arbon mit dem Öffentlichen Verkehr sicherstellt. Das Angebotskonzept ÖV Arbon wurde mit dem ÖV-Konzept für die Agglomeration abgestimmt und in enger Zusammenarbeit den Kantonen Thurgau und St.Gallen erarbeitet.

Die Einführung des Ortsbusnetzes – der positive Ausgang der städtischen Volksabstimmung im Herbst 2012 vorausgesetzt – in zwei Etappen eingeführt:

- zwei städtische Buslinien per Fahrplanwechsel Dezember 2013
- eine städtische Buslinie per Fahrplanwechsel Dezember 2018 (sowie eine optionale Buslinie zur Erschliessung der Gemeinde Steinach)

Folgende baulichen Massnahmen sind vorgesehen:

- Bushof für regionale und städtische Buslinien beim Bahnhof (Inbetriebnahme Dezember 2013)
- Infrastruktur für zwei Ortsbuslinien (Inbetriebnahme Dezember 2013)
- Infrastruktur für eine Ortsbuslinien (Inbetriebnahme Dezember 2018)
- Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse

Zielsetzung

Ziel des Ortsbusnetzes ist es, innerhalb des Stadtgebietes Arbon eine Feinverteilung mit dem ÖV zu erreichen und die regionalen Buslinien (insbesondere Arbon – St.Gallen) direkter zu führen. Den heute übernehmen die regionalen Buslinien gewisse lokale Erschliessungsfunktionen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Koordination mit Neuer Linienführung Kantonstrasse Arbon (Projekt 6.1 aus AP1)
- Koordination ÖV-Konzept Agglomeration (insbesondere Buslinien Arbon – St.Gallen)

Stand Planung, Projektierung

- Das Konzept für den Ortsbus Arbon liegt vor und ist mit dem ÖV-Konzept der Agglomeration abgestimmt.
- Das Konzept Ortsbus wird derzeit konkretisiert (Festlegung von Haltestellenstandorten, Ermittlung Realisierungskosten, …). Zudem werden die Ausschreibungsunterlagen zur Ermittlung des Busbetreibers erstellt.
- Parallel wird die Vorlage für die politische Beratung und Finanzierung des Ortsbuskonzeptes (Entscheide Stadtrat, Stadtparlament und Urnenabstimmung) erarbeitet. Die Urnenabstimmung ist für Herbst 2012 vorgesehen. Per Fahrplanwechsel 2013 ist die Einführung des Ortsbusnetzes vorgesehen (1. Etappe).

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

Beteiligte

Federführung: Stadt Arbon
Weitere: Tiefbauamt Kanton Thurgau, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Thurgau

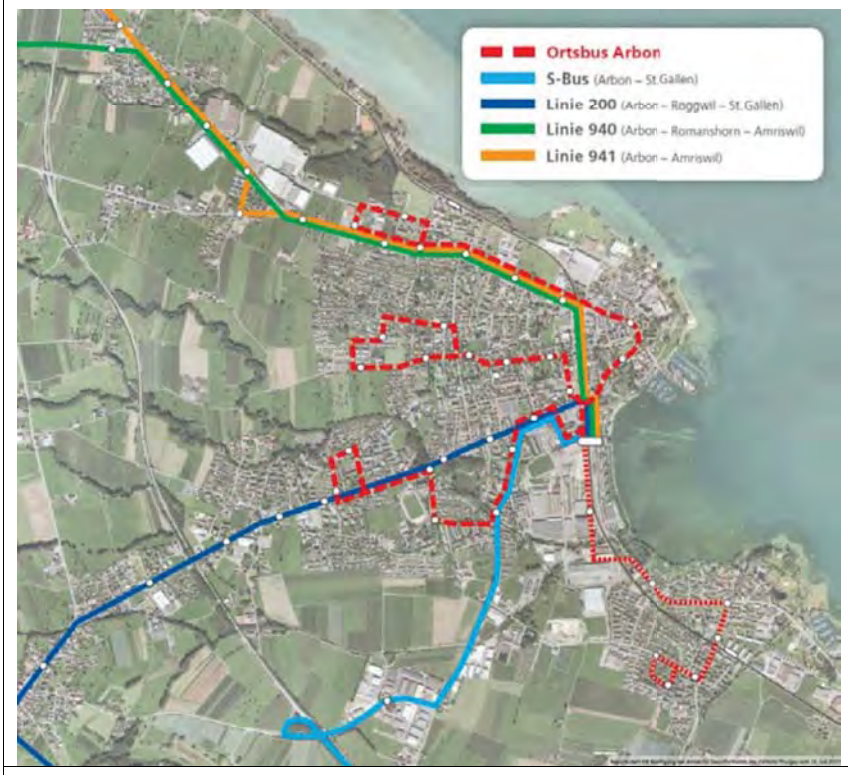
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.14.8 Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli

Inhalt

Verkürzung der Postautolinie Herisau - Hundwil - Stein - St.Gallen. Umsteigen neu auf die Durchmesserlinie Appenzell - St.Gallen - Trogen in der Lustmühle oder im Riethüsli. Anpassung der Haltestelleninfrastuktur und der Wendemöglichkeit.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund des Agglomerations-ÖV-Konzepts soll die Postauto-Linie Herisau - Hundwil - Stein - St.Gallen in der Lustmühle an die Durchmesserlinie (DML) angebunden werden.

Zielsetzung

- Optimale Nutzung der Kapazitäten der DML / Vermeidung von Parallelangeboten
- Optimale Nutzung der umsteigefreien Bahnverbindung mit der DML vom Ast Appenzell-St.Gallen ins Zentrum von St.Gallen (Marktplatz, Spisertor).
- Entlastung Bahnhofplatz St.Gallen von Linien

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Zweckmässigkeit ergibt sich aufgrund der Grundsätze des Agglomerations-ÖV-Konzepts und der genannten Zielsetzungen. Die detaillierte Ausgestaltung, bauliche Machbarkeit sowie weitere Optimierungen in der Angebotsstruktur im Korridor Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen sind vertieft abzuklären.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Durchmesserlinie DML (AP 1 Nr. 2.3)
- Wendemöglichkeit: Kanton AR / Stadt St.Gallen

Stand Planung, Projektierung

- ÖV-Angebotsüberprüfung: 2013/2014
- Bauliche Machbarkeit / Grobkonzept: 2013/2014

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	frühestens 2017 (Inbetriebnahme DML)
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung:	Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh. bzw. Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere:	Gemeinde Teufen, Koordinationsstelle ÖV Kanton AR, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton SG, Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.15:
Schlüsselprojekte Langsamverkehr

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.15.1	- Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing	A
2.15.2	- St.Gallen, Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	A
2.15.3	- St.Gallen, Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung	A
2.15.4	- St.Gallen, Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8	A
2.15.5	- St.Gallen, Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse	A
2.15.6	- St.Gallen, Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	A
2.15.7	- St.Gallen, St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	A
2.15.8	- St.Gallen, Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	A
2.15.9	- St.Gallen, Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie	A
2.15.10	- St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4	A
2.15.11	- St.Gallen, südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	A
2.15.12	- St.Gallen, Verlängerung der Rathausunterführung	A
2.15.13	- St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung	A
2.15.14	- St.Gallen, Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB	A
2.15.15	- St.Gallen, Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	A
2.15.16	- St.Gallen, Schönbüelachse	A
2.15.17	- Rorschach, Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	A
2.15.18	- Goldach / Rorschach, neue Langsamverkehrsachse entlang dem Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt)	A
2.15.19	- Gossau: Verbindung Mettendorf - Winkeln (Streckung Zürcher Strasse)	A
2.15.20	- Gossau, Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	A
2.15.21	- Herisau, Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere	A
2.15.22	- Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	A
2.15.23	- Flawil: Burgau, Lücke LV- Achse Flawil Gossau, Neubau Rad- und Gehweg	A
2.15.24	- Flawil, Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron	A
2.15.25	- St.Gallen, Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	B
2.15.26	- St.Gallen: Bahnhof Bruggen, Passerelle über Gleisfeld	B
2.15.27	- St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr	B
2.15.28	- St.Gallen, Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	B

Schlüsselprojekte Langsamverkehr

Generelles zum Massnahmenpaket 2.15

Inhalt

Wichtige infrastrukturelle Einzelprojekte im Langsamverkehr mit dem Ziel der Schliessung von Netzlücken, der Entschärfung von neuralgischen Punkten und Konfliktstellen sowie der Schaffung neuer Verbindungen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr wurde das aus Sicht Agglomeration ideale Langsamverkehrsnetz definiert (Zielzustand) und die darauf vorhandenen Schwachstellen identifiziert. Als Schlüsselprojekte wurden jene Massnahmen bezeichnet, welche aufgrund ihrer Bedeutung im Netz und den Wirkungskriterien des Bundes als zentrale infrastrukturelle Einzelmassnahmen gelten.

Zielsetzung

Durch die Schlüsselmassnahmen soll im Gesamtsystem, an intermodalen Schnittstellen (ÖV-Drehscheiben), an topographisch anspruchsvollen Stellen und an verkehrsorientierten Gefahrenstellen eine sichere und direkte Rad- und Fussverkehrsführung für ein breites Zielpublikum gewährleistet werden. Zur Ergänzung des agglomerationsrelevanten Langsamverkehrsnetzes setzen sie einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur voraus.

Gestützt auf die Schwachstellenanalyse LV sind folgende Schlüsselprojekte notwendig:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing	A	3 - 4
- St.Gallen, Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	A	1.3
- St.Gallen, Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung	A	2.3
- St.Gallen, Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8	A	1.5
- St.Gallen, Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse	A	2.3
- St.Gallen, Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	A	1.7
- St.Gallen, St.Leonhard-Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung mit Velotunnel	A	3.0
- St.Gallen, Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	A	2.1
- St.Gallen, Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie	A	2.3
- St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4	A	0.3
- St.Gallen, südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	A	5.0
- St.Gallen, Verlängerung der Rathausunterführung	A	10
- St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung	A	0.8
- St.Gallen, Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der Appenzeller Bahnen (AB)	A	2.7
- St.Gallen, Bahnhof St.Fiden, Velopasserelle	A	2.0
- St.Gallen, Schönbüelachse	A	2.5
- Rorschach, Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	A	1.3
- Goldach / Rorschach, neue Langsamverkehrsachse entlang Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt)	A	3.5
- Gossau, Verbindung Gossau Mettendorf - St.Gallen Winkeln (Streckung Zürcher Strasse)	A	5.0
- Gossau, Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	A	1.0
- Herisau, Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere	A	1.3
- Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	A	4.75
- Flawil: Burgau: Lücke LV-Achse Flawil - Gossau, Neubau Rad- und Gehweg	A	1.6

- Flawil, Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron	A	2.2
- St.Gallen, Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	B	2.4
- St.Gallen: Bahnhof Bruggen, Passerelle über Gleisfeld	B	1.0
- St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr	B	0.9
- St.Gallen, Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	B	1.7

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Zusammen mit der Aufwertung der wichtigen Achsen (vgl. Massnahmenpaket "Aufwertung Radverkehrsachsen") ermöglichen die Schlüsselprojekte einen "Quantensprung" in der Qualität des Agglomerations-LV.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem
- markante Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- verbesserte Erreichbarkeit; Schliessung von Netzlücken; Verbindungen
- Verbesserung der Intermodalität
- Verbesserung im Arbeits- und Freizeitverkehr

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen
- Bessere Langsamverkehrsanbindung der Zentren und der zentralörtlichen Funktionen.
- Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

WK3: Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr (rLV, FV)

WK4: Umwelt und Ressourcen
- Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen
- Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Aufwertung Radverkehrsachsen (Nr. 2.17)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Nr. 2.9, Nr. 2.18)
- Infrastrukturmassnahmen
- Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte (Nr. 2.12)
- ÖV-Eigentrassierung (Nr. 2.13

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse LV

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Tiefbauämter der Kantone, Fachstellen Langsamverkehr der Kantone

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	50 - 60	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.1 Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing

Inhalt

Erstellung eines einheitlichen Velo-Selbstverleihsystems in der gesamten Agglomeration (mind. Haupt- und Nebenzentren), mit einem einheitlichen und einfachen Zutrittssystem (RFID-Karte und Kreditkarte) sowie Ergänzungsmöglichkeit mit E-Bikes

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Veloabstellanlagen

Stand Planung, Projektierung

Konzeptstudie (Entwurf)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2014
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015, (2013/2014 Pilot)
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2012

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Konzeptstudie (Entwurf), Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Region St.Gallen

Weitere: Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Nachbargemeinden

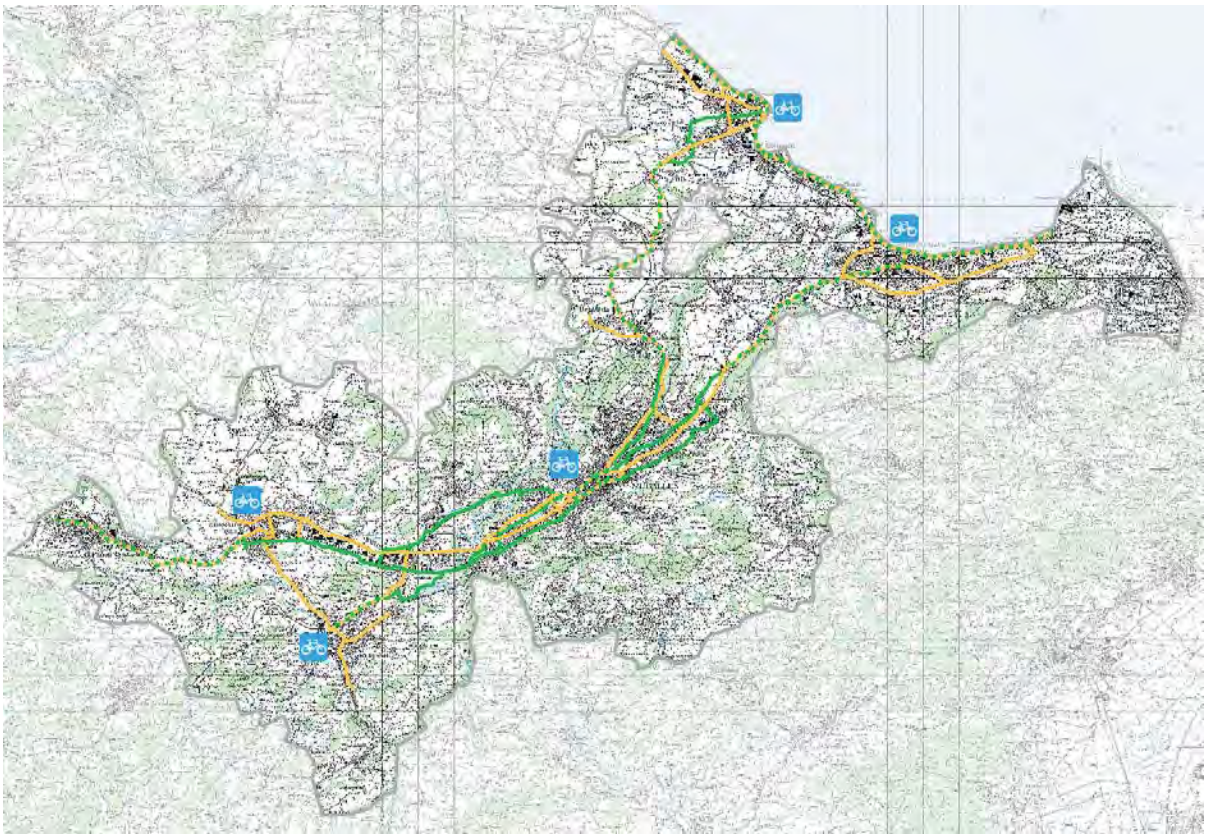
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3 - 4	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr.2.15.2 St.Gallen, Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG

Inhalt

Neue Rad- und Fussverkehrsführung von der Zürcher Strasse, westlich der AFG Arena, mit einer Brücke über die A1 Richtung Gründenmoos

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP St.Gallen West - Gossau Ost (Nr. 4.6)
- Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. Velogängige Unterführung) (Nr. 2.15.3)

Stand Planung, Projektierung

Vorstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2017

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2018

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr inkl. Datenbank
- Kostenschätzung Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

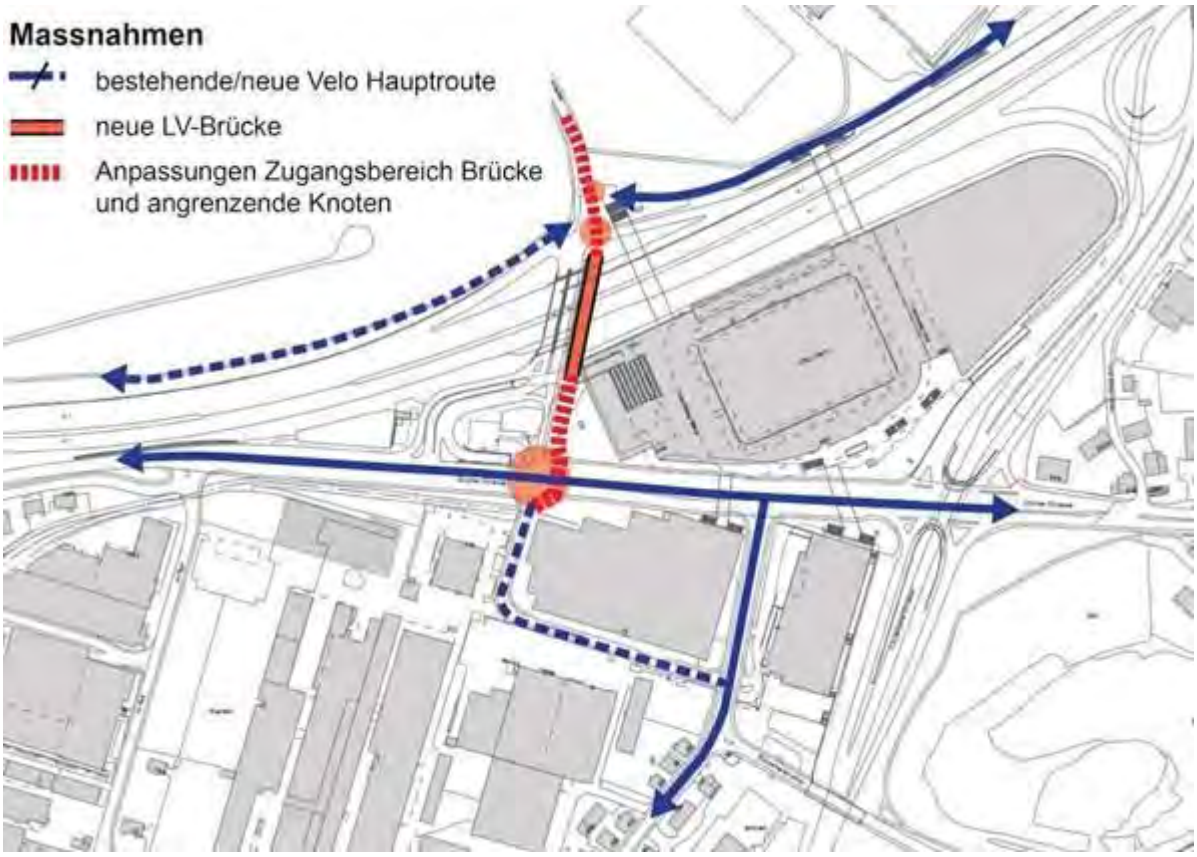
Kosten, Finanzierung

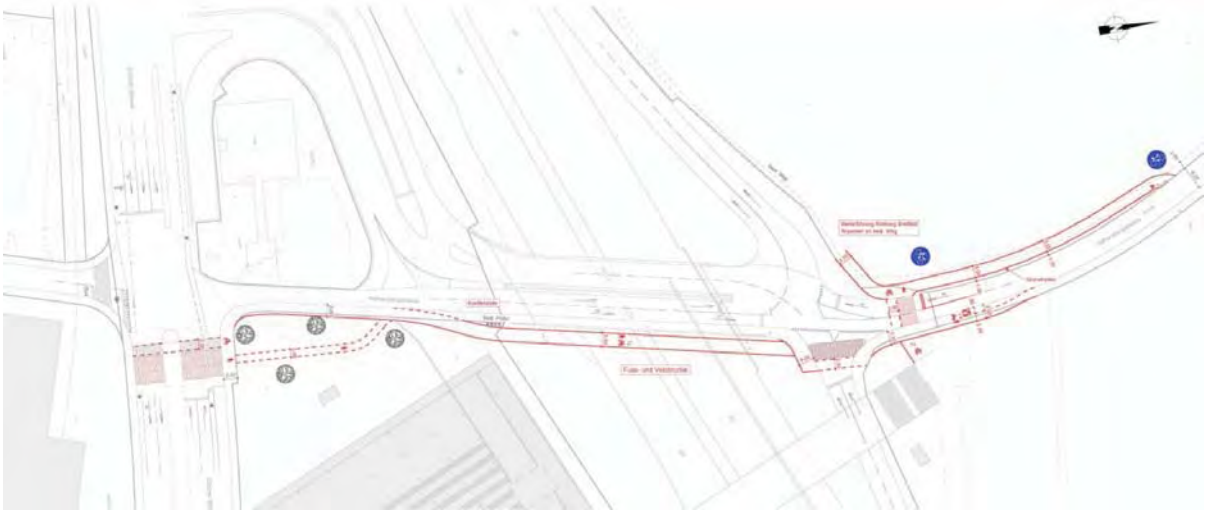
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.3 St.Gallen, Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung

Inhalt

Neue Fusswegverbindung Bahnhof / Bushof Winkeln (Nordseite) bis zur Zürcher Strasse („Fanmeile“) resp. Entwicklungsgebiet.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG (Nr. 2.15.2)
- Bahnhof Winkeln, Bushof (Nr. 2.12.2)
- Bahnhof Winkeln, Unterführung (Nr. 2.12.9)
- ESP Winkeln (Nr. 4.6)

Stand Planung, Projektierung

- Vorstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2016

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2017

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011
- Vorstudie: Trassierung öffentlicher Verkehr St.Gallen Winkeln – Gossau, 2010

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere:

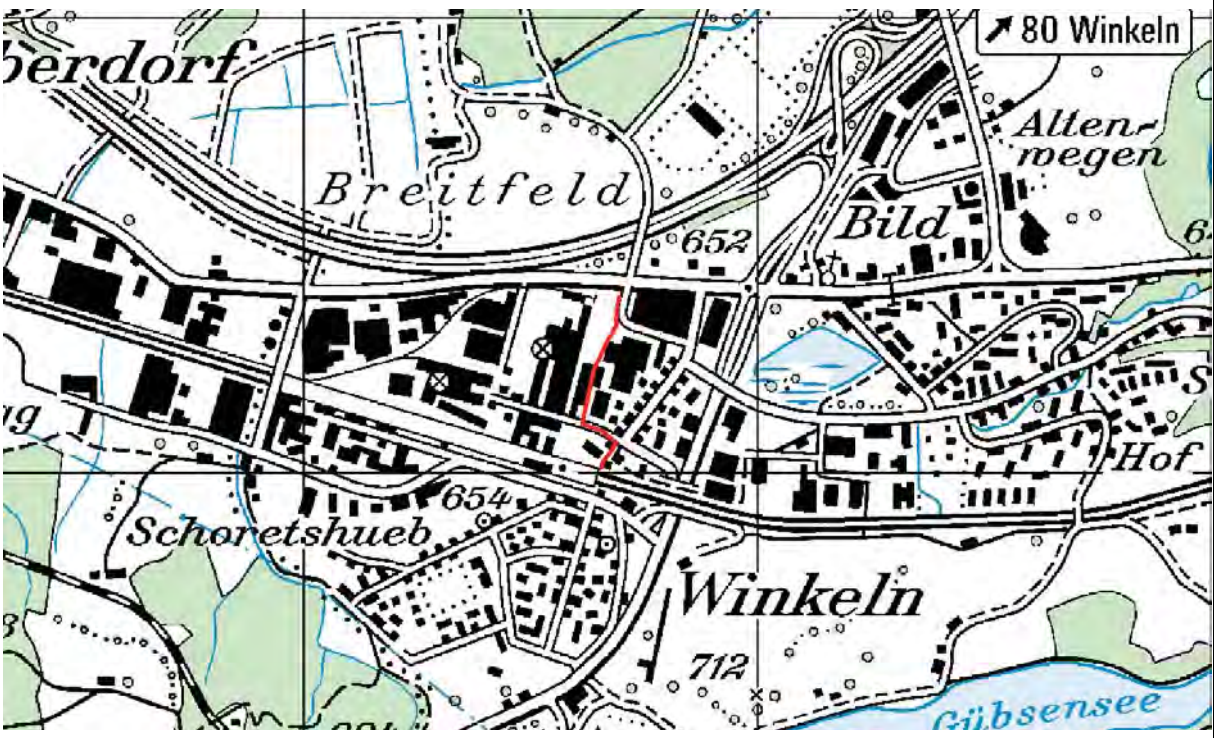
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.4 Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8

Inhalt

Anbau eines Rad- Gehweges entlang der Hauptstrasse vom südlichen Siedlungsrand Winkeln hinauf bis zum alten Zoll in Herisau (Winkler Stich). Gleichzeitig soll die Unfallstelle Kreuzung Appenzellerstrasse (H8)-Heinrichsbadstrasse umgebaut werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen

Stand Planung, Projektierung

Vorprojekt (August 2011)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2012

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorprojekt, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Gemeinde Herisau

Kosten, Finanzierung

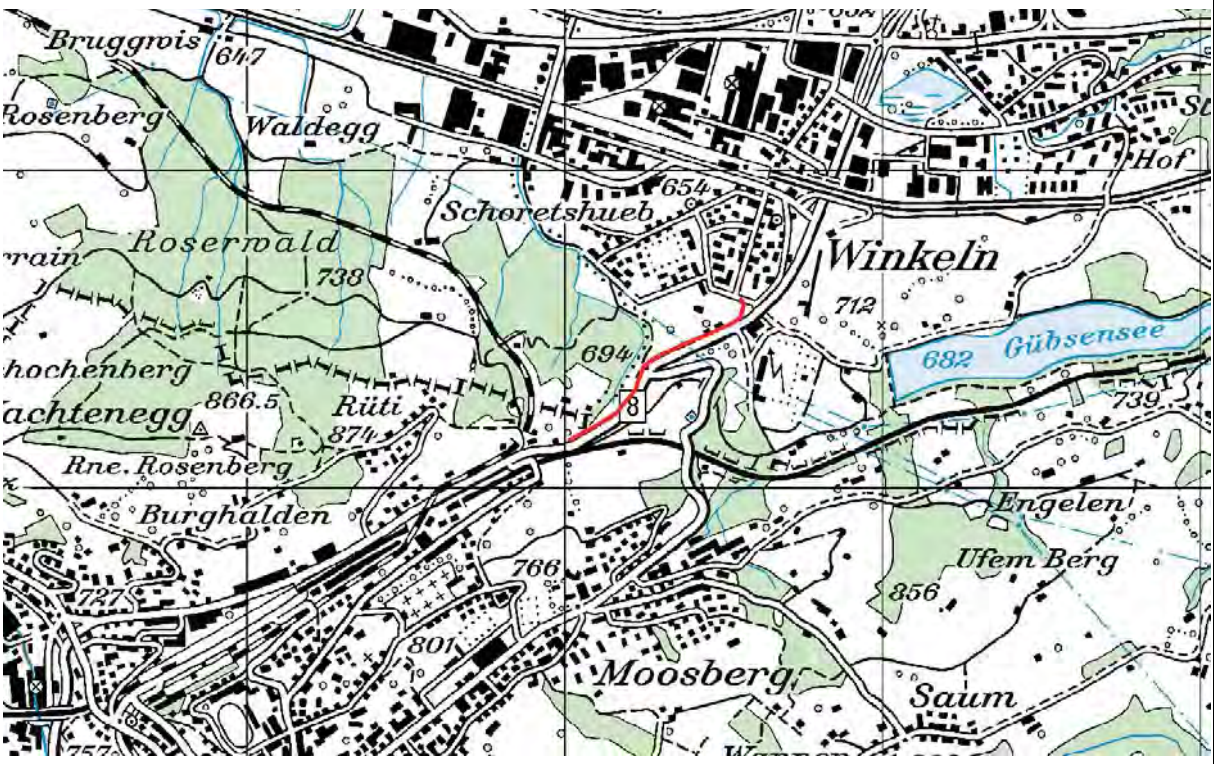
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.5	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

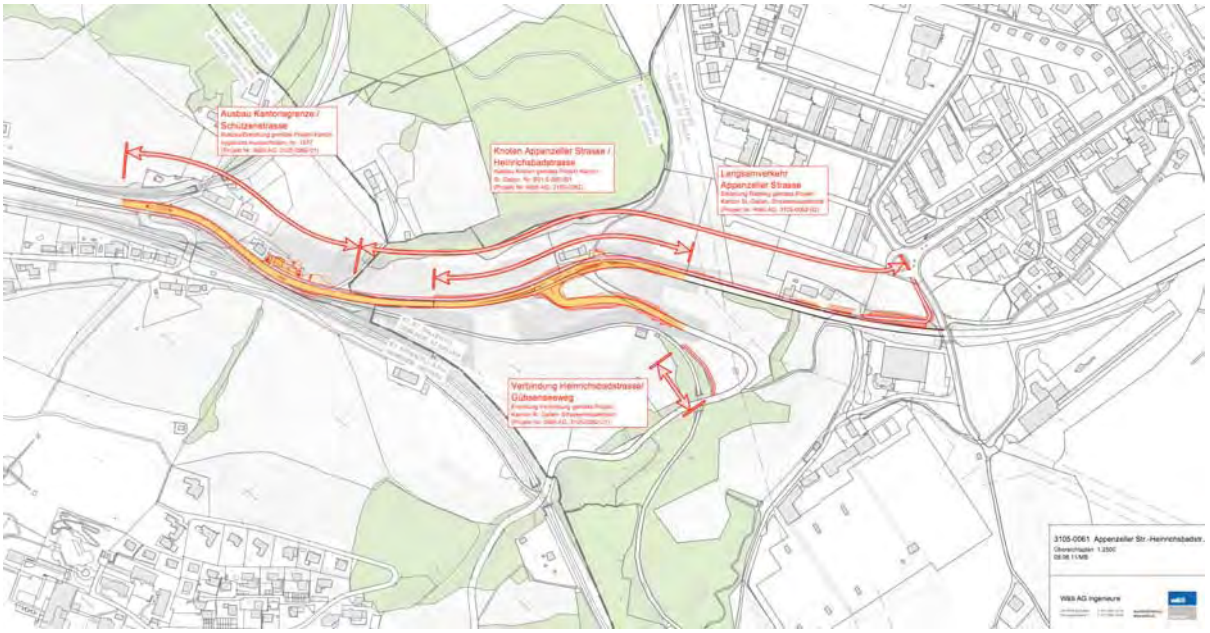
[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Beim Abschnitt Appenzell A.Rh. ist für die Erstellung des Radwegs die Strasse zu verlegen. Die Gesamtkosten betragen 2.3 Mio CHF. Davon sind rund 20 % (0.5 Mio.) für den Langsamverkehr reserviert. Die Kosten für den Langsamverkehr im St.Galler Abschnitt belaufen sich auf rund 0.9 Mio. CHF. Damit ergeben sich Gesamtkosten für den LV von rund Fr. 1.5 Mio.

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.5 St.Gallen, Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse

Inhalt

Neue Fuss und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse (Gründenmoos)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- MIV-Massnahme Geissbergstrasse

Stand Planung, Projektierung

- Vorstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2020
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr inkl. Datenbank
- Kostenschätzung, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011
- Vorstudie 2011, Emch+Berger, St.Gallen, Hrsg. Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

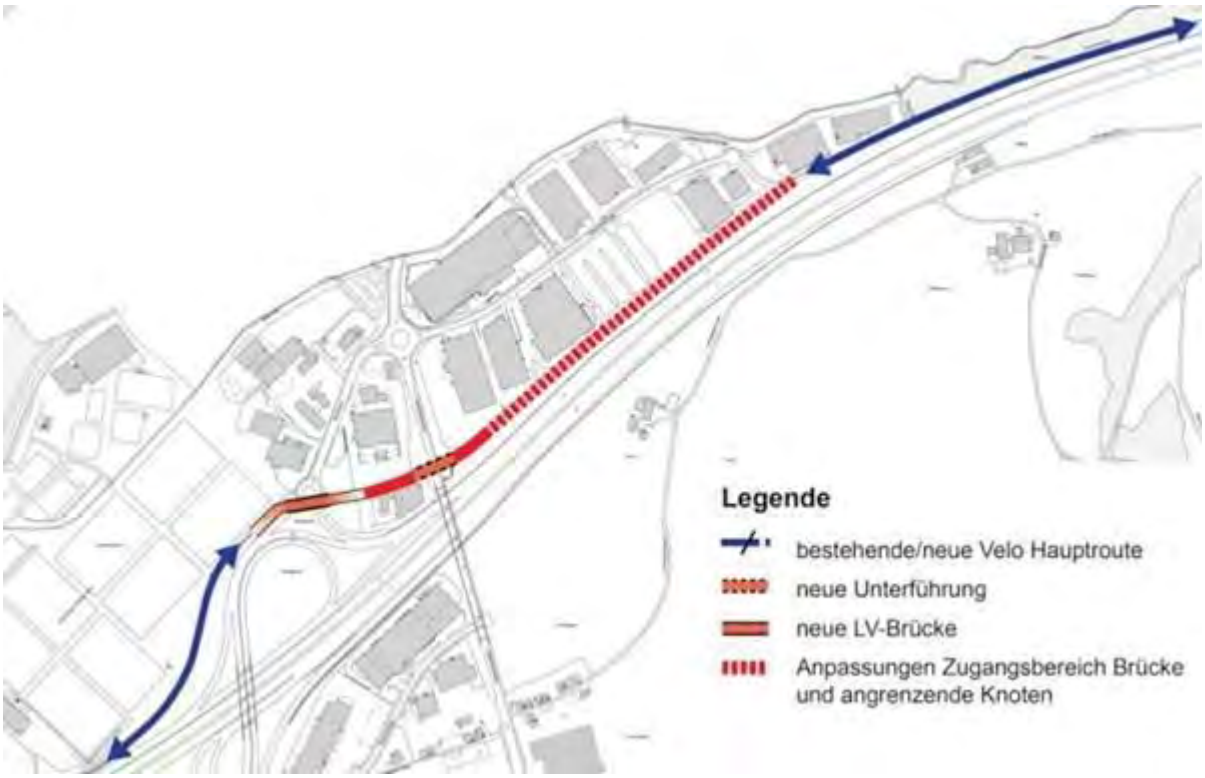
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.6 St.Gallen, Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen

Inhalt

Das Befahren der bestehenden SBB-Brücke zwischen Winkeln und Bruggen mit dem Velo ist heute - aufgrund der geringen Breite - nur im Schritttempo gestattet. Um diese Netzlücke zu schliessen soll die Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln – Bruggen vorgenommen werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2018

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2020

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung basierend auf einer Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, SBB

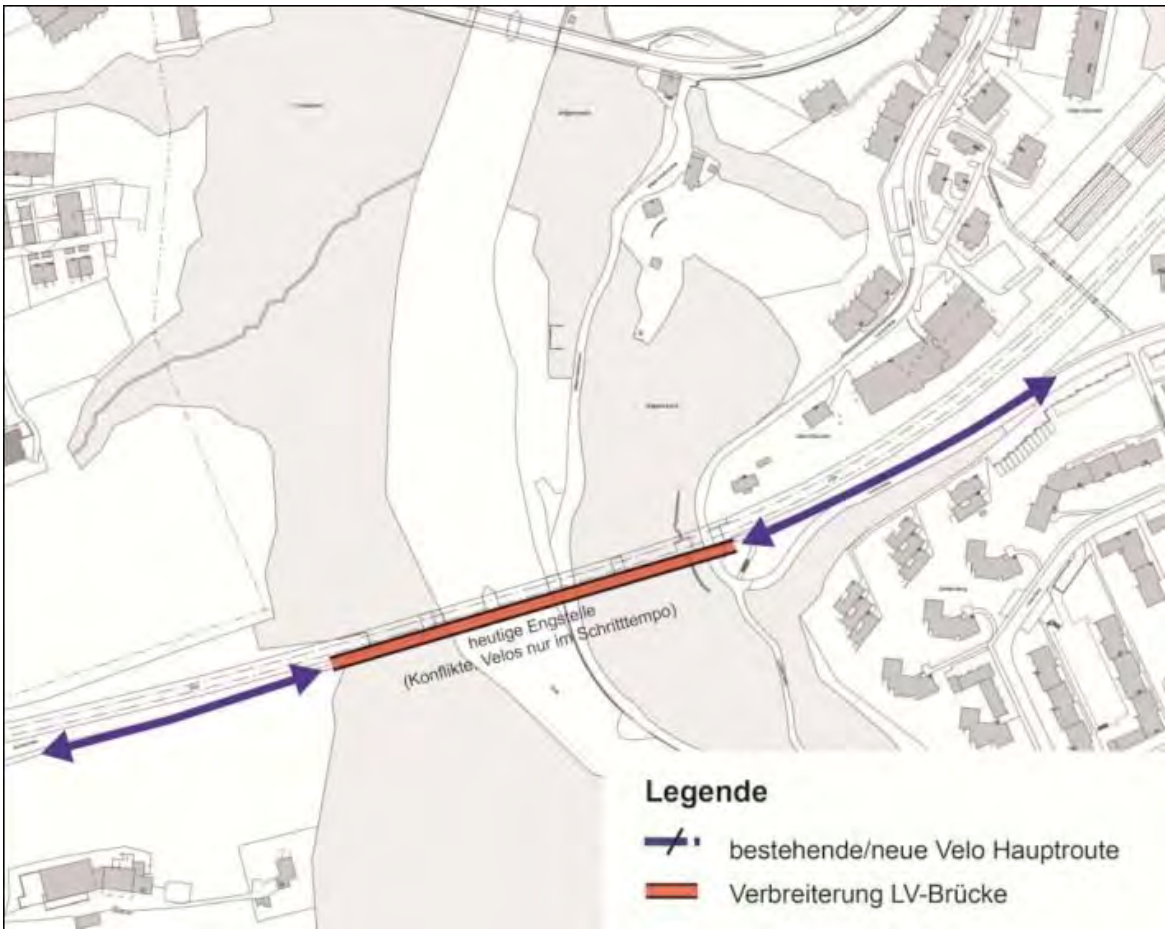
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.7	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.7 St.Gallen, St.Leonhard-Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung

Inhalt

Langsamverkehrstunnel Reithalle - Lokremise

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2019
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2017

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr inkl. Datenbank
- Kostenschätzung, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

-

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.8 St.Gallen, Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, mit Verlängerung bis Oberstrasse

Inhalt

Fussverbindung Lachen / Vonwil - Güterbahnhofareal - Oberstrasse

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP Güterbahnhof (Nr. 4.6)
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (AP 1 Nr. 2.3)

Stand Planung, Projektierung

Projekt (infolge abgelehnter Überbauungsplan Güterbahnhofareal z.Z. sistiert)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2016

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2018

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Bauprojekt, Bänzinger Partner AG, 2007

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Appenzeller Bahnen

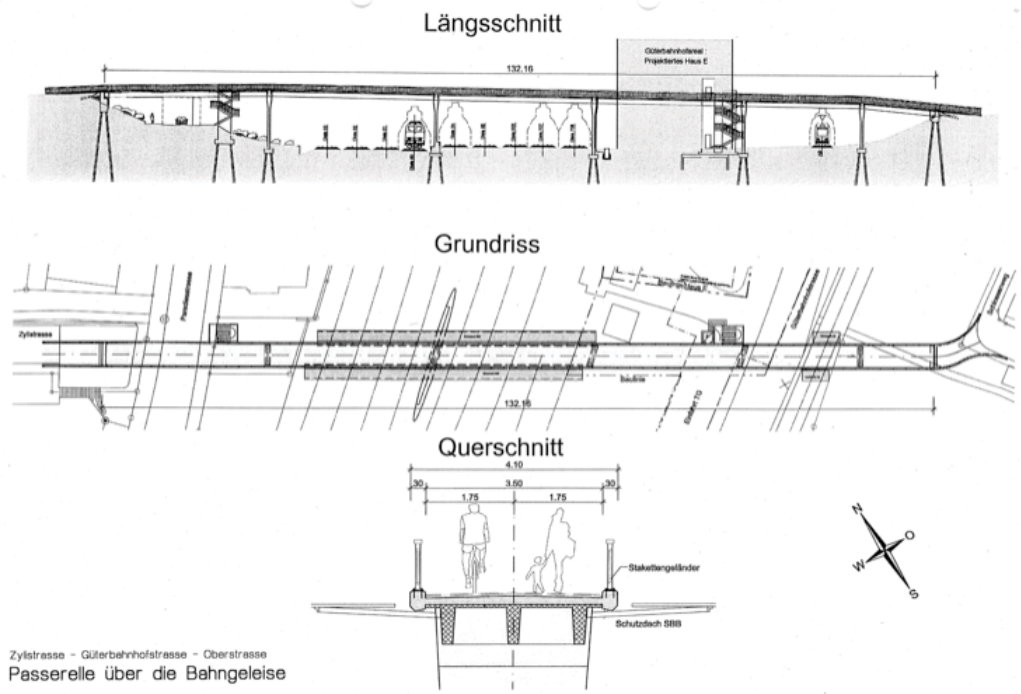
Kosten, Finanzierung

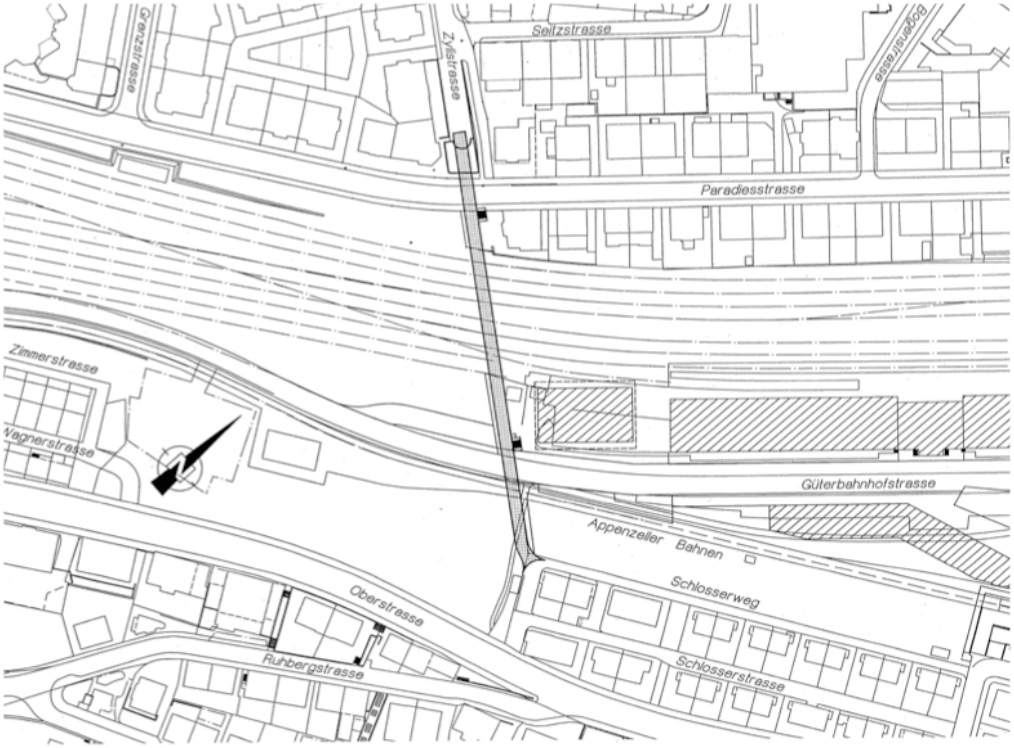
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.1	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.9 St.Gallen, Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie

Inhalt

Velo- und Fussgängerpasserelle zwischen Güterbahnhofstrasse und St.Leonhardskirche

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- ESP Güterbahnhof (Nr. 4.6)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2020
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung basierend auf Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: SBB, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.10 St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4

Inhalt

Langsamverkehrsverbindung zwischen FH und Zugang Perron 4

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Bahnhofplatz (Nr. 2.14.1)
- 4. Perron

Stand Planung, Projektierung

- - Vorstudie / Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2013

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorstudie, Nänny&Partner, St.Gallen, 2010 (für Teilbereich Zugang Perron 4)
- Kostenschätzung basierend auf einer Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, SBB

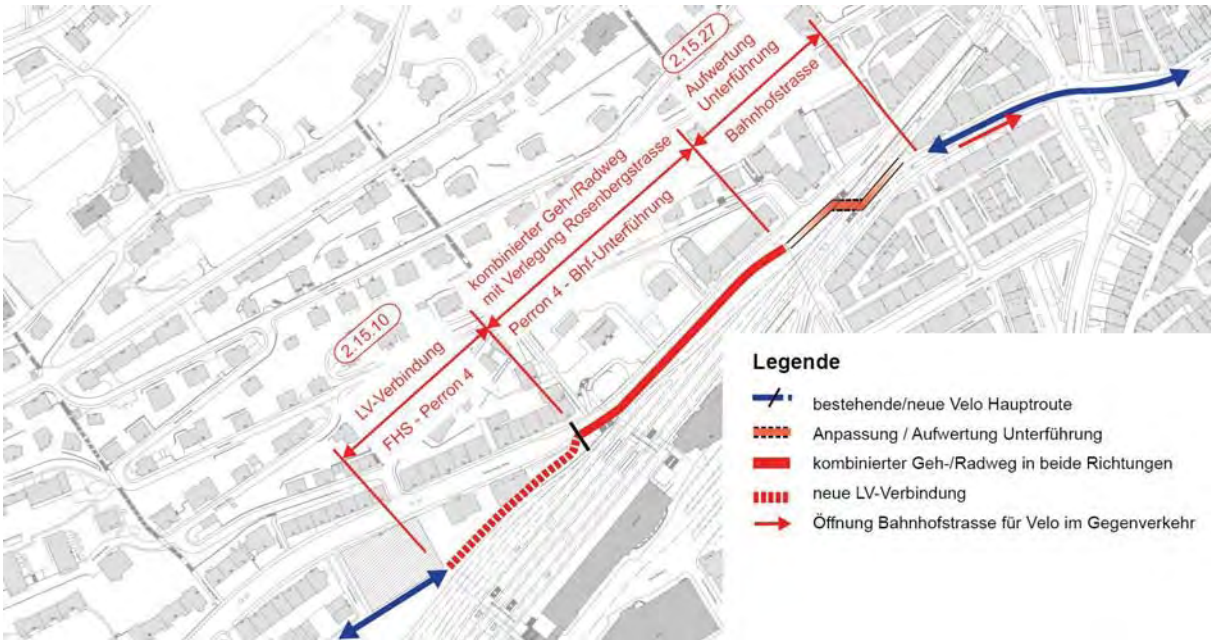
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Bestandteil Gesamtmassnahme „St.Gallen, neue Veloverbindung zwischen FH und Bereich Unterführung Bahnhofstrasse“. Diese Massnahme ist in folgende Teilmassnahmen unterteilt (mit den jeweiligen Realisierungszeiträumen):

- St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4: A-Massnahme
- St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr: B-Massnahme
- St.Gallen, Verbesserung Veloverbindung zw. Perron 4 und Unterführung Bahnhofstrasse: C-Massnahme

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.11 St.Gallen, südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation

Inhalt

Neue Velostation südöstlich Hauptbahnhof St.Gallen, aufgrund der Wichtigkeit des HB als multimodale Drehscheibe und der Hauptausrichtung der Stadt.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Neugestaltung Bahnhofplatz (Nr. 2.14.1)
- Verlängerung der Ratshausunterführung (PU-Ost): Umsetzung nur möglich mit Verlängerung PU-Ost, welche im aktuellen Projekt aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht vorgesehen ist (Nr. 2.15.12)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2014
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2012

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr inkl. Datenbank
- Kostenschätzung, Wälli Ingenieure AG; St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

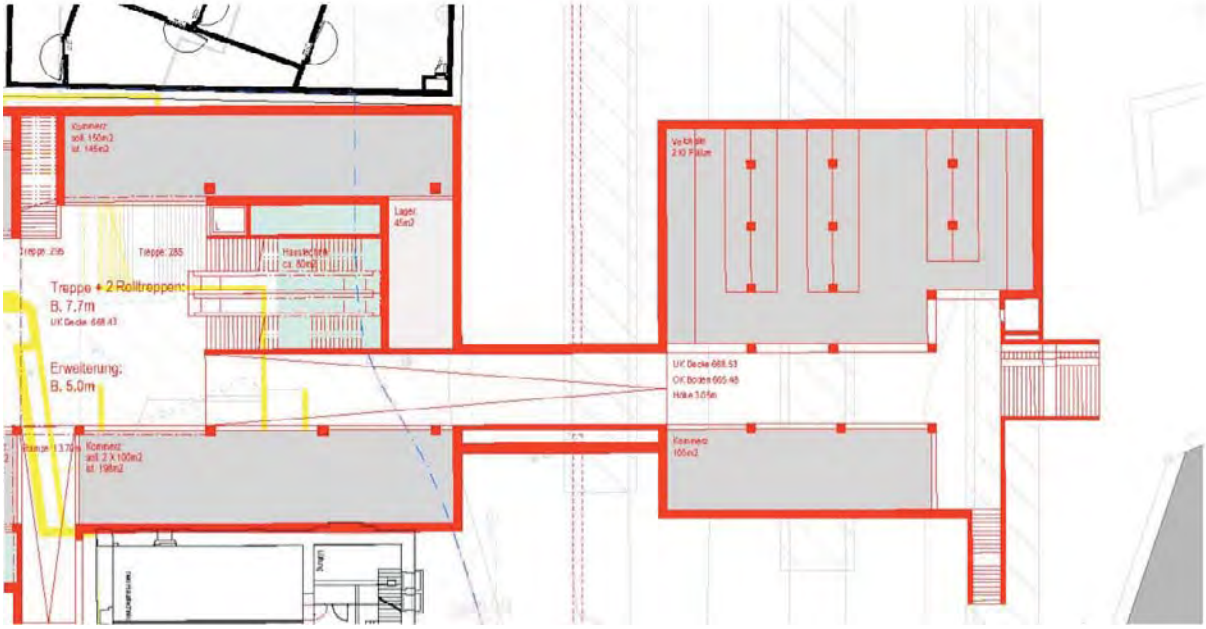
Kosten, Finanzierung

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

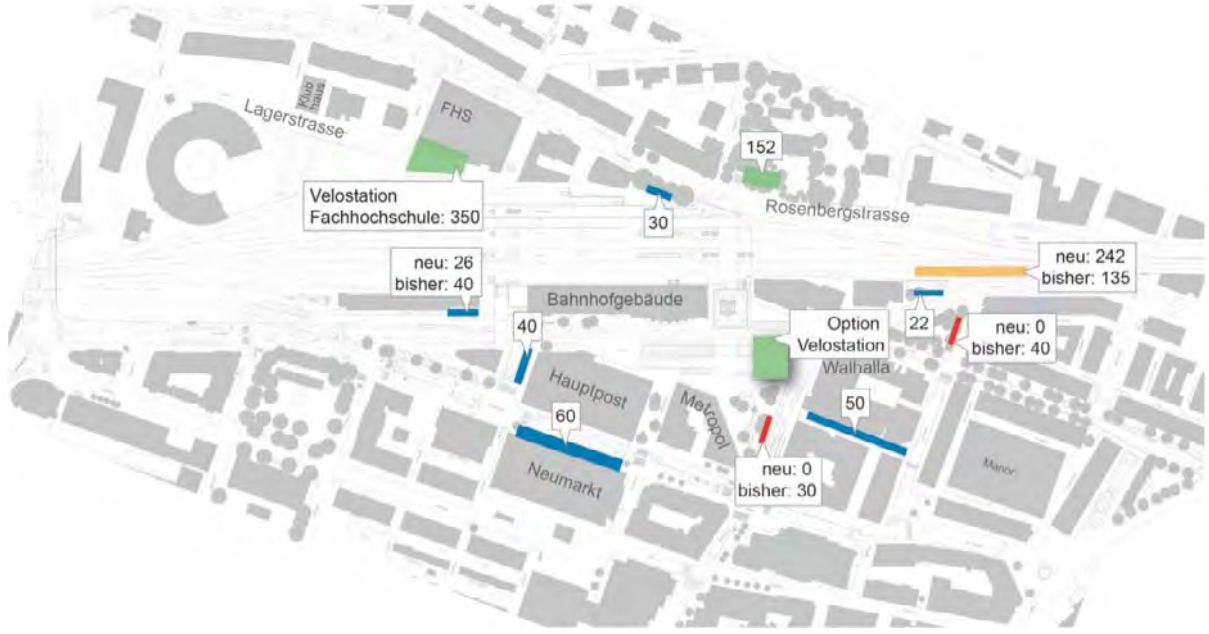
[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Angebotskonzept Bahnhofplatz inkl. Velostation



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Velostation südöstlich HB ist nur unterirdisch möglich, was mit hohen Kosten verbunden ist.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.12 St.Gallen, Verlängerung der Rathausunterführung

Inhalt

Verlängerung der Rathausunterführung (PU Ost) unter dem Bahnhofplatz

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Neugestaltung Bahnhofplatz, Umsetzung der Verlängerung der PU Ost derzeit aus Kosten-Überlegungen nicht vorgesehen (Nr. 2.14.1)
- Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) (Nr.2.14.4)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2013

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorprojekt, Planungsteam Akari; 31.08.2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: SBB, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen; Transportunternehmungen (PostAuto, VBSG, Regiobus, Appenzeller Bahnen)

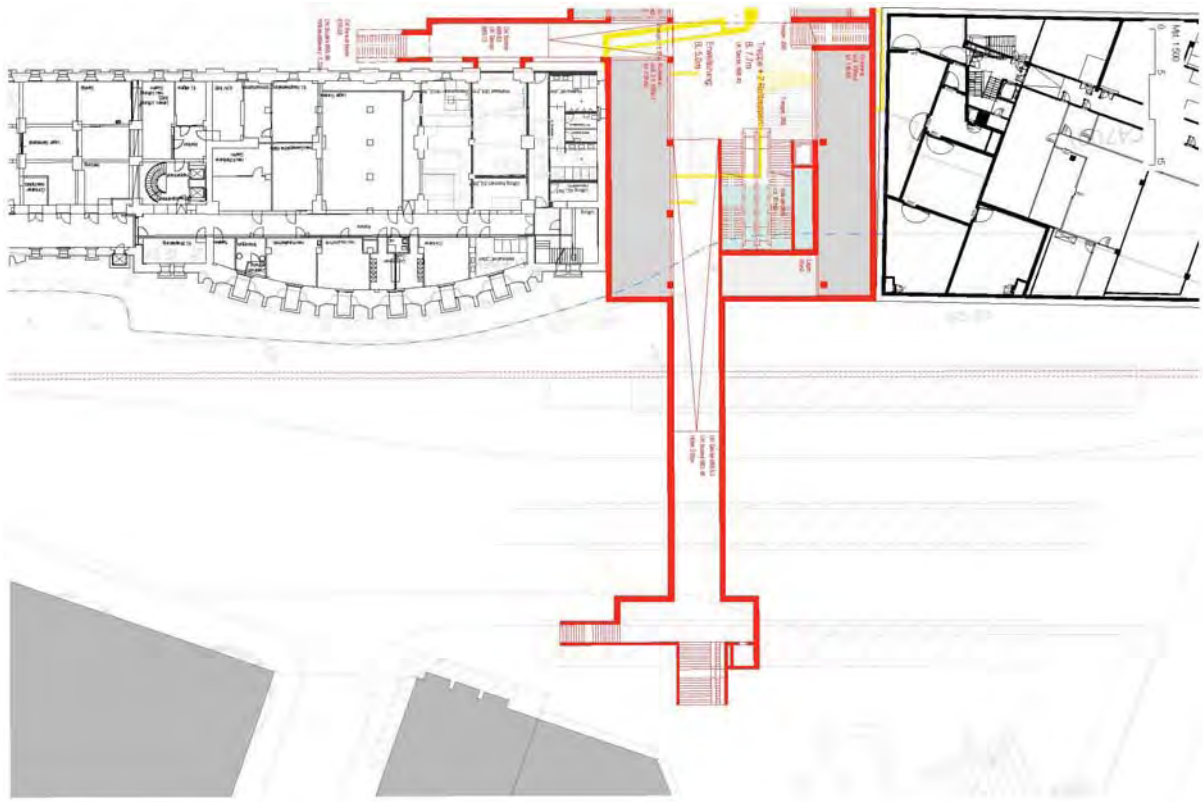
Kosten, Finanzierung

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 (Variante ohne Mittelaufgang)



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Das Gesamtprojekt Bahnhofplatz und Bahnhof beinhaltet die Massnahme „Neugestaltung Bahnhofplatz“ (Nr. 2.14.1), die Massnahme „Ausbau Rathaus-Unterführung PU Ost“ (Nr. 2.14.4) sowie die allfällige Massnahme „Verlängerung der Rathaus-Unterführung“ (Nr. 2.15.12). Für das Gesamtprojekt ergeben sich Kosten von rund CHF 100 bis 120 Mio.

Die Kosten für die allfällige Massnahme „Verlängerung der Rathaus-Unterführung“ betragen dabei rund CHF 10 Mio.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.13 St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung

Inhalt

Im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen und des dadurch frei werdenden Trassees und der Aufhebung der Strassenquerung durch die Appenzeller Bahnen soll auf der Teufener Strasse im Riethüsliquartier. eine Strassenraumgestaltung vorgenommen werden. Bergwärts ist dabei ein Radstreifen vorgesehen.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- St.Gallen, Riethüsli (Teufener Strasse) (Nr. 2.9.3)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2017
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen, Appenzeller Bahnen

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	0.8	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Bestandteil der Massnahme St.Gallen, Riethüsli (Teufener Strasse). Gesamtkosten: 3.2 Mio., davon LV-Anteil 0.8 Mio.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.14 St.Gallen, Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der Appenzeller Bahnen (AB)

Inhalt

Mit der Realisierung der Durchmesserlinie AB und dem damit verbundenen Ruckhaldentunnel wird das Trassee der AB frei und kann als Rad- und Fusswegverbindung genutzt werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (AP 1 Nr. 2.3)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2017
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen

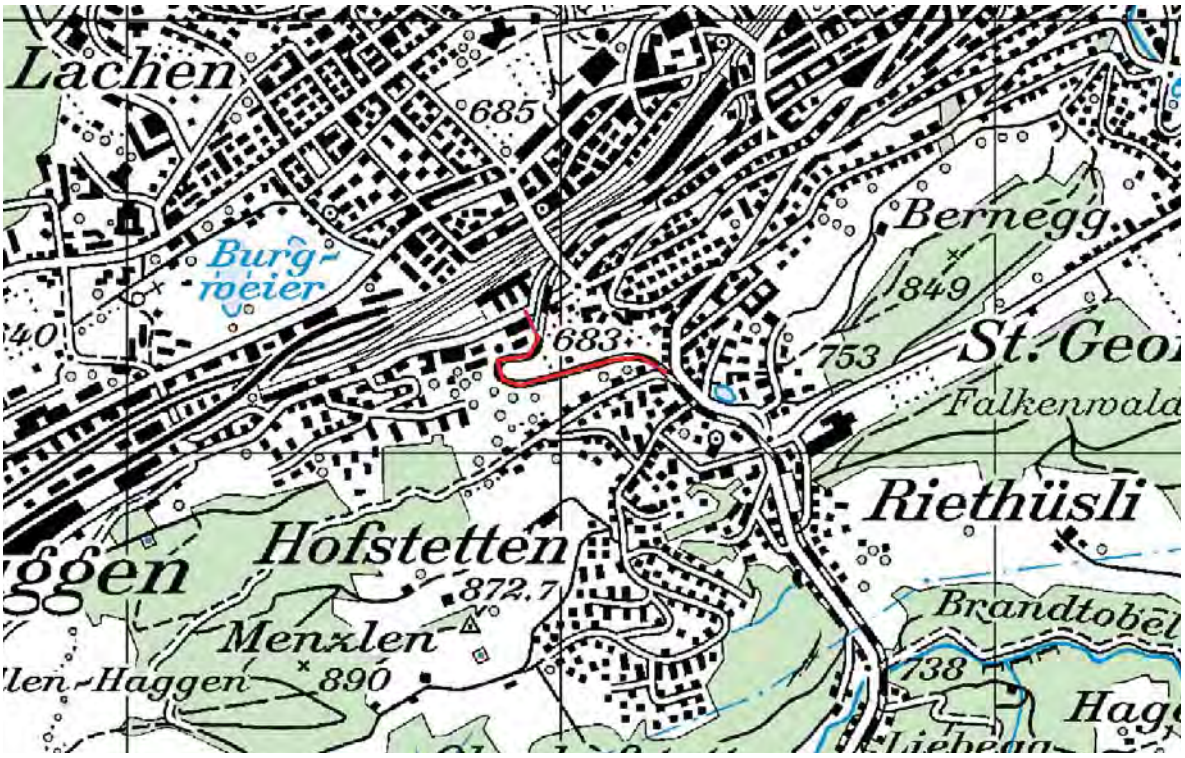
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.7	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.15 St.Gallen, Bahnhof St.Fiden, Velopasserelle

Inhalt

Die heutige Passarelle stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Gebiet St.Fiden und dem Nordquartier dar und wird oft verbotenerweise als Veloverbindung genutzt. Deshalb soll eine separate Velo-Passarelle erstellt werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- St.Gallen, Bahnhof St.Fiden (Nr.2.12.1)
- ESP Bahnareal St.Fiden (Nr. 4.6)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2018
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2020
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2016

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung basierend auf einer Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: SBB, Stadtplanungsamt St.Gallen

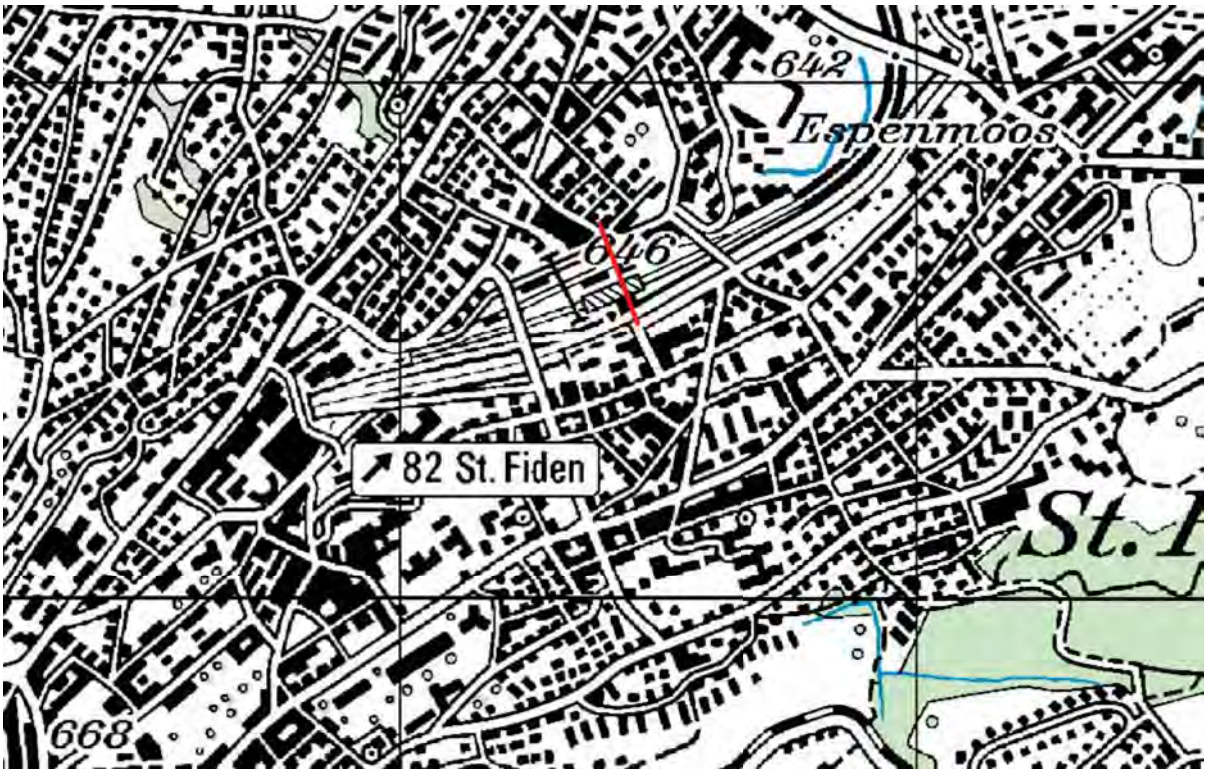
Kosten, Finanzierung

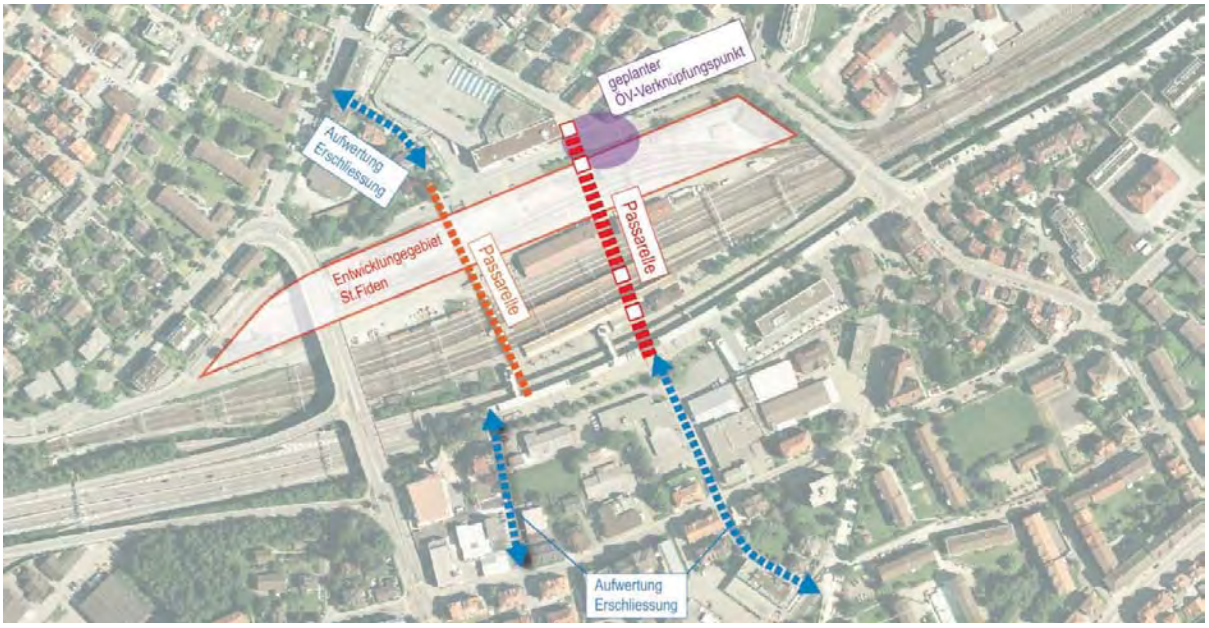
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.0	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.16 St.Gallen, Schönbüelachse

Inhalt

Die heutige Situation mit ihren beträchtlichen Sicherheitsdefiziten und Gefahrenstellen für den rollenden Langsamverkehr soll verbessert und eine attraktive Situation angeboten werden. Dazu wird ein kombinierter Geh- und Radweg entlang der Schönbüelstrasse mittels Verbreiterung des Trottoir sowie ein neuer kombinierter Geh- und Radweg auf der Zil-, Martinsbrugg- und Tablatstrasse erstellt. Im Querungsbereich des Knotens Zil und Martinsbrugg werden die Velofahrenden mit einer Velofurt zusammen mit den zu Fuss Gehenden geführt. Für die zu Fuss Gehenden wird das heute fehlende Trottoir von der Autobahnbrücke bis zur Rorschacher Strasse ergänzt.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Vorstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2014
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Konzeptionelle Überlegungen TBA Stadt und TBA Kanton St.Gallen, Arbeitspapier April 2010
- Vorstudie Wälli Ingenieure AG, St.Gallen, 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen, ASTRA

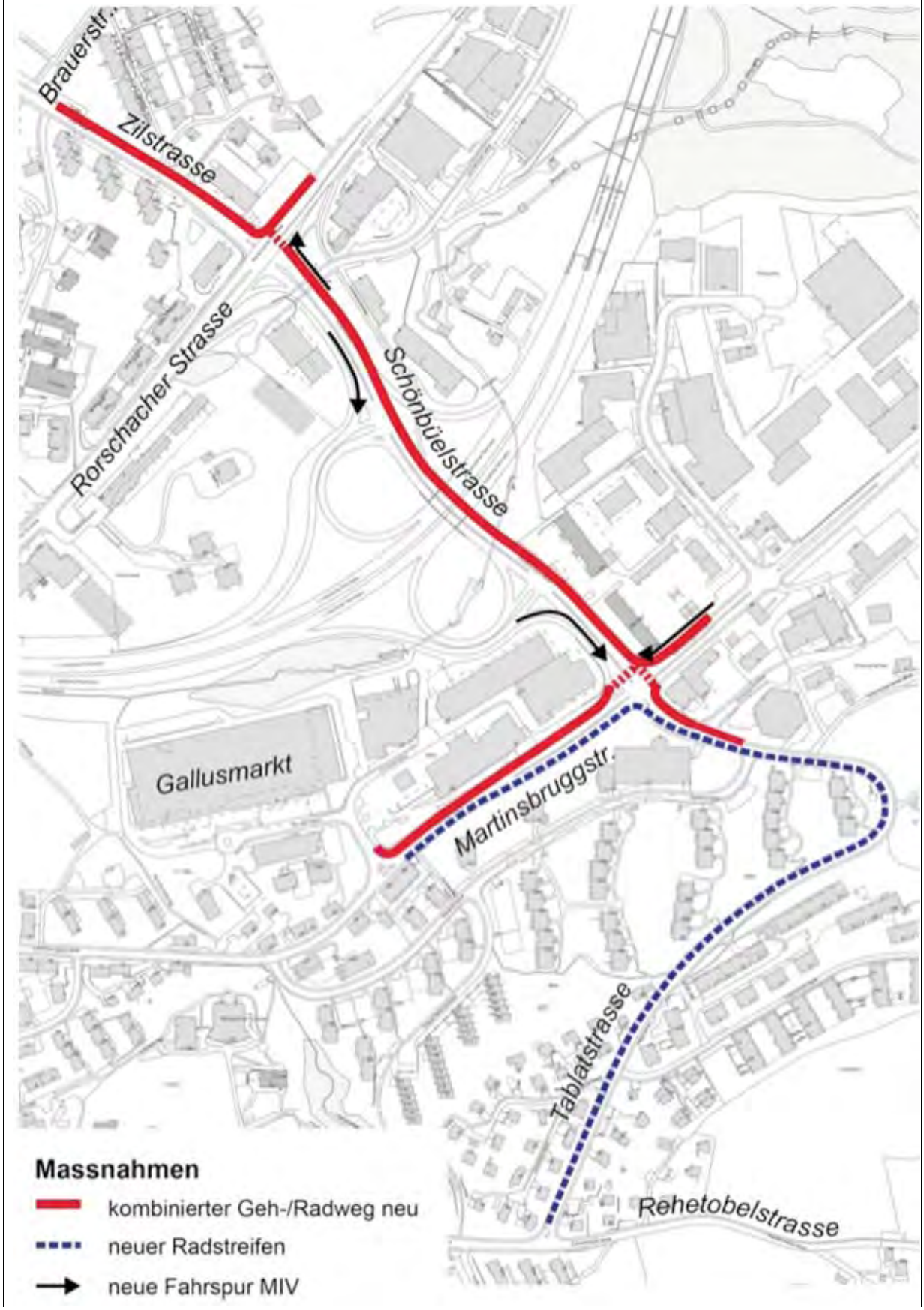
Kosten, Finanzierung

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:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

- Das Gesamtprojekt inkl. der Leistungssteigerung der Knoten beläuft sich auf Fr. 5 Mio. Der Anteil der Langsamverkehrsmassnahmen beträgt rund Fr. 2.5 Mio.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.17 Rorschach, Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB

Inhalt

Personen- und Velounterführung Bahnhof Stadt

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Ausbau Bahnhof Stadt (Nr. 2.12.4)
- Arealentwicklungen Bahnhof Stadt

Stand Planung, Projektierung

Konzeptstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Stadt Rorschach
Weitere: SBB

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.18 Goldach / Rorschach, neue Langsamverkehrsachse entlang Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt)

Inhalt

Neue Langsamverkehrsachse entlang Bahntrasse Goldach - Rorschach (Bahnhof Stadt)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Ausbau Doppelspur Goldach Ost – Rorschach Stadtbahnhof (Nr. 2.10.1)
- Ausbau Bahnhof Stadt (Nr. 2.12.4)

Stand Planung, Projektierung

LV-Konzept

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschach

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen / Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, SBB

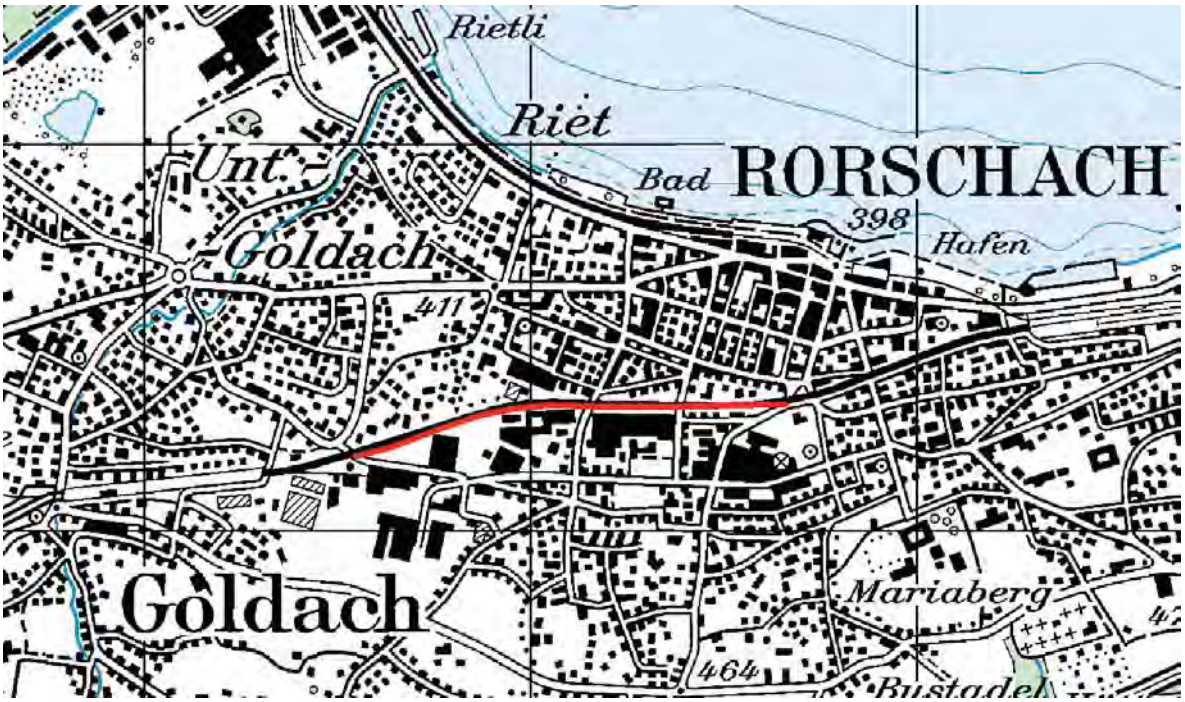
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	3.5	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.19 Gossau, Verbindung Gossau Mettendorf - St.Gallen Winkeln (Streckung Zürcher Strasse)

Inhalt

Streckung (bauliche Begradigung) der Zürcher Strasse / St.Gallerstrasse von St.Gallen West bis Gossau Mettendorf im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt St.Gallen West / Gossau Ost. Nutzung der alten Zürcher Strasse / Industriestrasse als ÖV-Korridor (Eigentrassierung). Erstellung eines separaten Fuss- und Veloweges entlang der Kantonsstrasse.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse /ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost (Nr. 2.13.1)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Weitere: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

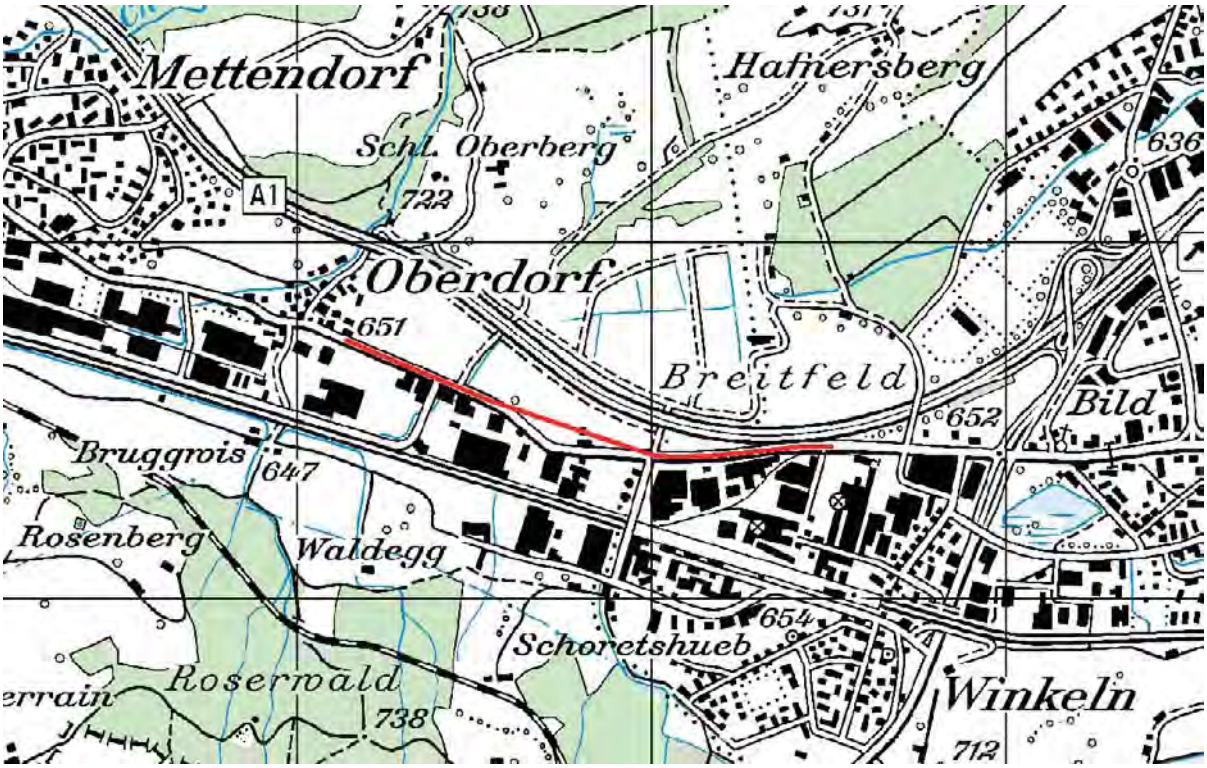
Kosten, Finanzierung

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

- Bestandteil des Gesamtprojekts Streckung Zürcher Strasse. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen 20 Mio. Fr. Der LV-Anteil an den Projektkosten macht 25 % aus.

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.20 Gossau, Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung

Inhalt

Durch eine neue Gleisquerung soll eine verbesserte Anbindung des Wohn- und Industriegebiets Ruppen (westlich der Bahnlinie) gewährleistet und die Anbindung des Umsteigepunktes gemäss Angebotskonzept Agglomerations-ÖV verbessert werden.

Flankierende Massnahmen

- Umsteigepunkt Arnegg gemäss Angebotskonzept Agglomerations-ÖV (Nr. 2.12.8)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Konzeptstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt Gossau

Weitere: SBB, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

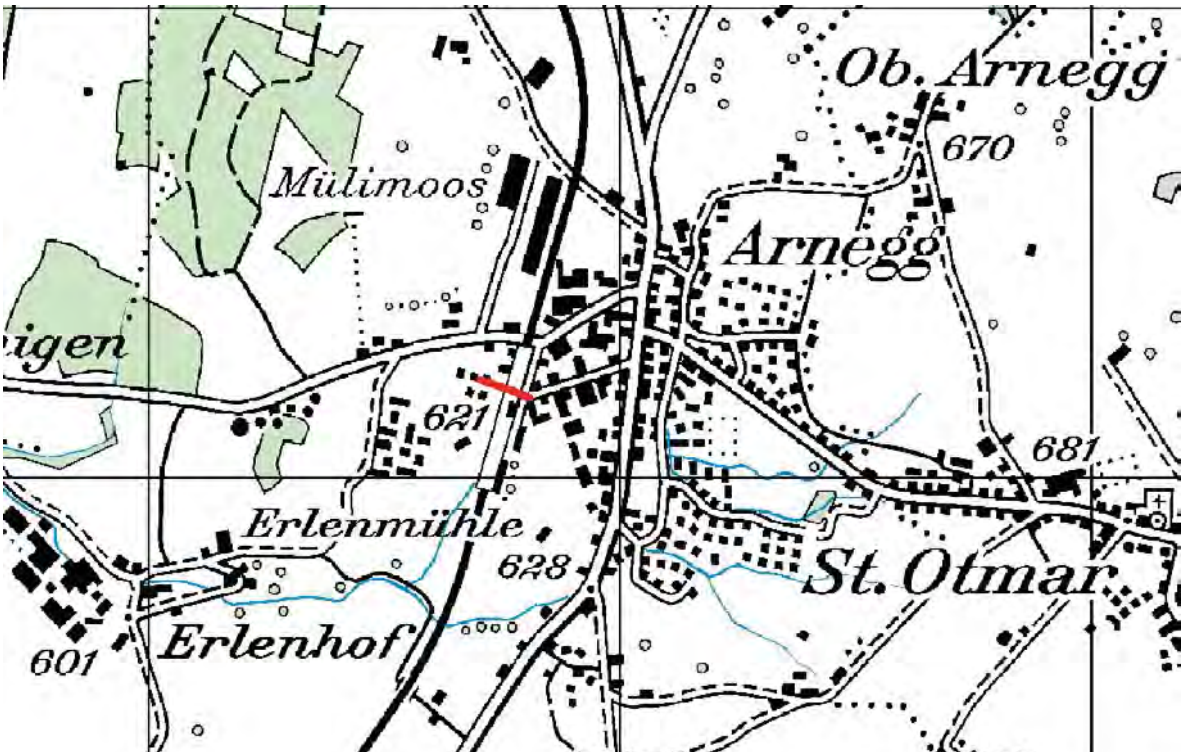
Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.21 Herisau, Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere

Inhalt

Anbindung des Schulhauses Ebnet und der Bahnhofstrasse / Obstmarkt südlich und des Quartiers Melonenstrasse - St.Gallerstrasse nördlich des Bahnhofs durch neue Fusswegverbindungen (Wege, Brücken, Unterführungen)

Zielsetzung

Verbesserung der Intermodalität hinsichtlich Langsamverkehr vom Schulhaus Ebnet und dem Ortszentrum Herisau sowie vom nördlichen Quartier Melonenstrasse - St.Gallerstrasse Richtung Bahnhof.

Flankierende Massnahmen

- Begegnungszone Güterstrasse

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau, Appenzeller Bahnen, SOB Südostbahn

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh., Fachstelle Fuss- und Wanderwege Appenzell A.Rh.

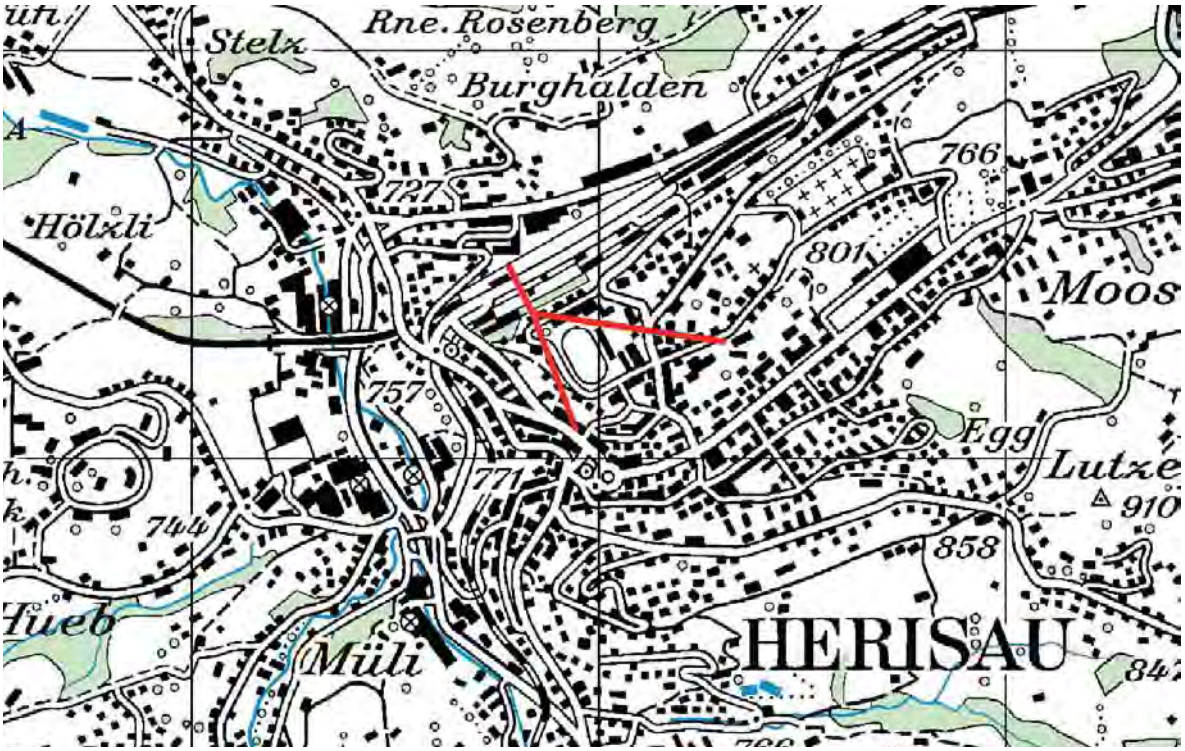
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.3	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.22 Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt Herisau mit Fussgänger- / Velosteg

Inhalt

Langsamverkehrsverbindung des westlich des Glattal gelegenen Wohn- und Gewerbegebietes mit dem Bahnhofgebiet Herisau und dem Dorfzentrum direkt und benutzerfreundlich über den SOB-Viadukt.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Sanierung SOB-Viadukt
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

- Eine aktuelle Variantenbeurteilung "Veloführung Glattal-Viadukt" liegt vor.
- Auftrag für eine Konzeptstudie für einen Steg am Glattalviadukt ist erteilt.
- Erste Resultate zu Statik, Verträglichkeit mit dem denkmalgeschützten Viadukt und Kosten liegen Ende Februar 2012 vor

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: Vorleistungen im Rahmen der Sanierung des SOB Viadukts Sommer 2012. Bau des Steges 2015 - 2018

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- kommunaler Richtplan
- Grobprüfung Machbarkeit inkl. Grobkostenschätzung, Gruner + Wepf Ingenieure AG, Zürich, 27.3.2010

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau

Weitere: SOB Südostbahn, Denkmalpflege Kanton Appenzell A.Rh., Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	4.75	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.23 Flawil: Burgau: Lücke LV-Achse Flawil - Gossau, Neubau Rad- und Gehweg

Inhalt

Fürstenlandradweg Nr. 33, Flawil, Abschnitt Schändrichstrasse - Weiler Burgau

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Bauprojekt

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2016
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Gruner + Wepf Ingenieure AG, St.Gallen, Bauprojekt, 15. September 2011
- Technischer Bericht, Kostenvoranschlag

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Flawil

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

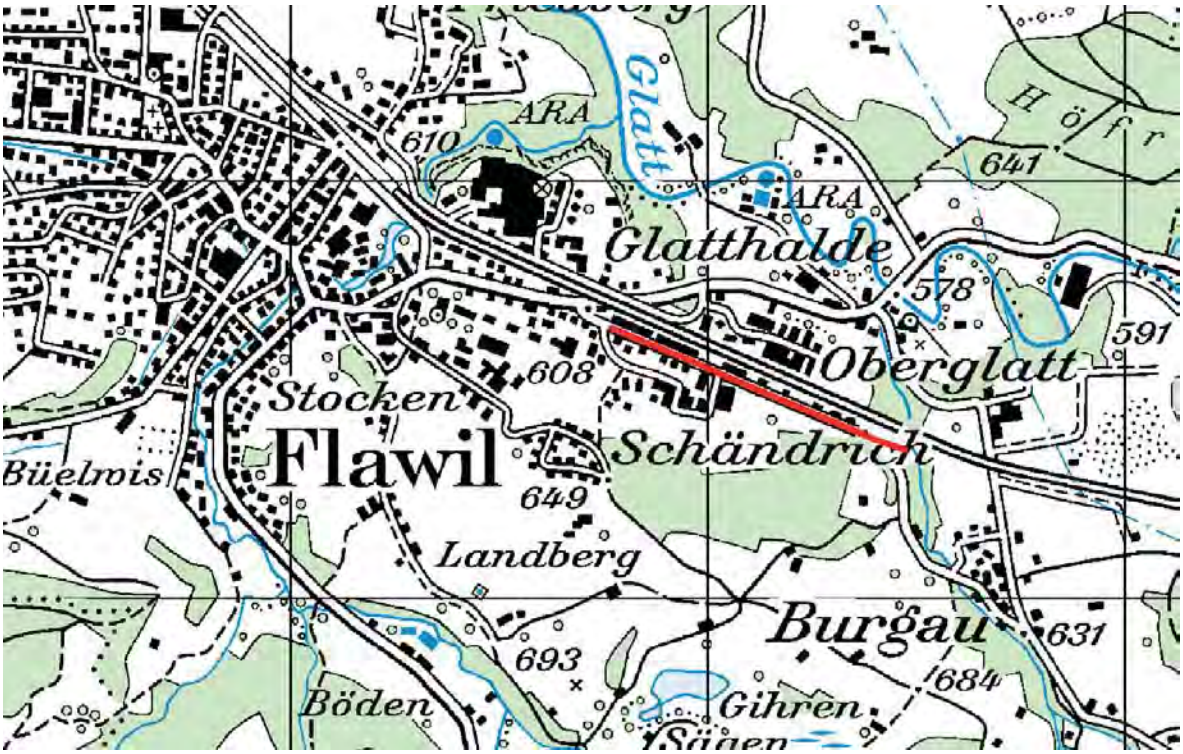
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.6	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.24 Flawil: Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron

Inhalt

Direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2016

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2016

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2015

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Flawil

Weitere: SBB

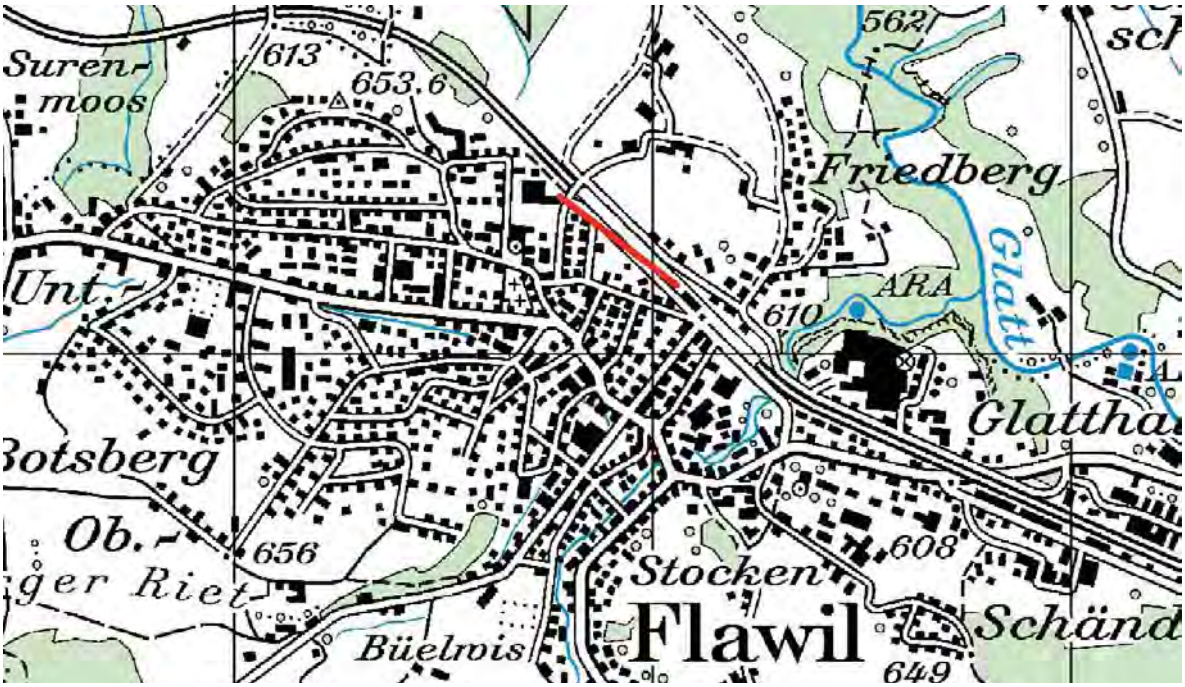
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.2	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.25 St.Gallen, Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark

Inhalt

Velo- und Fussverbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- MIV-Projekt Geissbergstrasse

Stand Planung, Projektierung

Vorstudie

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2021
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2022
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2019

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorstudie Emch+Berger, 2011
- Kostenschätzung basierend auf Vorstudie, Wälli AG, 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Gemeinde Gaiserwald

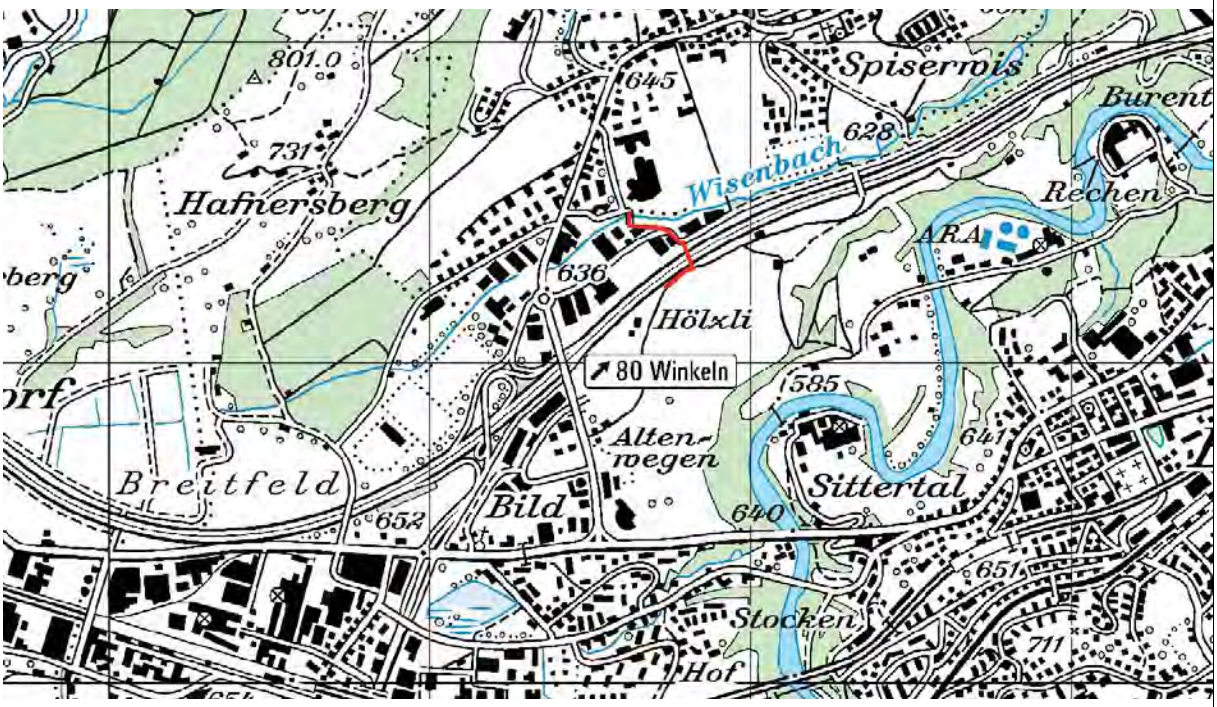
Kosten, Finanzierung

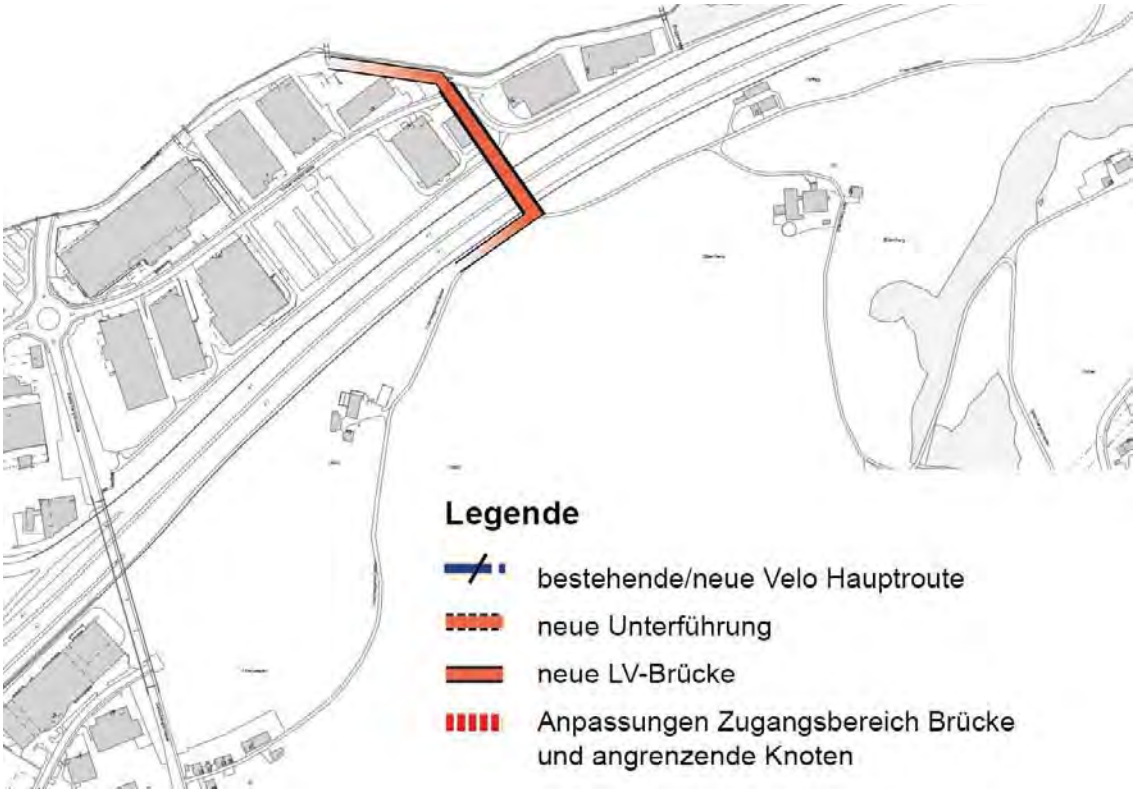
Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.4	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.26 St.Gallen: Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld

Inhalt

Für die Sicherstellung einer direkten Veloverbindung vom Gebiet Hinterberg mit dem Gebiet Bruggen ist eine Passerelle über das Gleisfeld von Bedeutung. Diese Verbindung ist nicht nur für die kleinräumige Beziehung wichtig, sondern auch als Freizeit route (Winkeln – Innenstadt) in Kombination mit der Verbindung über die SBB-Brücke und insbesondere von Winkeln via SOB-Brücke und weiter über zur neu geplanten sicheren und attraktiven Langsamverkehrsverbindung via Erlachstrasse. Daher soll die bestehende Fussgänger-Passerelle velogängig gemacht werden.

Flankierende Massnahmen

- Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln-Bruggen (Nr. 2.15.6)
- Langsamverkehrsverbindung via Erlachstrasse (Quotenregelung Langsamverkehr) (Nr. 2.19)

Koordinationsbedarf

- Ideenskizze

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2020

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2022

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2018

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung basierend auf einer Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.27 St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr

Inhalt

Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Bahnhofplatz (Nr. 2.14.1)

Stand Planung, Projektierung

- - Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn: 2021

Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2023

Zeitplan Einreichung Vorprojekt: 2019

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorstudie
- Kostenschätzung basierend auf einer Ideenskizze, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, SBB

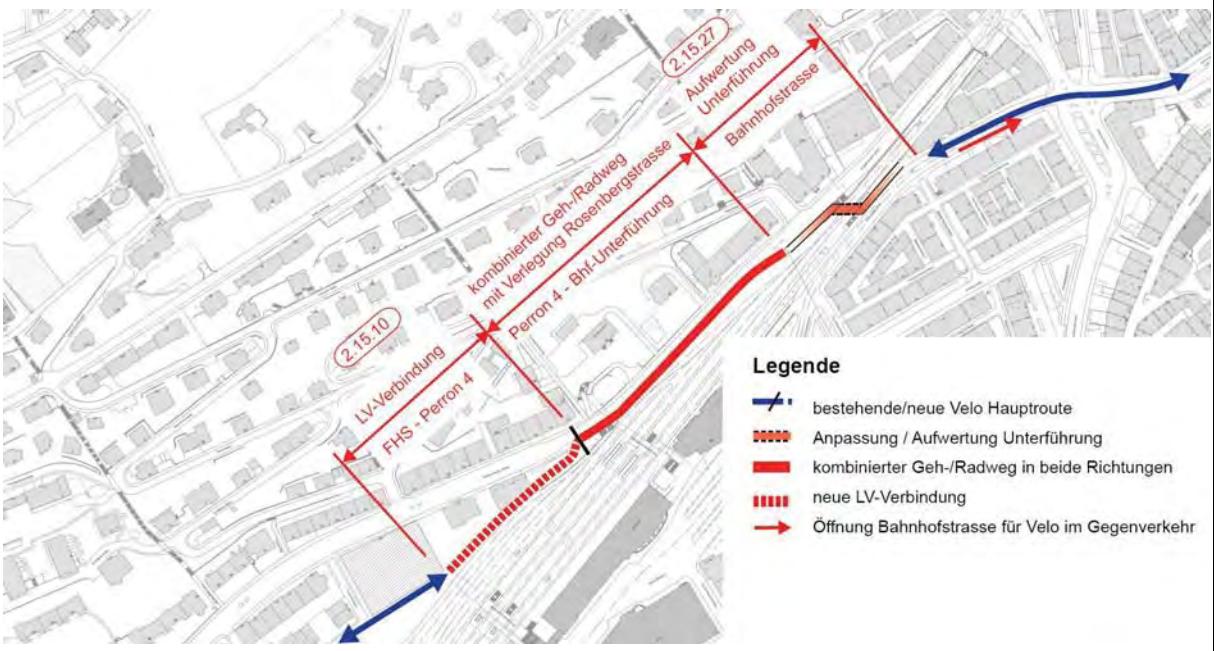
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	0.9	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Weitere Hinweise und Bemerkungen

Bestandteil Gesamtmassnahme „St.Gallen, neue Veloverbindung zwischen FH und Bereich Unterführung Bahnhofstrasse“. Diese Massnahme ist in folgende Teilmassnahmen unterteilt (mit den jeweiligen Realisierungszeiträumen):

- St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4: A-Massnahme
- St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr: B-Massnahme
- St.Gallen, Verbesserung Veloverbindung zw. Perron 4 und Unterführung Bahnhofstrasse: C-Massnahme

Stand: Juni 2012

Nr. 2.15.28 St.Gallen, Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung

Inhalt

Die Lindenstrasse dient heute und auch künftig als wichtige städtische LV-Achse und ist im Bereich des Autobahnzubringers Steinachstrasse nicht sehr attraktiv (Höhendifferenz, Autobahnzubringer Steinachstrasse). Damit eine attraktive Verbindung möglich ist, soll über die Frohbergstrasse / Steinachstrasse eine Passarelle erstellt werden.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse (Nr. 2.5)

Stand Planung, Projektierung

Ideenskizze

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2022
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2024
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2020

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Kostenschätzung, Wälli Ingenieure AG, St.Gallen; 2011

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Hochbauamt Kanton St.Gallen, Stadtplanungsamt St.Gallen, Hochbauamt Stadt St.Gallen

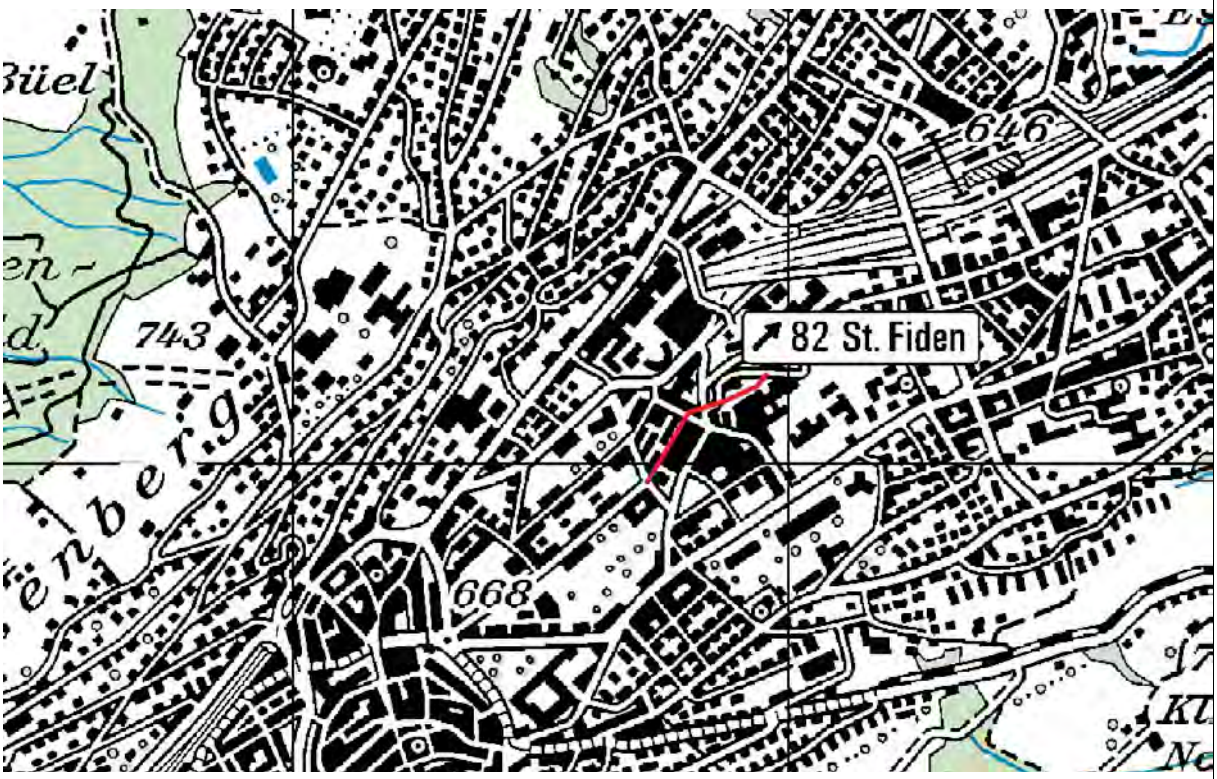
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.7	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan





Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahme 2.16 :
Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR

Nr. 2.16 Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR

Inhalt

Sanierung der Fussgängerübergänge in den Kantonen St.Gallen und Appenzell A.Rh. zur Erhöhung der Sicherheit, gestützt auf eine umfassende Erhebung und Beurteilung.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Über den Bestand der Fussgängerquerungen über Kantonsstrassen ist bislang wenig bekannt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Ausführung der Fussgängerstreifen teilweise nicht den hohen Anforderungen gemäß Normenkatalog der VSS oder den Richtlinien der bfu entspricht.

Zielsetzung

- Der Bestand der Fussgängerstreifen soll detailliert aufgenommen werden.
- Alle ca. 3000 Fussgängerstreifen über Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen werden vor Ort anhand von Beschreibung, Foto, Skizzen sowie einer vordefinierten Checkliste erhoben und beurteilt. Dies gilt auch für Fussgängerübergänge auf Gemeindestrassen, die sich im unmittelbaren Bereich von Bushaltestellen befinden.
- Die Analyse der Bestandsaufnahme soll jeweils als Vorgabe für gezielte Verbesserungsmassnahmen und/oder als Projektierungsvorlage für Strassensanierungen Verwendung finden.
- Gestützt auf die Analyse sind die ungenügenden Fussgängerübergänge zu sanieren.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Gestützt auf die in Erarbeitung stehende Analyse der Fussgängerquerungen auf den Kantonsstrassen der Kantone St.Gallen und Appenzell A.Rh. kann ein Massnahmenplan erstellt werden, dessen Umsetzung im Rahmen kommender Strassenbauprogramme vorgesehen ist.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr durch sichere Strassenquerungen. - Qualitätsverbesserung des Strassenverkehrs durch einheitlichen hohen Sicherheitsstandard der Fussgängerübergänge	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Interaktion der verschiedenen Verkehrsteilnehmer untereinander in verdichteten Siedlungsräumen
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit an den Fussgängerübergängen durch vollständige Ausrüstung und einheitliche Gestaltung.	WK4: Umwelt und Ressourcen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Nr. 2.9, Nr. 2.18)

Stand Planung, Projektierung

Analyse Fussgängerquerungen Kantonsstrassen Kanton St.Gallen in Erarbeitung.
Weitere Schritte:
- Abschluss der Pilotaufnahmen
- Erstellung einer definitiven elektronischen Checkliste, welche sich optimal in die vorhandenen Systeme des Kantons (RMS) integrierten lässt.
- Erstellung eines Zeitplanes und Definition einer Vorgehensweise für die Aufnahme.
- Massnahmenplanung für die Integration ins Strassenbauprogramm

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Normenreihe der VSS, Richtlinien der bfu
- Beschreibung, Foto, Skizzen aufgrund einer vordefinierten Checkliste

Beteiligte

Federführung: Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Tiefbauamt Kanton AR, Fachstelle Langsamverkehr Kanton St.Gallen

Weitere: Kantonspolizei, Gemeinden

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(30 -) **50**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Kosten für die Erhebung: 500 CHF pro Fussgängerstreifen + Entwicklungskosten el. Formular; der Einbau einer Mittelinsel kostet rund Fr. 500'000.–
Die Gesamtkosten von 30 - 50 Mio. betreffen nur den Kanton SG
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.17:
Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher

Nr. 2.17 Aufwertung Radachsen direkt und sicher

Inhalt

Durch die Behebung aller Schwachstellen auf den agglomerationsrelevanten Langsamverkehrs-Achsen wird sichergestellt, dass sich die Qualität des Langsamverkehrssystems als Ganzes merklich verbessert.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Ausgangslage ist eine umfassende Schwachstellenanalyse, welche sowohl den rollenden Langsamverkehr als auch den Fussverkehr umfasst. Diese ist für das gesamte Agglomerationsgebiet vorgenommen worden. Analog zum MIV und ÖV sind die aus Agglomerationssicht wichtigen Achsen (Berufspendler, Freizeitverkehr) definiert worden. Dabei wird zwischen direkten und sicheren Achsen unterschieden. Um die Qualität und die Sicherheit auf den Achsen zu gewährleisten, sind die Schwachstellen als ganzes zu beheben.

Zielsetzung

- Indem alle Schwachstellen auf den Achsen behoben werden, soll sich die Qualität des Langsamverkehrssystems als Ganzes merklich verbessern.
- Mit der Behebung der Schwachstellen auf den Achsen können rund 50 % der eruierten Schwachstellen im rollenden Langsamverkehr behoben werden.
- Soweit sich auf den Radachsen zusätzlich Schwachstellen gemäss Schwachstellenanalyse Fussverkehr befinden, sind diese im Rahmen der jeweiligen Achssanierung ebenfalls zu beheben.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Damit die Schwachstellenbehebung praktikabel ist, sind die direkten und sicheren Achsen in 50 Achsenabschnitte unterteilt, welchen die Schwachstellen gemäss Schwachstellenanalyse (mit hinterlegter Datenbank) zugeordnet sind (vgl. Tabelle mit Achsenabschnitten). Damit können auch im zeitlichen Ablauf zweckmässige Pakete und Prioritäten, insbesondere in Koordination mit anderen Projekten (Strassen-, Leitungssanierungen, BGK) vorgenommen werden.
Mit einem Datenbank-basierten Internet-Tool steht bereits ein Controlling-Instrument zur Verfügung, welches zur Überprüfung des Standes der Schwachstellen- Behebung im Langsamverkehr verwendet werden kann. Dieses wird den involvierten Stellen und Ämtern zur Verfügung gestellt.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - generelle Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des Strassennetzes für den Langsamverkehr - Verbesserung der Intermodalität - Verbesserung im Freizeitverkehr	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralörtlichen Funktionen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit im Langsamverkehr auf den agglomerationsrelevanten Achsen	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion von Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte, welche sich mit den agglomerationsrelevanten Radachsen überschneiden (Nr. 2.9, Nr. 2.18)

Stand Planung, Projektierung

- Schwachstellenanalysen im rollenden Langsamverkehr und Fussverkehr liegen vor (mit hinterlegter Datenbank mit Informationen zu jeder Schwachstelle);
- Datenbank-basiertes Internet-Tool für das Controlling der behobenen und noch zu behebenden Schwachstellen liegt vor;
- Für die Pilotregion St.Gallen Ost liegen detaillierte Projektskizzen zur Behebung der Schwachstellen (z.T. in Form von Massnahmenpaketen) und Kostenschätzungen vor (vom Büro Wälli AG Ingenieure, Herisau)

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, asa, 2010
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Fussverkehr Schweiz, 2010
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen, Metron, 2011
- Projektskizzen Schwachstellenbehebung Pilotregion St.Gallen Ost, Wälli AG Ingenieure, 2011

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: kantonale Tiefbauämter der Kantone, kantonale Fachstellen Langsamverkehr

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(50 -) **80**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

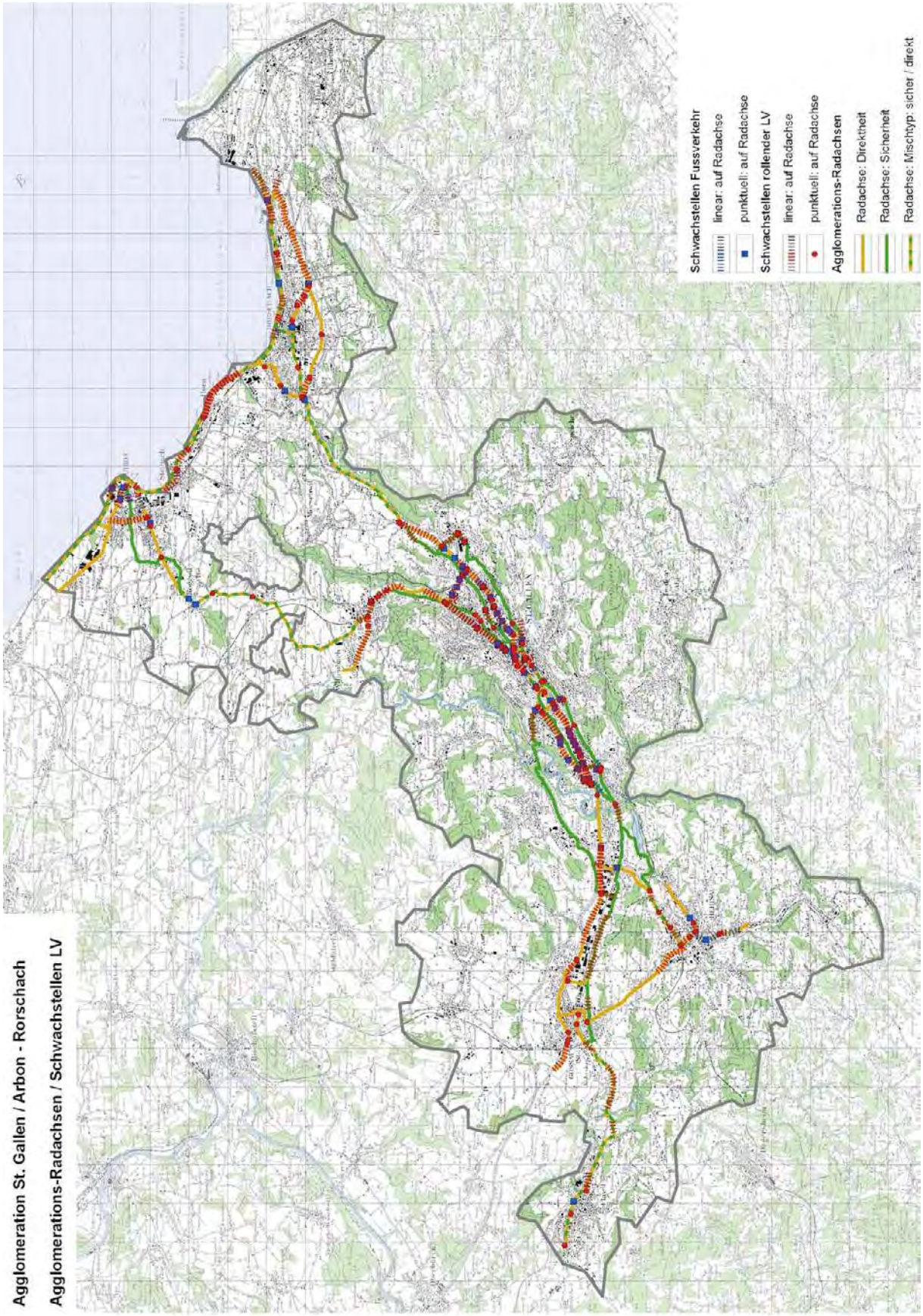
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012


Agglomeration St. Gallen / Arbon - Rorschach
Agglomerations-Radachsen / Schwachstellen LV
Schwachstellen Fussverkehr
linear: auf Radachse
punktuell: auf Radachse
Schwachstellen rollender LV
linear: auf Radachse
punktuell: auf Radachse
Agglomerations-Radachsen
Radachse: Direktheit
Radachse: Sicherheit
Radachse: Mischtyp: sicher / direkt

Agglomerations-Radachsen / Abschnitte

Abschnitt Nr.	Abschnitt Bezeichnung	Anz. Schwachstellen rLV		Anz. Schwachstellen FV		Art	Länge in m
		punktuell	linear	punktuell	linear		
1	SG Zentrum	13	8			Mischtyp	3'701
2	SG Zentrum - SG Ost / Gallusmarkt	4	2			Sicherheit	3'594
3	SG Zentrum - SG Neudorf	7	3			Direktheit	2'772
4	SG Zentrum - SG Ob. Weid	4	2			Sicherheit	4'511
5	SG Zentrum - SG Heiligkreuz	5	3			Direktheit	2'012
6	SG Zentrum - SG Heiligkreuz	4	2			Sicherheit	2'344
7	SG Heiligkreuz - Wittenbach Ödenhof	5	3			Direktheit	1'653
						Mischtyp	890
8	Querspange SG Neudorf - SG Heiligkreuz	2	1			Direktheit	1'118
9	Querspange SG Ost / Gallusmarkt - SG Schönbühl	2	1			Sicherheit	817
10	SG Haggen - SG Zentrum	6	2			Sicherheit	2'887
11	SG Bruggen - SG Zentrum	5	2			Direktheit	3'080
12	SG Bruggen - SG Zentrum	2	4			Direktheit	2'509
						Mischtyp	481
13	SG Bruggen - SG Zentrum	-	-			Sicherheit	1'778
						Mischtyp	305
14	Querspange SG Haggen - SG Bruggen	2	2			Sicherheit	626
						Direktheit	78
15	SG Winkeln - SG Bruggen	3	2			Direktheit	2'134
16	SG Winkeln - SG Haggen	2	1			Sicherheit	2'685
17	Gossau - SG Winkeln	2	5			Direktheit	5'001
18	Gossau - SG Winkeln	1	2			Sicherheit	5'099
19	Herisau Bhf - Gossau	2	1			Direktheit	3'668
20	Flawil - Gossau	5	6			Direktheit	1'131
						Mischtyp	6'330
21	Gossau Moos - Gossau	3	1			Direktheit	1'578
22	Querspange SG Schoretshueb - SG Breitfeld	1	1			Sicherheit	1'244
23	SG Winkeln - SG Zentrum	1	3			Sicherheit	5'229
						Mischtyp	481
24	Herisau Säge - Herisau Bhf	3	3			Direktheit	2'191
25	Herisau - Gübsensee / SG Hof	1	-			Sicherheit	2'313
26	Herisau Bhf - SG Winkeln	3	5			Mischtyp	1'708
						Direktheit	1'639
27	Querspange SG Rückhalde - SG Kreuzbleiche	2	1			Direktheit	596
28	Querspange SG Hinterberg - SG Bruggen	-	-			Sicherheit	722
29	Wittenbach Ödenhof - Wittenbach Neuhof	2	1			Direktheit	1'676
30	Wittenbach Ödenhof - Roggwil	3	1			Mischtyp	5'765
31	Roggwil - Stachen (Frasnacht)	-	-			Sicherheit	1'240
						Mischtyp	503
32	Stachen (Frasnacht) - Arbon	3	2			Direktheit	1'906
						Mischtyp	231
33	Stachen (Frasnacht) - Arbon	-	2			Sicherheit	2'739
						Direktheit	174
34	Arbon - Egnach	-	1			Mischtyp	3'732
35	Steinach - Arbon	1	1			Mischtyp	1'615
36	Horn - Steinach	3	4			Mischtyp	2'104
37	Rorschach - Horn	-	3			Mischtyp	2'964
38	Rorschach - Staad / Thal	1	8			Mischtyp	4'098
39	Goldach - Rorschach	3	-			Mischtyp	2'203
40	SG Ob. Weid - Goldach	3	1			Mischtyp	4'788
41	Herisau - Herisau Sportzentrum	1	1			Direktheit	1'431
42	SG Neudorf - SG Ob. Weid	2	2			Direktheit	1'916
43	Gossau Mooswisen - Gossau	1	-			Direktheit	615
44	Roggwil - Stachen (Frasnacht)	-	-			Mischtyp	503
						Direktheit	1'018
45	Goldach Bhf - Goldach Rietli	3	-			Direktheit	1'975
46	Goldach Bhf - Staad	3	4			Direktheit	6'108
47	Arbon - Frasnacht	-	2			Direktheit	3'368
						Mischtyp	174
48	Querspange Arbon - Arbon Seemoosriet	1	1			Direktheit	1'501
49	Rorschach Hohriet - Rorschach Bhf Stadt	4	3			Direktheit	1'445
50	SG Heiligkreuz - SG Bruggwald	1	-			Sicherheit	1'556
	Summe	**125**	**103**	**71**	**28**		**136'254**

Massnahmenpaket 2.18:
Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit)

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
2.18.1	- Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse	A
2.18.2	- Thal, Neugestaltung Zentrum	A
2.18.3	- Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	A
2.18.4	- Horn. Ortsdurchfahrt	A
2.18.5	- Waldstatt, Ortsdurchfahrt	A
2.18.6	- Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	A
2.18.7	- Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde	B

Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit)

Generelles zum Massnahmenpaket 2.18

Inhalt

Betriebs- und Gestaltungskonzepte bei Strassen mit agglomerationsrelevantem Verkehr und einem DTV < 10'000 Fahrzeuge, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Schwachstellen im Langsamverkehr sowie zur Umfeldverbesserung.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Es gibt Ortsdurchfahrten ausserhalb des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren mit agglomerationsrelevantem Verkehr, welcher zusammen mit anderen Faktoren (Unfallhäufungsstellen, Schwachstellen LV) die Aufenthalts- und Umfeldqualität in den Ortskernen beeinträchtigt.

Zielsetzung

Mit den BGK werden folgende generellen Ziele verfolgt:
- die Schwachstellen Langsamverkehr gemäss Schwachstellenanalyse sind zu beheben (Koordination mit LV);
- die Unfallhäufungsstellen gemäss Auswertung Unfallstatistik sind zu beheben und die Verkehrssicherheit und die Querungsmöglichkeiten sind zu verbessern (Koordination mit Sicherheit);
- gestalterische und städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Strassenräume.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die konkrete Planung und Projektierung muss je BGK aufgrund individueller Analysen erfolgen, woraus auch individuelle Gestaltungsideen resultieren.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit - Erhöhung der Subjektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO_2-Emissionen

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 2.18.1 Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse

Inhalt

Bauliche und betriebliche Umgestaltung des Knotens Töberstrasse.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Einmündung Töberstrasse (Links- und Rechtsabbieger) in die Burietstrasse Richtung Buriet und Rheineck führt bereits beim heutigen Verkehrsregime zu hohen Wartezeiten in der Spitzenstunde (> 2 Min.). Die Einfahrt in die Burietstrasse ist zudem eine Gefahrenquelle. Aufgrund der engen räumlichen Platzverhältnisse ist die Situation für den Langsamverkehr ungenügend (Radweg, nationale Skatingroute Rhein Skate, Fussweg, Fussgängerquerung, Schulweg Gymnasium Marienburg - Bushaltestelle Schiff Buriet).

Stand Planung, Projektierung

-

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Verkehrsrichtplan Gemeinde Thal und Gemeinde Rheineck

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Thal

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

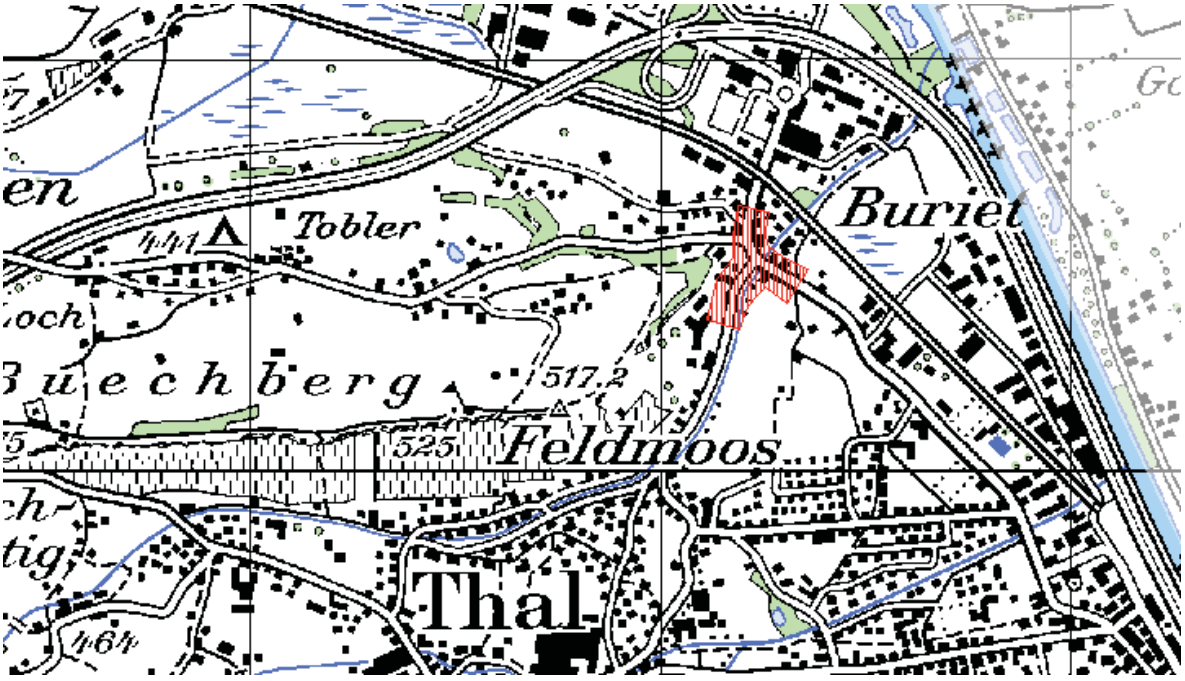
Kosten, Finanzierung

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



Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.2 Thal, Neugestaltung Zentrum

Inhalt

Bauliche und betriebliche Umgestaltung Einmündung Appenzellerstrasse - Kirchplatz, Rheineckerstrasse - Hengetenplatz.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Verkehr vom Appenzeller Vorderland (Lutzenberg, Walzenhausen, Wolfhalden, Heiden) führt zum Teil via Appenzellerstrasse - Kirchplatz Thal - Töberstrasse zum Autobahnanschluss Buriet. Dies führt zu einem erhöhten Durchgangsverkehr in Thal mit negativen Konsequenzen bezüglich Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität insbesondere auch für den Langsamverkehr. Die Hauptverkehrsbeziehung Appenzeller Vorderland - Autobahnanschluss Buriet (Thal) soll jedoch über die Hauptstrasse via Rheineck bis Buriet verlaufen.

Stand Planung, Projektierung

- Ingenieurprojekt Appenzellerstrasse / Einmündung Kirchplatz

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration Arbon - Rorschach

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Thal

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

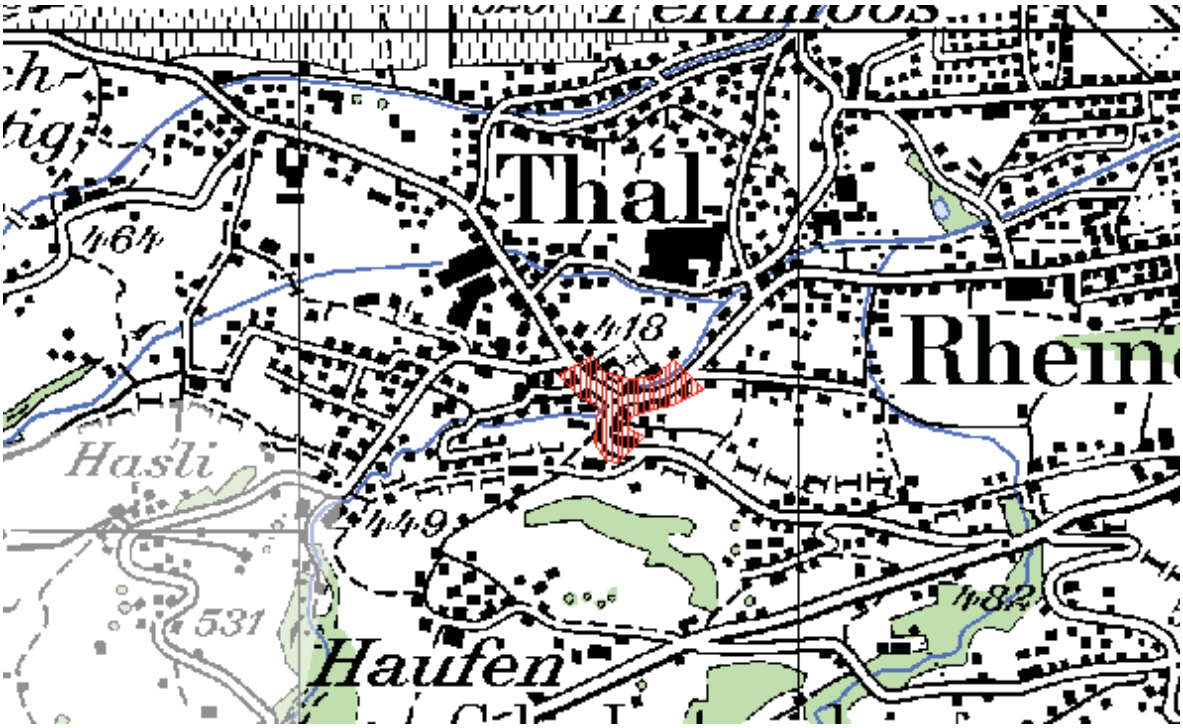
Kosten, Finanzierung

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



Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.3 Herisau, Ortszentrum Obstmarkt

Inhalt

Umbau, Umgestaltung Kreisel Obstmarkt. Verlegung der Bushaltestelle näher zum Obstmarkt. Neues Parkplatzregime und gestalterische Aufwertung des Obstmarkt-Platzes.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute führt der ganze Ziel- / Quellverkehr vom und ins Zentrum von Herisau (kommunale und kantonale Verwaltung, Einkauf, Kaserne, Sportzentrum etc.) über den wichtigsten Platz in Herisau, den Obstmarkt. Da Herisau als Hauptort von Appenzell A.Rh. und Nebenzentrum in der Agglomeration wichtige Zentrumsfunktionen wahrnimmt, handelt es sich zu einem grossen Teil um agglomerationsrelevanten Verkehr. Die heutige Situation ist insbesondere für den Langsamverkehr und die Fussgänger (Fussgängerführung) sowie für den ÖV unbefriedigend. Neben der ortsbaulichen Aufwertung und Neugestaltung sind verkehrsfunktionale Anpassungen notwendig.

Stand Planung, Projektierung

- Vorprojekt mit Bericht

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen (Nr. 2.7.2)
- Flächendeckende Niedrigtempogebiete (Nr. 3.1)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Bericht zum Vorprojekt
- Grobkostenschätzung Projektierung und Bau (+/- 25 %)

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Herisau

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

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:

Die Gesamtkosten für die Platzgestaltung belaufen sich auf ca. Fr. 1.2 Mio. Verkehrsfunktional begründet sind die Anpassungen aufgrund der Begegnungszone und Fussgängerführung sowie der Busunterstand.

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.4 Horn, Ortsdurchfahrt

Inhalt

Weniger verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Fussgängerquerungen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Seestrasse ist eine Durchgangsstrasse, welche mit einem DTV von rund 8'800 Fz. relativ vielbefahren ist und eine starke Trennwirkung aufweist. Die Seestrasse weist zudem verschiedene LV-Schwachstellen auf.

Stand Planung, Projektierung

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Horn
Weitere: Tiefbauamt Kanton Thurgau

Kosten, Finanzierung

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

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan

Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.5 Waldstatt, Ortsdurchfahrt

Inhalt

Weniger verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung der Hauptstrasse im Bereich Zentrum / Kirche und Verbesserung der Hauptfussgängerverbindungen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Waldstadt ist ein Dorf mit ausgeprägter Lage an zwei Hauptstrassen (Anbindung Toggenburg, Apenzeller Hinterland, Alpstein), die agglomerationsrelevanten Verkehr aufweisen. Die beiden Hauptstrassen nach Schönengrund und Urnäsch zerschneiden den Dorfkern und die Fortbewegung für Fussgänger ist fast nur längs dieser Strassen möglich. Die Fussgängerbeziehungen sind bezüglich Sicherheit, Orientierung und Komfort ungenügend. Die Hauptstrasse nach Schönengrund verleitet durch ihre gerade Linienführung zu eher hohen Tempi. Ziel ist es, insbesondere die Fusswegverbindungen Bahnhof - Kirche - Schule - Mehrzweckgebäude sowie die Querbeziehungen im Dorf und die Sicherheit zu verbessern sowie die Trennwirkung der Hauptstrasse durch eine neue, weniger verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung zu verringern.

Stand Planung, Projektierung

- Gesamtkonzept Zentrumsplanung Waldstatt (Juli 2008)
- Vorprojekt Strassensanierung mit Gestaltung (Oktober 2011)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Waldstatt

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

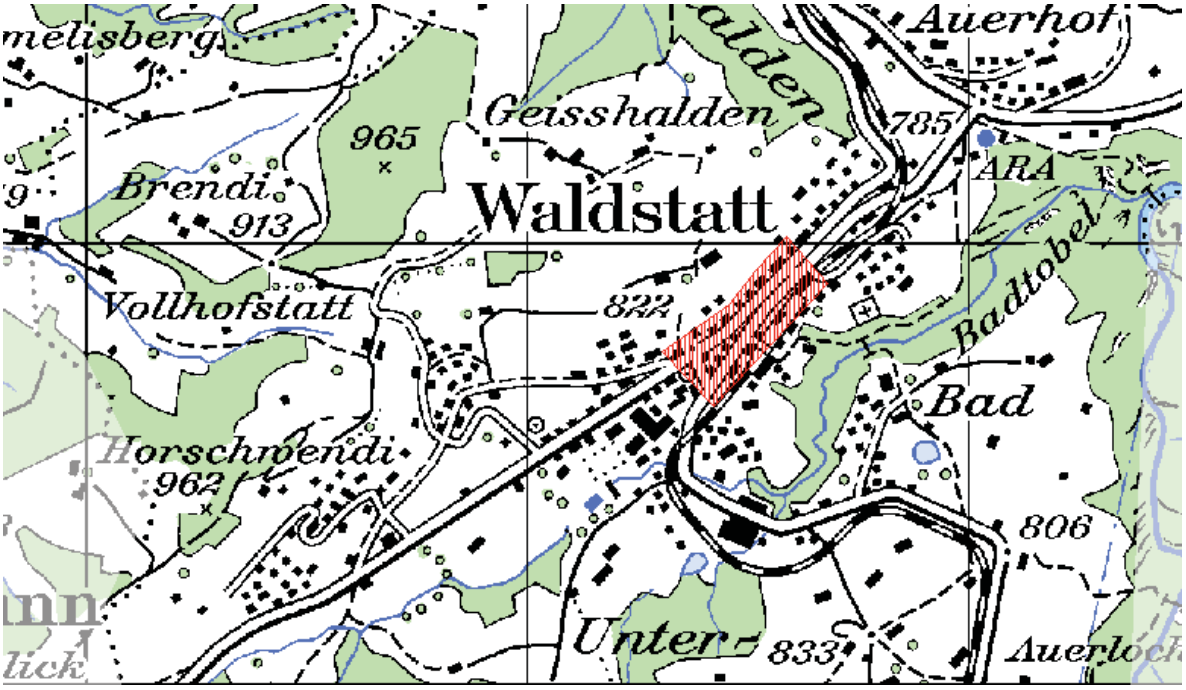
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.95	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.6 Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil

Inhalt

Strassenraumgestaltung und Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Hauptstrasse (Dorf), Abtwil, Moosstrassse - Knoten Bildstrasse - Wiesenbachstrasse (Erschliessung Sportanlagen Gründenmoos, Einkaufs- und Freizeitanlage Säntispark) durch neue Gliederung des Strassenraums, angemessene Dimensionierung und Gestaltung als attraktiver Begegnungs- und Aufenthaltsraum.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

In Abtwil sind verschiedene Strassen überdimensioniert, unattraktiv und nicht den angrenzenden Nutzungen entsprechend gestaltet. Durch die Erschliessung der Sportanlagen Gründenmoos und der Freizeitanlage Säntispark weisen die Strassen auch agglomerationsrelevanten Verkehr auf. Die Strassenräume sollen den aktuellen Bedürfnissen und abgestimmt auf das angrenzende Siedlungsgebiet gestaltet werden. Nicht für den ortsfremden Verkehr vorgesehene Strassen sollen durch die Erhöhung des Durchgangswiderstandes beruhigt werden. Die Verkehrssicherheit soll durch die Mischung der Verkehrsarten gefördert werden. Dabei steht die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund.

Stand Planung, Projektierung

-

Flankierende Massnahmen

- Niedrigtempogebiete (Nr. 3.4)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2015
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2015
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Teilrichtplan Verkehr 2011
- Verkehrsberuhigung Abtwil

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Gaiserwald

Weitere: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

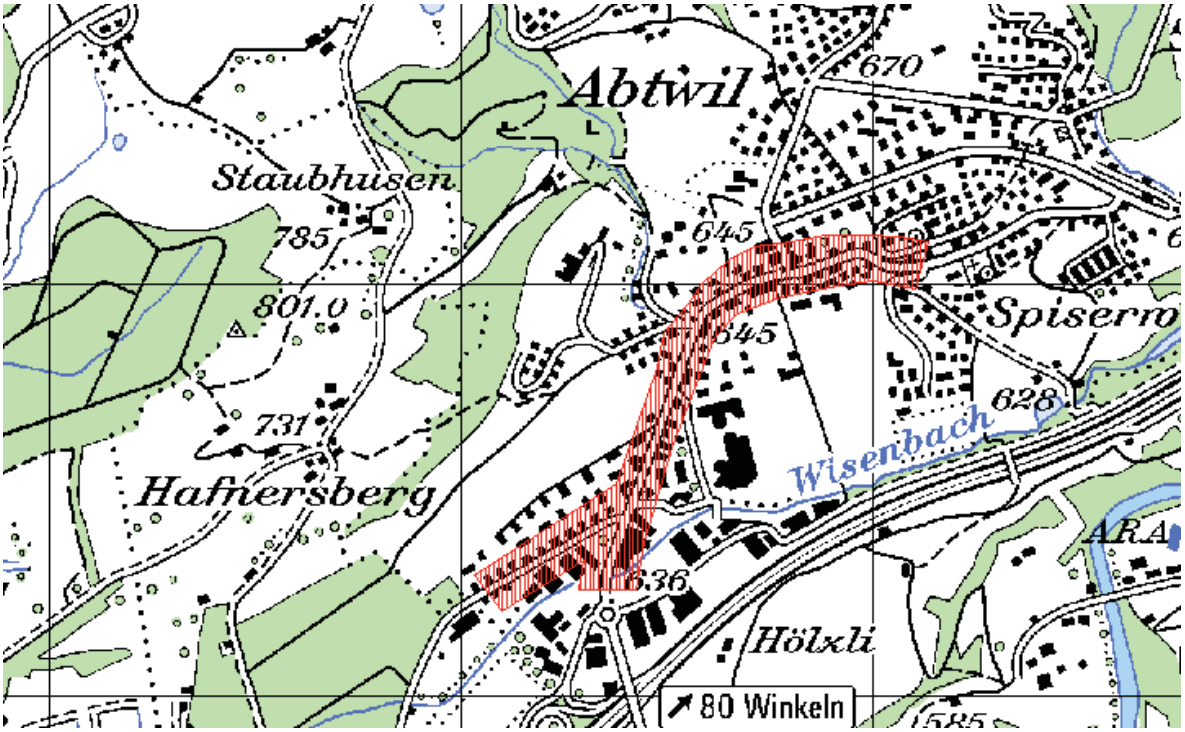
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	1.8	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Nr. 2.18.7 Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde

Inhalt

Bauliche und gestalterische Massnahmen zur attraktiven und sicheren Umgestaltung des Dorfzentrums.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Dorf Teufen wird von den Appenzeller Bahnen durchfahren. Dies führt einerseits zu teilweise starken Lärmeinwirkungen und aufgrund der vielen unbewachten Bahnübergängen zu Sicherheitsproblemen und Unfällen. Im Dorfzentrum sind die verschiedenen Verkehrsmittel MIV, ÖV und LV stark verflochten. Durch die Linienführung des Trassees verkehrt die Bahn im Gegenverkehr zum MIV / LV, was ebenfalls zu Sicherheitsdefiziten führt. Eine Entflechtung des Verkehrs und sichere Führung insbesondere des LV ist angezeigt.

Stand Planung, Projektierung

Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens und des Beteiligungsprozesses

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellen Langsamverkehr (Nr. 2.19)
- Unfallhäufungsstellen (Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☒ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Vorprojekt AB-Doppelspur 2009
- Auflageprojekt Durchmesserlinie Appenzell - St.Gallen - Trogen 2009
- Verkehrskonzept Individual- und öffentlicher Verkehr (Planung 2011 / 2012, Umsetzung 2013 - 2015)

Beteiligte

Federführung: Gemeinde Teufen

Weitere: Tiefbauamt Kanton Appenzell A.Rh.

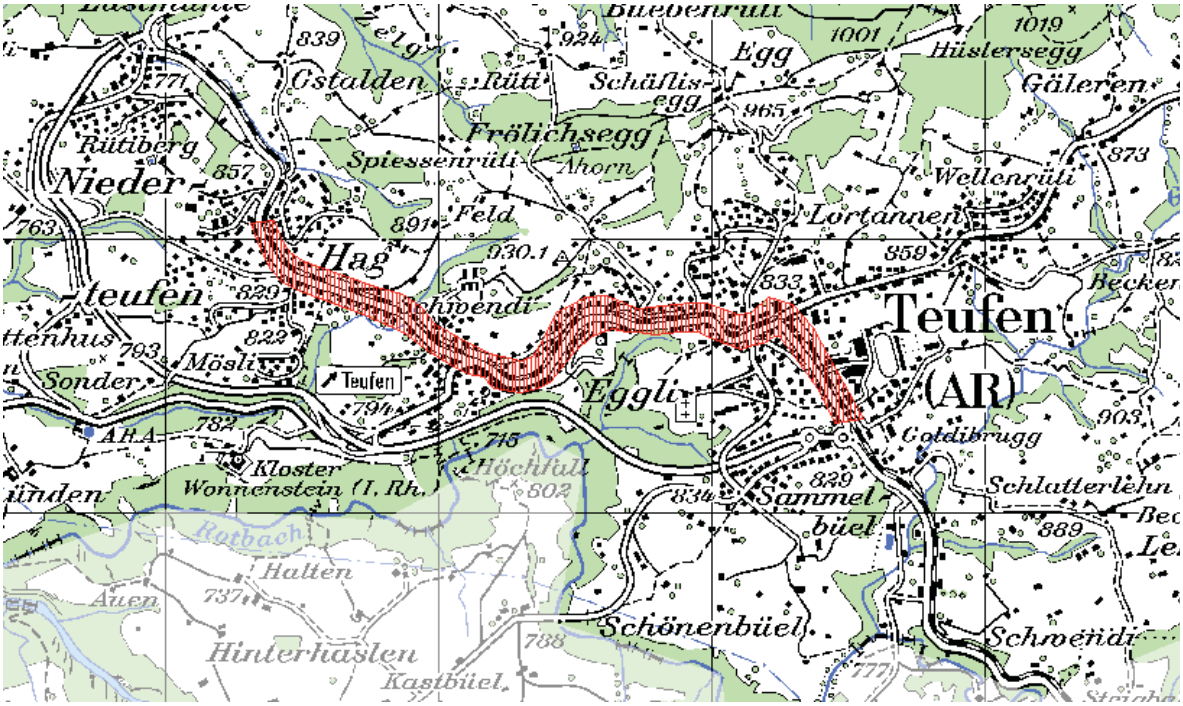
Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	2.2	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

Situationsplan



Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 2.19:
Quotenreglung Langsamverkehr

Nr. 2.19 Quotenregelung Langsamverkehr

Inhalt

Die im Rahmen der Schwachstellenanalysen (rollender LV, Fussverkehr) eruierten agglomerationsrelevanten Schwachstellen werden - soweit sie nicht Bestandteil eines anderen Massnahmenpakets sind - über die Programmdauer des Agglomerationsprogramms in 4-Jahres-Quoten behoben.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr haben zusammen rund 700 agglomerationsrelevante Schwachstellen ergeben. Mehr als die Hälfte der Schwachstellen sind über die Schlüsselprojekte, die Achsenaufwertung und die BGK Langsamverkehr / Sicherheit abgedeckt. Das Ziel ist es, auch die übrigen Schwachstellen über die nächsten drei Agglomerationsperioden (2015 - 2027) zu beheben und so einen "Quantensprung" in der Qualität des Langsamverkehrssystems zu erreichen

Zielsetzung

Es ist nicht möglich, jede der übrigen Schwachstellen zu bewerten, zu priorisieren und in einen Umsetzungsplan zeitlich zu integrieren. Eine Vielzahl von Massnahmen wird im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturprojekten (Strassenbauvorhaben, Neusignalisation etc.) zu realisieren sein und können deshalb nicht individuell terminiert werden.

Um eine stetige Verbesserung der Qualität des Rad- und Fusswegnetzes zu erhalten, soll pro Agglomerationsperiode eine Quote der übrigen Schwachstellen behoben werden:
- Periode 2015 - 2018: 40 %
- Periode 2019 - 2022: 30 %
- Periode 2023 - 2026: 30 %

Dabei entscheiden die Gemeinden / Städte und Kantone über das "Was" und "Wann", in Abstimmung mit anderen Infrastrukturmassnahmen.

Es ist wahrscheinlich, dass aufgrund von Detailabklärungen und Projektskizzen einzelne der übrigen Schwachstellen nicht behoben werden können oder sich als keine gravierenden Schwachstellen erweisen. Im Sinne einer generellen "Freiquote" können im städtischen Kontext bis ca. 25 %, in den übrigen Gebieten bis ca. 15 % der unter die Quotenregelung fallenden Schwachstellen abgezogen bzw. müssen nicht behoben werden. Der Agglomeration bzw. den Gemeinden erwächst aus dieser "Nichterfüllung" der Vorgaben kein Malus.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

- Mit der Quotenregelung wird ein pragmatischer Ansatz verfolgt, der sicherstellt, dass die aufwändigen und beispielhaften Grundlagenarbeiten über die Zeit umgesetzt und die Qualität des LV tatsächlich verbessert werden.
- Mit einem Datenbank-basierten Internet-Tool steht bereits ein Controlling-Instrument zur Verfügung, welches zur Überprüfung des Standes der Schwachstellen-Behebung im Langsamverkehr verwendet werden kann. Dieses wird den involvierten Stellen und Ämtern zur Verfügung gestellt.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - generelle Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des Strassennetzes für den Langsamverkehr - Verbesserung der Intermodalität - Verbesserung im Freizeitverkehr	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralörtlichen Funktionen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der Sicherheit im Langsamverkehr durch die Behebung der Schwachstellen	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion von Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schlüsselprojekte Langsamverkehr (Nr. 2.15)
- Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher (Nr. 2.17)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Langsamverkehr, Sicherheit) (Nr. 2.18)

Stand Planung, Projektierung

- Schwachstellenanalyse im rollenden Langsamverkehr und Fussverkehr liegt vor (mit hinterlegter Datenbank mit Informationen zu jeder Schwachstelle);
- Datenbank-basiertes Internet-Tool für das Controlling der behobenen und noch zu behebenden Schwachstellen liegt vor;
- Für die Pilotregion St.Gallen Ost liegen detaillierte Projektskizzen zur Behebung der Schwachstellen (z.T. in Form von Massnahmenpaketen) und Kostenschätzungen vor (vom Büro Wälli AG Ingenieure, Herisau)
- Kostenhochrechnungen aufgrund der Pilotregion

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☒ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☒ **A**	☒ **B**	☒ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, asa, 2010
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Fussverkehr Schweiz 2010
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen, Metron 2011
- Projektskizzen Schwachstellenbehebung Pilotregion St.Gallen Ost, Wälli AG Ingenieure, 2011

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: kantonale Tiefbauämter, kantonale Fachstellen Langsamverkehr

Kosten, Finanzierung

Anteile		*Investition*		*Betrieb*	
		%	*in Mio. Fr.*	*%*	*in Mio. Fr.* [1)]
Total		**100**	(45 -) **75**	**100**	
Bund:	Agglomerationsfonds				
	Übrige				
Kantone:	St.Gallen				
	Appenzell A.Rh.				
	Thurgau				
Gemeinden:					

[1)] pro Jahr

Bemerkungen:

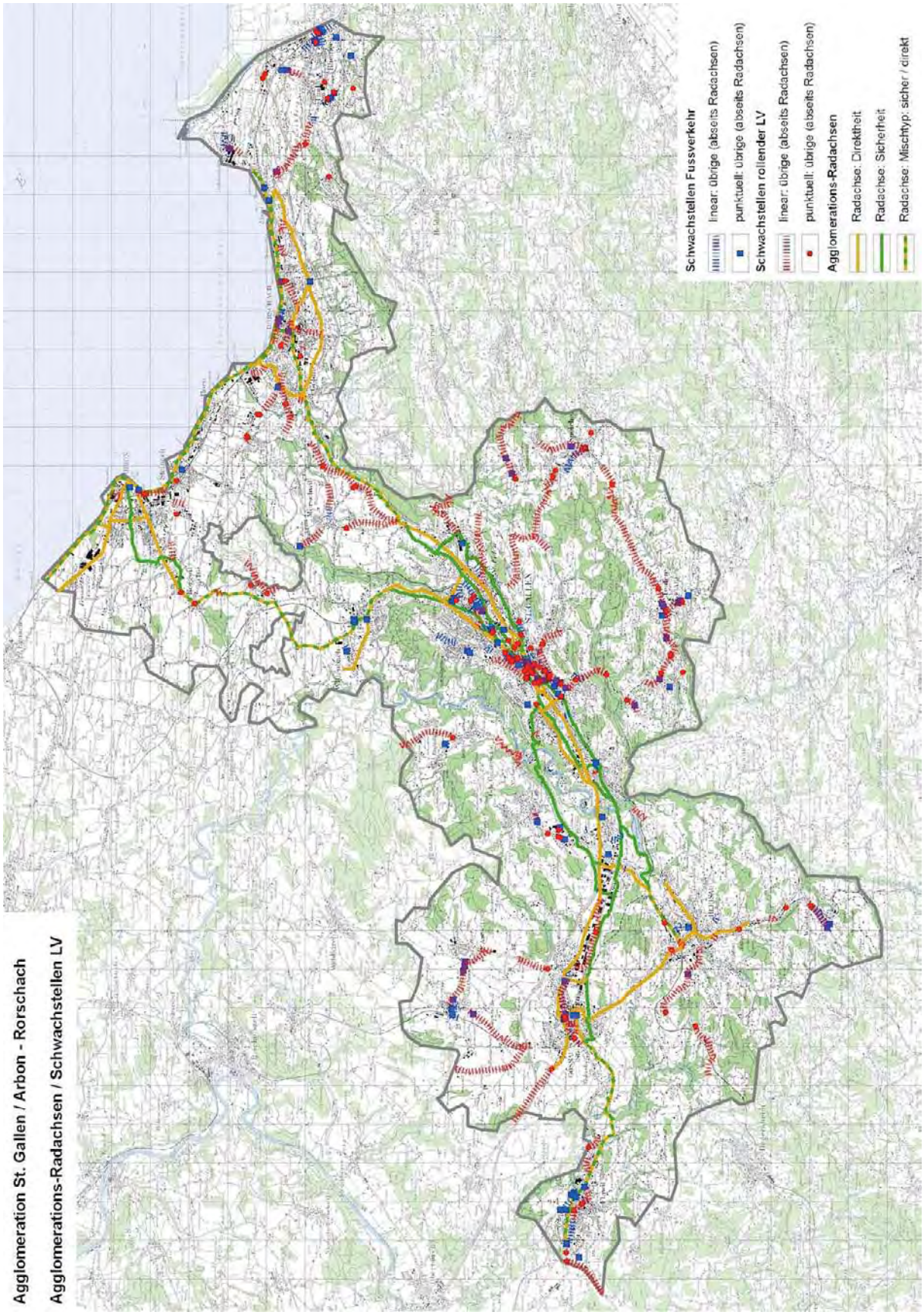
Quote bis 2018: Fr. 18 - 34 Mio.
Quote bis 2022: Fr. 14 - 26 Mio.
Quote ab 2023: Fr. 14 - 26 Mio.
Bei der Beurteilung der Kosten ist grundsätzlich vom fett gedruckten Wert auszugehen.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

Einfache, leicht zu behebende Schwachstellen (Signalisationen u.ä.) werden im Sinne von Sofortmassnahmen behoben.

Stand: Juni 2012


Agglomeration St. Gallen / Arbon - Rorschach
Agglomerations-Radachsen / Schwachstellen LV
Schwachstellen Fussverkehr
linear: übrige (abseits Radachsen)
punktuell: übrige (abseits Radachsen)
Schwachstellen rollender LV
linear: übrige (abseits Radachsen)
punktuell: übrige (abseits Radachsen)
Agglomerations-Radachsen
Radachse: Direktheit
Radachse: Sicherheit
Radachse: Mischtyp: sicher / direkt

Massnahmenpaket 3: Eigenleistungen

Massnahmenpaket 3.1:
Flächendeckende Niedrigtempogebiete

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
3.1.1	- Stadt St.Gallen / Abtwil / Krohnbühl	A_E
3.1.2	- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	A_E
3.1.3	- Gossau	A_E
3.1.4	- Herisau	A_E
3.1.5	- Arbon / Steinach	A_E

Flächendeckende Niedrigtempogebiete im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren

Generelles zum Massnahmenpaket 3.1

Inhalt

Einführung / Ergänzung von flächendeckenden Niedrigtempogebieten zur Kanalisierung und Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz und zur Entlastung der Quartiere von quartierfremdem Verkehr sowie zur Verbesserung der Sicherheit.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Heute sind verschiedene, noch nicht verkehrsberuhigte (Wohn-)Quartiere im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren von einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr bzw. quartierfremdem Verkehr betroffen. Dieser bringt eine hohe Luft- und Lärmbelastung mit sich und verringert die Aufenthalts- und Lebensqualität.

Zielsetzung

- Gestützt auf die Typisierung der Strassen (Netzhierarchie) ist der MIV auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren und auch dorthin zu lenken.
- Im Sinne von flankierenden Massnahmen sind im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren die Wohngebiete im Hauptsiedlungsgebiet im Bereich des untergeordneten Strassennetzes von quartierfremdem Verkehr zu entlasten.
- Die Strassen sind durch Niedrigtemporegime (T-30-Zonen, Begegnungszonen, Wohnstrassen, Temporeduktion durch bauliche oder verkehrliche Massnahmen) oder durch andere geeignete Anordnungen (Einbahnregelungen etc.) siedlungsorientiert zu gestalten.

In folgenden Gebieten sind weitere Niedrigtempogebiete zu prüfen:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Stadt St.Gallen / Abtwil / Kronbühl	A_E	1.0
- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	A_E	1.0
- Gossau	A_E	1.0
- Herisau	A_E	0.5
- Arbon / Steinach	A_E	1.0

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Sowohl im Agglomerationszentrum wie auch in den Nebenzentren ist die Forderung nach Niedrigtempogebieten schon weit umgesetzt. Es geht darum die Niedrigtempogebiete in Abstimmung auf die Siedlungs- und Verkehrskonzeption des Agglomerationsprogramms zu vervollständigen und konsequent zu ergänzen. Der Verkehr ist dabei konsequent auf die agglomerationsrelevanten Achsen zu lenken und zu kanalisieren. Die Auswirkungen werden im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf diesen Strassen so siedlungsverträglich wie möglich gestaltet. In den übrigen Quartieren ist der quartierfremde Verkehr fernzuhalten.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem
- Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz
- Verstetigung des Verkehrs auf dem untergeordneten Strassennetz

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen
- Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
- Erhöhung der Lebens- / Umfeldqualität und damit der Attraktivität in den Quartieren

WK3: Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Sicherheit auf dem untergeordneten Strassennetz
- Abnahme des Durchgangsverkehrs in den Quartieren

WK4: Umwelt und Ressourcen
- Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen in den Quartieren
- Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach (Nr. 2.7.2, Nr. 2.7.3)

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Stadt St.Gallen: Übersichtsplan Tempo 30-Zonen - Etappenweise Einführung (Stand Dezember 2010)
- Rorschach: Stadtentwicklungskonzept
- Gossau: Übersichtsplan Tempo-30-Zonen Gossau / Arnegg
- Herisau: Richtplan Tempo-30- und Begegnungszonen
- Arbon: Übersichtsplan, Zonen mit Tempo 30 Gebieten

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Kantonspolizei

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

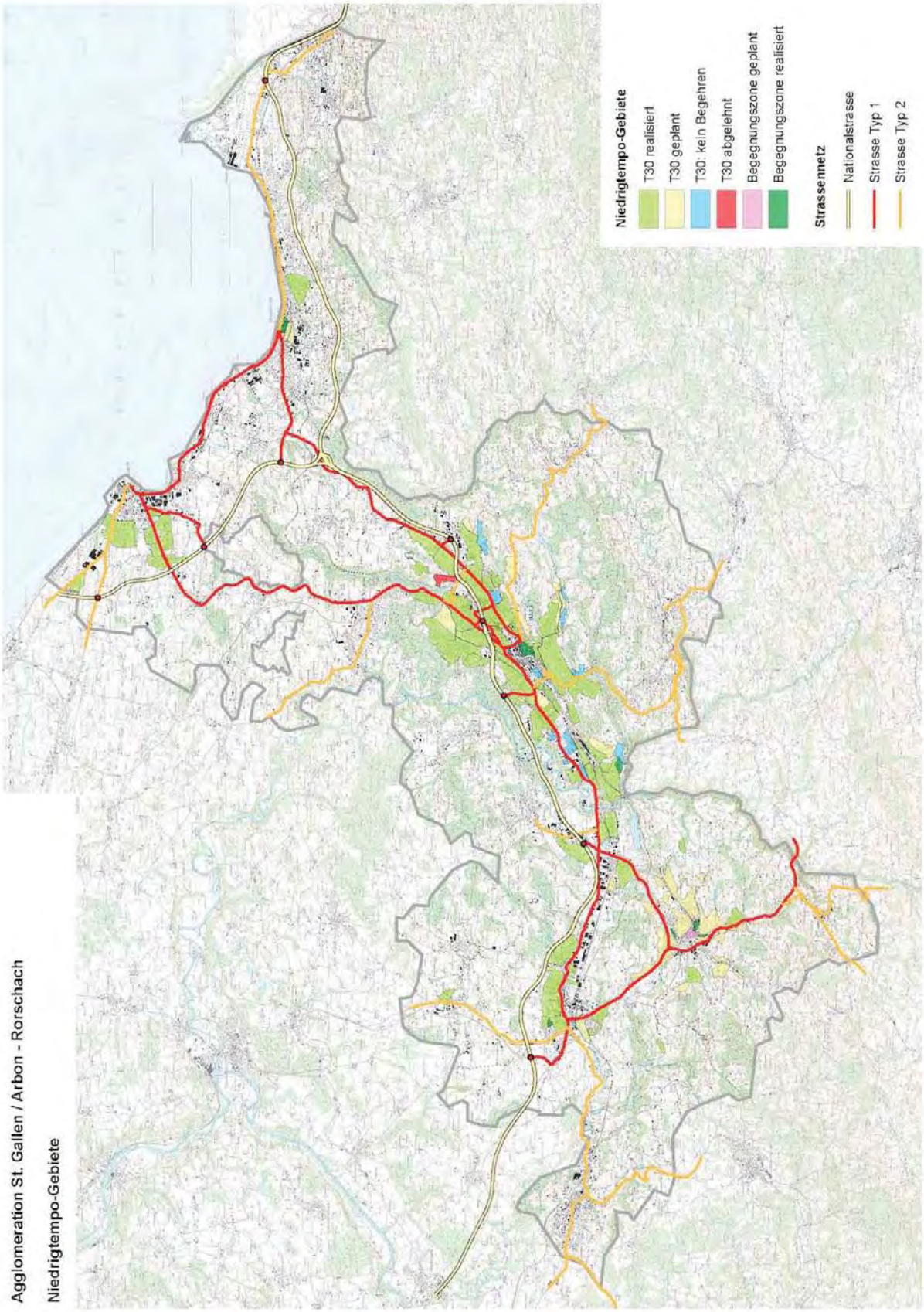
Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012


Agglomeration St. Gallen / Arbon - Rorschach
Niedrigtempo-Gebiete
Niedrigtempo-Gebiete
T30 realisiert
T30 geplant
T30: kein Begehren
T30 abgelehnt
Begegnungszone geplant
Begegnungszone realisiert
Strassennetz
Nationalstrasse
Strasse Typ 1
Strasse Typ 2

Massnahmenpaket 3.2:
Standard für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen

Nr. 3.2 Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen

Inhalt

Formulierung und Umsetzung von Qualitätsstandards hinsichtlich Ausstattung / Infrastruktur für verschiedene Haltestellenkategorien

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Pilotstudie ÖV-Haltestellenanalyse in der Stadt St.Gallen zeigt, dass grosse Unterschiede unter den Haltstellen bestehen, was die Ausstattung bzw. die Infrastrukturelemente der einzelnen Haltestellen anbelangt. Darüber hinaus wurde zusätzlich die Zugänglichkeit und die Benutzerfreundlichkeit erhoben und bewertet. Dem Thema Barrierefreiheit ist in den nächsten Jahren besondere Aufmerksamkeit zu schenken, da gemäß Behindertengleichstellungsgesetz keine Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen mehr bestehen dürfen.

Zielsetzung

Aus der Pilotstudie können Qualitätsstandards für verschiedene Kategorien von Haltestellen abgeleitet werden. Diese sollen als Richtlinien für die ganze Agglomeration festgelegt werden. Die Haltestellen können in folgende vier Kategorien eingeteilt werden:

Kategorie 1: Umsteigeknoten

Kategorie 2: Wichtige Haltestelle in Orts-, Quartier- und grösseren Einkaufszentren oder Stadtbahnhaltestellen in dichtem Siedlungsgebiet (2a); Endhaltestellen der Buslinien (2b)

Kategorie 3: weitere Haltestellen mit vornehmlich einsteigenden Passagieren

Kategorie 4: weitere Haltestellen mit vornehmlich aussteigenden Passagieren

Für die vier Haltestellenkategorien sollen die Minimalstandards gemäss nachfolgender Tabelle gelten:

Infrastrukturelemente pro Haltekante / Perron	1	2a	2b	3	4
Haltestellentafel	x	x	x	x	x
Fahrplaninformationen	x	x	x	x	x
Liniennetz	x	x	x	x	x
Wetterschutz	x	x	(x)	(x)	
Sitzgelegenheit	x	x	(x)	(x)	(x)
Abfallkübel	x	x	x	x	x
Beleuchtung	x	x	x	(x)	(x)
Markierung	x	x	x	x	x
Uhr	x				
Barrierefreiheit (Perron resp. Fahrzeug)	x	x	x	x	x
Tarifinformationen	x	x	(x)	(x)	(x)
Fahrkartenautomat	x	x	(x)	(x)	
dynamische Abfahrtsanzeige	x	x	(x)	(x)	
Veloabstellplätze	x	(x)	(x)	(x)	
Fahrgastservices (Schalter, Info)	x	(x)			

Tab: Ausstattung nach Kategorien; (x) muss situativ beurteilt werden

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Der Fussverkehr übernimmt eine wichtige Funktion als erste und letzte Meile in der Mobilitätskette des ÖV. Der Ausgestaltung des Zugangs zum ÖV und dabei insbesondere auch der Haltestellenqualität kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - Verbesserung der Intermodalität	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume - Verbesserung der Attraktivität des Zugangs zum ÖV
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Beleuchtung - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch Aufenthaltsqualität	WK4: Umwelt und Ressourcen - Schonung der Umweltressourcen durch Umlagerung auf effizienten ÖV

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Analyse der ÖV-Haltestellen Stadt St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Transportunternehmen (Bus, PostAuto, Bahnen)

Weitere: Gemeinden, Kantone

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: Juni 2012

Massnahmenpaket 3.3:
Standards für Veloabstellanlagen

Nr. 3.3 Standards für Veloabstellanlagen

Inhalt

Für die wichtigen, öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen (ÖV-Haltestellen, Einkaufs- und Freizeitanlagen etc.) werden Qualitätsstandards definiert und die Anlagen aufgrund der vorgenommenen Beurteilung verbessert.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖV-Haltestellen sind heute zum Teil ungenügend vor allem bezüglich Qualität (zum Teil ungedeckt und mehrheitlich unbewacht).
Für die Agglomeration sind die Veloabstellanlagen begutachtet und beurteilt worden. Im Pilotgebiet St.Gallen Ost zeigte sich, dass bei rund der Hälfte der bestehenden Anlagen ein Handlungsbedarf besteht. Bei 5 - 10 % der Anlagen besteht gar ein grosser Handlungsbedarf (z.B. Bau einer neuen überdachten Anlage).

Zielsetzung

- Es werden Standards für Veloabstellanlagen entwickelt in Abhängigkeit vom Standort.
- Ziel ist die Sanierung der bestehenden Veloabstellanlagen, bei welchen ein Handlungsbedarf besteht.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Da die Qualität des Zugangs zu anderen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) mit entscheidend ist für die Verkehrsmittelwahl, hat die Qualität von Veloabstellanlagen am Ziel- / Umsteigeort eine wesentliche Bedeutung. Die Festlegung von Standards ist zweckmässig und zielführend.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Nachfrageseitige Massnahmen	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem.
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit - Erhöhung der Subjektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen - Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Massnahmenpaket multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte (Nr. 2.12)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

- Beurteilung des Handlungsbedarfs in der Agglomeration vorgenommen.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:	2016
Abgeschätzte Inbetriebnahme:	2018
Zeitplan Einreichung Vorprojekt:	2014

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Studie Pilotgebiet St.Gallen Ost

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: kantonale Fachstellen Langsamverkehr

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: Juni 2012

Massnahmenpaket 3.4:

Behebung von Unfallhäufungsstellen ausserhalb anderer Massnahmen / Massnahmenpakete

Nr. 3.4 Behebung von Unfallhäufungsstellen ausserhalb anderer Massnahmen / Massnahmenpakete

Inhalt

Die Kantone prüfen die Unfallhäufungsstellen, welche nicht in einem anderen Massnahmenpaket behandelt werden und suchen eine rasche Behebung und Entschärfung.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Auswertung der Unfallstatistiken der Kantone AR, SG, TG zeigt rund 143 Unfallhäufungsstellen (5 Unfälle und mehr in 5 Jahren). Diese sind als Gefahrenquellen zu eliminieren.

Zielsetzung

- Behebung der Unfallhäufungsstellen in Koordination mit anstehenden / geplanten strassenbaulichen Massnahmen oder soweit erforderlich als Sofortmassnahmen.
- Generelle Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Reduktion von Unfällen ist aus Sicherheitsgründen (Schutz von Leib und Leben, Sachwerten) und aus volkswirtschaftlichen Überlegungen notwendig und zweckmässig.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung im Gesamtverkehrssystem	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der umfeld- und Aufenthaltsqualität
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit - Erhöhung der subjektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen -

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Auswertung Unfallstatistik erfolgt.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Unfallstatistiken der Kanton
- Auswertung der Unfallhäufungsstellen (5 Unfälle und mehr in 5 Jahren)

Beteiligte

Federführung: kantonale Tiefbauämter
Weitere: Polizei, 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

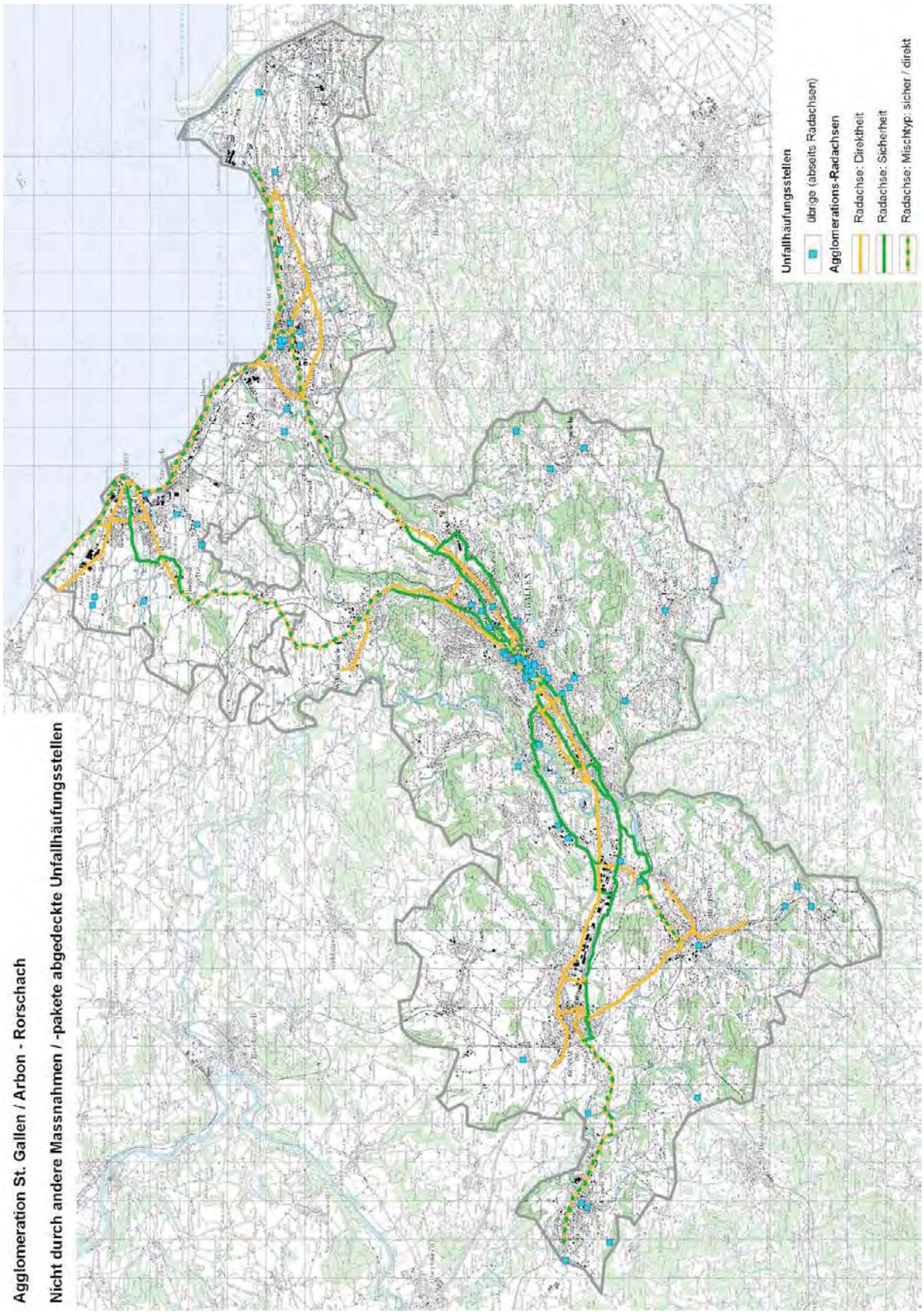
Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012


Agglomeration St. Gallen / Arbon - Rorschach
Nicht durch andere Massnahmen / -pakete abgedeckte Unfallhäufungsstellen
Unfallhäufungsstellen
übrige (abseits Radachsen)
Agglomerations-Radachsen
Radachse: Direktheit
Radachse: Sicherheit
Radachse: Mischtyp: sicher / direkt

Massnahmenpaket 4: Weitere Massnahmen (Gesamtwirkung)

Massnahmenpaket 4.1:
Koordinierte Parkplatzpolitik und Parkplatzbewirtschaftung

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
4.1.1	- Kantone AR, SG, TG, Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung	A_w
4.1.2	- Agglomeration, Koordinierte Parkplatzpolitik der Gemeinden	A_w

Parkraumpolitik: Parkplatzbedarf und -angebot, Parkplatzbewirtschaftung

Generelles zum Massnahmenpaket 4.1

Inhalt

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl über Verfügbarkeit und Bewirtschaftung der Parkplätze.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

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 beschränkte Verfügbarkeit von Parkplätzen ein Anreiz zur Benutzung 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 Abgaben auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und auf Beschäftigtenparkplätzen sollen Anreize geschaffen werden, vermehrt den ÖV oder Langsamverkehrsmittel zu benutzen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Da die Akzeptanz von Anreizsystemen höher ist als bei Ge- und Verboten, ist die Mobilität vermehrt über wirtschaftliche Anreize zu beeinflussen. Dies zielt auf eine höhere Eigenverantwortung, was unter dem Aspekt der Verhaltensänderung zweckmässig ist.
Durch die Angleichung der Vorschriften zur Parkierung werden falsche Mobilitätsanreize eliminiert. Da bereits alle Zentren über entsprechende Vorschriften verfügen, erscheint die Angleichung als machbar.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Entlastung des Verkehrssystems durch Umlagerung auf effiziente Verkehrsmittel	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen -
WK3: Verkehrssicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen aufgrund der Umlagerung auf umweltfreundlichere und effizientere Verkehrsmittel - Verringerung des Bodenverbrauchs aufgrund Parkplatzbegrenzung

Flankierende Massnahmen

- Mobilitätsmanagement (Nr. 4.4)

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 4.1.1 Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung

Inhalt

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.

Zielsetzung

Die Rechtsgrundlagen sollen - koordiniert mit den Nachbarkantonen - so ausgestaltet werden, dass die Zahl der Parkplätze sowohl auf öffentlichem wie auf privatem Grund begrenzt und deren Bewirtschaftung verlangt werden kann.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Da die Massnahme, die schon im AP 1 enthalten war, bis jetzt nicht umgesetzt worden ist, soll ihr eine stärkere Verbindlichkeit zugewiesen werden, indem sie als Rechtsetzungsauftrag in den kantonalen Richtplänen festgesetzt wird.

Flankierende Massnahmen

- Mobilitätsmanagement (Nr. 4.4)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Massnahmenplan Luftreinhaltung Kanton St.Gallen

Beteiligte

Federführung: Baudepartement Kanton St.Gallen

Weitere: Departement Bau und Umwelt Kanton Appenzell A.Rh., Departement Bau und Umwelt Kanton 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

- Die Massnahme war im AP als Massnahme Nr. 10.1 als B-Massnahme enthalten.

Stand: Juni 2012

Nr. 4.1.2 Parkierung im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren

Inhalt

Das Agglomerationszentrum und die Gemeinden der Nebenzentren steuern über die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze die Verkehrsmittelwahl.

Zielsetzung

Die Nebenzentren passen die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze so an, dass zwischen den Nebenzentren vergleichbare Standortvoraussetzungen gelten und dass ein erheblicher Anreiz zur Benutzung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs entsteht. D.h. die Tarife orientieren sich am Zonentarif des öffentlichen Verkehrs.

Die konkrete Ausgestaltung von Verfügbarkeit und Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen, inkl. der Gebietseinteilungen, wird in den Detailkonzepten des Agglomerationszentrums und pro Nebenzentrum festgelegt. Die Parkierungsreglemente werden, wo notwendig, angepasst.

Dabei gelten folgende Grundsätze.

- Gebiete mit ähnlichen Voraussetzungen verfügen über vergleichbare Tarifgestaltung, zeitliche Beschränkungen und Maximalparkdauer.
- Die Parkplatzbewirtschaftung gilt in der Regel von der ersten Minute an.
- Die Bewirtschaftung wird auf das ganze Hauptsiedlungsgebiet (mindestens zusammenhängendes Siedlungsgebiet) flächendeckend ausgeweitet. Das Parkplatzangebot in den Quartieren (Hauptsiedlungsgebiet) ist in erster Linie für die Anwohner und Anwohnerinnen sowie das Gewerbe bestimmt. Die Gebietseinteilung soll jeweils so angepasst werden, dass innerhalb eines Gebiets das Binnenpendeln ausgeschlossen wird.
- Bei der Bemessung der Parkgebühren werden die Kosten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt. Die Gebühren für das Parkieren (bei durchschnittlicher Parkierungsdauer) müssen höher sein als die Kosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs.
- In den attraktiven Gebieten der Alt- oder Innenstadt und den Quartierzentren sowie den Einkaufszentren an der Peripherie soll der Tarif höher sein als in den übrigen Gebieten.
- Für das Agglomerationszentrum gilt als Zielgrösse: Innenstadt / Bahnhofsnähe ≥ 3 Fr. / h, Quartierzentren > 2 Fr. / h, restliches Gebiet > 1 Fr. / h
- Für die Nebenzentren gilt als Zielgrösse: Innenstadt / Bahnhofsnähe > 2 Fr. / h, Quartierzentren > 1.50 Fr. / h, restliches Gebiet > 1 Fr. / h
- Verkehrsintensive Einrichtungen / Freizeitnutzungen mit guter ÖV Erschliessung (ab Güteklasse B) sind am Samstag und Sonntag ebenfalls zu bewirtschaften.
- Die Bewirtschaftungspflicht gilt mindestens von 7 bis 19 Uhr, in Bahnhofsnähe ausgedehnter.
- Dauerhaftes Parkieren in der Nacht wird geregelt.
- Differenzierte zeitliche Beschränkung je nach Lage der Parkplätze (Kurzzeit- und Langzeitparkplätze)
- Kundenfreundlicher Erwerb der Dauerparkkarten (Internet, selber drucken, Mehrparkkarte, etc.)

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Agglomerationszentrum: St.Gallen; Gemeinden der Nebenzentren, Arbon / Steinach, Gossau, Herisau, Rorschach / Goldach / Rorschacherberg

Weitere: Region Appenzell A.Rh. - St.Gallen - Bodensee

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:

Unter Umständen werden für die Anpassungen Volksabstimmungen notwendig werden.

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

-

Stand: Juni 2012

Massnahmenpaket 4.2:
Flankierende Massnahmen Siedlung und Landschaft

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
4.2.1	- Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen	A_w
4.2.2	- Bedingte Einzonung / Vertragslösungen	A_w
4.2.3	- Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP	A_w
4.2.4	- Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht	A_w
4.2.5	- Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand	A_w
4.2.6	- Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen	A_w
4.2.7	- Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren	A_w

Siedlungsmassnahmen Agglomerationsprogramm 1. Generation (AP1) (vgl. Anhang)

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

Die richtplanrelevanten Massnahmen Siedlung AP1 (1.1 - 1.3) sind in die Richtplänen der Kantone SG, TG und AR aufgenommen worden. Die entsprechenden Richtplananpassungen wurden in den Jahren 2009 (SG) und folgend (TG, AR) vom Bund genehmigt. Auf Basis des genehmigten Richtplans überprüfen die Kantone bei kommunalen Zonenplanrevisionen, ob die Massnahmen Siedlung des AP 1 umgesetzt wurden. Diese Massnahmen sind somit grundsätzlich umgesetzt und damit abgeschlossen (= in den kantonalen Richtplänen) Sie haben aber weiterhin ihre Gültigkeit (die Umsetzung auf kommunaler Ebene wird fortlaufend durch die Kantone überprüft).

Die Massnahme 1.4 AP1 ist in den Richtplanentwurf des Agglomerations-zentrums St.Gallen aufgenommen. In den Nebenzentren ist die Massnahme weitgehend in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte AP2 überführt und konkretisiert worden. Die Grundausrichtung hat nach wie vor ihre Gültigkeit.

Die richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen des AP1 sind damit nicht mehr direkt unter den Massnahmen des AP2 aufgeführt. Da diese Massnahmen die Wirksamkeit des AP2 jedoch weiterhin wesentlich beeinflussen, sind sie im Anhang aufgeführt.

Flankierende Massnahmen Siedlungen und Landschaft

Generelles zum Massnahmenpaket 4.2

Inhalt

Mit den Siedlungsmassnahmen im AP 1 sind generelle Vorgaben an die Nutzungsplanung im Sinne der Abstimmung Siedlung und Verkehr gemacht worden. Im AP 2 werden im Sinne einer umfassenden Gesamtbetrachtung zusätzliche Vorgaben aus Sicht Landschaft bzw. des Freiraums innerhalb und ausserhalb der Siedlungen formuliert, welche unter dem Aspekt der Koordination Siedlung und Verkehr relevant sind.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften und Naturwerte sind in den kantonalen Richtplänen bezeichnet und im Rahmen der Ortsplanungen von den Gemeinden auch weitgehend geschützt. Unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Verkehr geht es auch nicht um die Formulierung eines Landschaftsentwicklungskonzepts, sondern um die zweckmässige Zuordnung der verschiedenen Funktionen, so dass Verkehr nach Möglichkeit vermieden oder aber effizient abgewickelt werden kann. In der Agglomeration liegen die Nah- und Nächsterholungsgebiete sehr nahe. Was eine Stärke darstellt, kann auch eine Gefahr sein, da dadurch der innerörtlichen bzw. innerstädtischen Grün- und Freiraumplanung oft keine hohe Priorität zukommt. Im Sinne der Koordination von Siedlung und Verkehr muss es jedoch das Ziel sein, auch die Freizeit- und Erholungsnutzung noch stärker in die Siedlungen zu integrieren.

Zielsetzung

Vollständige Funktionen sind auch unter dem Aspekt Natur / Landschaft / Freizeit und Erholung zu fördern und damit lange Wege zu vermeiden.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Am effizientesten sind Massnahmen, welche Probleme gar nicht erst entstehen lassen. Wege und Umweltbelastungen zu vermeiden bzw. zu minimieren, sind zentrale Anliegen und Aufgaben der Raumplanung. Das Ziel der Vermeidung von Wegen wird am nachhaltigsten mit raumplanerischen Massnahmen erreicht.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems - verbesserte Erreichbarkeit Naherholungseinrichtungen ohne MIV - Verbesserung der Intermodalität	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Konzentration von Aktivitäten an geeigneten Standorten / Siedlungsschwerpunkten, in Koordination mit dem Verkehrssystem. - Verringerung Zersiedelung durch Förderung von vollständigen Funktionen - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
WK3: Verkehrssicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 4.2.1 Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen

Inhalt

Bei Neueinzonungen verlangen die Kantone, den ausdrücklichen Nachweis, dass die Überbauung des einzuzonenden Gebietes mit den die betroffene Landschaft prägenden Qualitäten vereinbar ist.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Neueinzonungen sind gemäss Agglomerationsprogramm 2007 nur dann zulässig, wenn bestimmte ÖV-Erschliessungsanforderungen sowie Richtwerte für die Siedlungsdichte erfüllt sind. Mit der Überbauung dieser Gebiete sind in jedem Fall Eingriffe in die Landschaft verbunden, die Siedlungen greifen immer weiter in die offene Landschaft hinaus. Dadurch wird die vertraute Landschaft, welche auch die Identität prägt, verändert.

Zielsetzung

Bei Neueinzonungen muss künftig der Nachweis erbracht werden, dass sie „landschaftsverträglich“ sind (beispielsweise durch Bebauungskonzepte). In den Ortsplanungsberichten sind deshalb auch Aussagen zu folgenden Fragen zu machen:

- Welche landschaftsprägenden Elemente und Qualitäten sind im betroffenen Gebiet vorhanden?
- In welcher Weise werden sie durch eine künftige Bebauung tangiert?
- Kann mit flankierenden Massnahmen eine Beeinträchtigung der prägenden Landschaftselemente vermieden oder so gemildert werden, dass eine Überbauung mit den Interessen des Landschaftsschutzes vereinbar ist?
- Welche Massnahmen sind erforderlich, um beim Übergang vom Siedlungsgebiet in die offene Landschaft harte Zäsuren zu vermeiden?

Es ist wünschenswert, wenn der Nachweis der Landschaftsverträglichkeit nicht nur beschreibend dargelegt wird, sondern auch mittels Visualisierungen. Zum Nachweis gehört auch, dass aufgezeigt wird, mit welchen Instrumenten und durch wen die erforderlichen Massnahmen grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden.

Flankierende Massnahmen

- Bedingte Einzonung / Vertragslösung (Nr. 4.2.2)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Anforderungen und Mindestinhalt der Ortsplanungen in Bezug auf die Landschaftsverträglichkeit von Neueinzonungen in den kantonalen Richtplänen festsetzen
- Die kantonalen Genehmigungsbehörden verlangen und überprüfen im Rahmen der Berichterstattung (Planungsbericht nach Art. 47 RPG) den Nachweis der Landschaftsverträglichkeit
- Umsetzung im Rahmen der kommunalen Ortsplanungen

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

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: Juni 2012

Nr. 4.2.2 Bedingte Einzonungen / Vertragslösungen

Inhalt

Falls in einem neu einzuzonenden Gebiet eine Bebauung nur unter Beachtung flankierender Massnahmen in Frage kommt, wird die Genehmigung der Einzonung an die Bedingung geknüpft, dass die Umsetzung dieser Massnahmen mit der Grundeigentümerschaft verbindlich vereinbart ist.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im Rahmen des Verfahrens für Neueinzonungen ist auch deren Landschaftsverträglichkeit zu prüfen (vgl. Massnahme ...). Dabei kann sich herausstellen, dass eine Überbauung des fraglichen Gebiets aus Sicht der Landschaft zwar möglich ist, aber an bestimmte Bedingungen zu knüpfen ist (z.B. bezüglich Eingriffen ins gewachsene Terrain, Wahrung von Sichtbeziehungen usw.)

Zielsetzung

Die Einzonung an den Abschluss einer Vereinbarung mit der Grundeigentümerschaft zu knüpfen, soll sicherstellen, dass die aus Sicht Landschaft an eine Überbauung zu stellenden Rahmenbedingungen bereits bei der Einzonung berücksichtigt und anschliessend tatsächlich umgesetzt werden.

Flankierende Massnahmen

- Nachweis der Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen (Nr. 4.2.1)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Anforderungen und Mindestinhalt der Ortsplanungen in Bezug auf die Landschaftsverträglichkeit von Neueinzonungen in den kantonalen Richtplänen festsetzen
- Die kantonalen Genehmigungsbehörden verlangen und überprüfen im Rahmen der Berichterstattung (Planungsbericht nach Art. 47 RPG) den Nachweis der Landschaftsverträglichkeit
- Umsetzung im Rahmen der kommunalen Ortsplanungen

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

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: Juni 2012

Nr. 4.2.3 Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnutzung bei SNP

Inhalt

Die Gemeinden und Kantone stellen sicher, dass ein Überbauungsprojekt nur dann in den Genuss einer Mehrausnützung kommt, wenn sowohl die Anordnung und Gestaltung der Baukörper als auch die Freiraumgestaltung eine bessere Qualität als bei zonengemässer Überbauung aufweisen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im Rahmen von Sondernutzungsplänen kann eine Mehrausnutzung gewährt werden, wenn ein Projekt eine höhere Qualität aufweist als bei zonengemässer Überbauung. Bei der Beurteilung der Qualität wird oft zu ausschliesslich nur auf die Anordnung und Gestaltung der Bauten geachtet und zu wenig auf die Qualität der Freiräume.

Zielsetzung

- Die Qualität der Freiraumgestaltung soll bei der Gewährung von Mehrausnützungen bei Sondernutzungsplänen gleichberechtigt mit der architektonischen Qualität der Überbauung beurteilt werden.
- Bei Arealüberbauungen müssen die Anordnung und Gestaltung der Baukörper und Aussenraumgestaltung Teile eines Gesamtkonzeptes darstellen.
- Es ist zu verlangen, dass nicht nur für die bauliche, sondern auch für die Aussenraumgestaltung Fachpersonen beigezogen werden.
- Die Prüfung der massgebenden Kriterien soll auch bei Projekten zur Anwendung kommen, die nach Regelbauvorschriften zu beurteilen sind.

Eine hohe Qualität weisen Freiräume aus, wenn

- sie ausreichend dimensioniert sind (quantitatives Kriterium),
- sie zurückhaltend ins gewachsene Terrain eingreifen,
- die Flächen zur gemeinschaftlichen und zur eher privaten Nutzung sinnvoll angeordnet und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Bewohnergruppen ausgestattet sind,
- die Anlage gut ans Quartier angebunden ist (Rad- und Fusswegenetz),
- eine standortgerechte, für die Nutzung adäquate Bepflanzung aufweist.

Flankierende Massnahmen

- Das Baurecht so ergänzen, dass der Planung von Frei- und Grünräumen grösseres Gewicht zukommt (Nr. 4.2.4)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Die Gemeinden als Erlass- und die Kantone als Bewilligungsbehörde setzen bei der Behandlung von Sondernutzungsplänen neben einer hohen architektonischen Qualität auch eine hohe Qualität der Freiräume durch.
- Sie stellen sicher, dass bei der Erarbeitung von Sondernutzungsplänen für Architektur *und* Freiraumplanung Fachpersonen beigezogen werden.

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Raumplanungsfachstellen der Kantone

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: Juni 2012

Nr. 4.2.4 Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht

Inhalt

Ergänzung des Baurechts um Aussagen zu Frei- und Grünräumen (Verhältnis von bebauter / unbebauter Fläche, Stellung der Bauten in der Landschaft, Dimensionierung / Gestaltung der Freiflächen) insbesondere in den Regelbauvorschriften.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Regelbauvorschriften und deren Anwendung sind stark auf Gebäude fokussiert (Höhen- und andere Masse, Abstandsvorschriften usw.), wobei Aspekte der Sicherheit und Hygiene im Vordergrund stehen.

In Bezug auf die gestalterische Qualität gilt in der Regelbauweise grundsätzlich nur ein Verunstaltungsverbot, weitergehende gestalterische Auflagen gelten nur in Ortsbildschutzgebieten oder an Einzelobjekten. Aussagen zur Stellung der Bauten in der Landschaft, zum Verhältnis von bebauter und unbebauter Fläche oder zur Dimensionierung und Gestaltung der Freiflächen fehlen in den Regelbauvorschriften weitgehend.

Diesen Aspekten wird im Baubewilligungsverfahren deshalb oft zu wenig Beachtung geschenkt.

Zielsetzung

Kantone und Gemeinden werden angehalten, die behördlichen Kompetenzen so zu stärken, dass im Bewilligungsverfahren wenn nötig direkt auf die gestalterische Qualität nicht nur der Bauten, sondern auch der Freiräume Einfluss genommen werden kann. Ein Verunstaltungsverbot ist ein zu schwaches Instrument, um guter Qualität zum Durchbruch zu verhelfen. Es müssen auch positive Leistungen verlangt werden können.

- Bei jedem Bauprojekt soll sichergestellt werden, dass dessen Bezug zur Landschaft thematisiert und der Aussenraum nicht nur als Restfläche behandelt wird. Deshalb sollen bei Baueingaben explizite Aussagen zur Einpassung der Bauten in die gewachsene Landschaft verlangt werden können
- Dazu gehört eine Darstellung der vor Ort vorhandenen prägenden Landschafts- und Grünelemente. Eingriffe in die vorhandenen natürlichen Gegebenheiten (Terrainveränderungen, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen, Verlegung von Gewässerläufen, Beseitigung von Hecken o.ä.) müssen begründet werden und es muss dargelegt werden, dass Alternativen geprüft worden sind.

Flankierende Massnahmen

- Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP (Nr. 4.2.3)

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

- Die Kantone überprüfen ihre Baugesetze und passen sie gegebenenfalls im Sinne dieser Massnahme an. Bei der Genehmigung der kommunalen Reglemente stellen sie die Umsetzung der Massnahme durch die Gemeinden sicher.
- Die Gemeinden ergänzen ihre Bauregelemente

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ A_N	☐ B_N	☐ C_N
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ A_W	☐ B_W	☐ C_W
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ A_E	☐ B_E	☐ C_E
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: 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: Juni 2012

Nr. 4.2.5 Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand

Inhalt

Die Gemeindebehörden wirken bei Vorhaben am Siedlungsrand darauf hin, dass einer guten Verzahnung und Vernetzung der Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft und der Umgebungs- und Grüngestaltung im Rahmen von Sondernutzungsplänen bzw. Baubewilligungsverfahren ein stärkeres Gewicht zukommt.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im Rahmen von Sondernutzungsplänen aber auch im Baubewilligungsverfahren liegt das Hauptgewicht auf der Beurteilung der Gestaltung der Bauten, weniger auf der Umgebungs- und Grüngestaltung. Die Überbauungen an den Siedlungsrändern treten oft als unnötig harte Zäsuren in der Landschaft in Erscheinung. Einer harmonischeren Gestaltung des Übergangsbereichs wird tendenziell zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Zielsetzung

Es soll vermehrt auf eine gute Verzahnung und Vernetzung der Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft und der Umgebungs- und Grüngestaltung hingewirkt werden.
Eine gute Umgebungsgestaltung am Siedlungsrand zeichnet sich beispielsweise aus durch:
- multifunktional gestaltete Übergangsbereiche (Zugänglichkeit, Durchlässigkeit, ökologische Vernetzung)
- minimale Eingriffe ins gewachsene Terrain,
- Verzicht auf steile Böschungen, die künstlich (z.B. mit Blockwurf) gesichert werden müssen,
- Standortgerechte Bepflanzung,
- Verzicht auf zu stark abgrenzende Lebhäge und Zäune usw.

Flankierende Massnahmen

- Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP (Nr. 4.2.3)

Koordinationsbedarf

- Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht (Nr. 4.2.4)

Stand Planung, Projektierung

- Damit die Massnahme umgesetzt werden kann, sind im Rahmen von Massnahme L.4 die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen
- Umsetzung als laufende Aufgabe der Gemeinden

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☐ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_W**	☐ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: 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: Juni 2012

Nr. 4.2.6 Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen

Inhalt

Abstimmung des Fuss- und Radwegnetzes sowie des ÖV auf Naherholungseinrichtungen. Entwicklung von speziellen Angeboten und alternativen Erschliessungsformen, abgestimmt auf die gegenüber dem Alltags- und Arbeitsverkehr anderen zeitlichen und materiellen Bedürfnisse des Freizeit- und Erholungsverkehrs.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Viele Ausgangspunkte am Siedlungsrand, aber auch innerstädtische Naherholungseinrichtungen verfügen noch über eine unzulängliche ÖV-Erschliessung. Folge davon ist, dass die Wege mit dem MIV unternommen werden. Dies führt zu Freizeitverkehr, Parkplatz-Suchverkehr und wildem Parkieren an den Zielorten.

Zielsetzung

Die Herausforderung liegt hier wie generell bei publikums- oder verkehrsintensiven Einrichtungen in einer umweltschonenden und effizienten Verkehrserschliessung. Langsamverkehr, insbesondere das Radwegnetz, und der ÖV sollen deshalb konsequent auch auf die Bedürfnisse des Erholungsverkehrs ausgerichtet werden. Folgende Teilmassnahmen sind zu prüfen:

- Appenzell / Alpstein: Schnellbusse an Wochenenden
- St.Gallen: Peter und Paul, Anpassung Linienführung an Sonntagen Linie 9
- Gossau: Abenteuerland Walterzoo, Attraktivierung Fusswegverbindung Mettendorf - Boberberg - Zoo (Bus 151)
- Thal: Altenrhein Taktverdichtung Bus an Wochenenden

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Kantone

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: Juni 2012

Nr. 4.2.7 Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren

Inhalt

Zu Fuss Gehende und Radfahrende sind bei der Gestaltung innerstädtischer Strassenräume als wichtige Verkehrsteilnehmende zu berücksichtigen, einerseits um diese umweltschonenden Verkehrsarten zu fördern und um andererseits auch einem mehr oder weniger absichtslosen „Stadtwandern und Flanieren“ attraktiven Raum zu geben.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Beim Fussverkehr ist wesentlich, dass zu Fuss Gehende sehr "umwegempfindlich" sind. Auch die Umfeldqualität trägt wesentlich zum Wohlbefinden der Fussgänger und damit zur Attraktivität bei. Fussgänger nehmen die unmittelbare Umgebung direkt wahr, dies sowohl im positiven (attraktiver Strassen- und Flanierraum etc.) wie im negativen Sinne (Lärm, Beeinträchtigung der Sicherheit etc.).
Entlang der Hauptachsen ist die Aufenthaltsqualität sowohl im Agglomerationszentrum als auch in den Nebenzentren aufgrund der hohen Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung als ungenügend zu bezeichnen.

Zielsetzung

Ziel muss sein, dass sich wohl und sicher fühlt, wer zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, und dass dies auch von einem Quartier zum andern möglich ist.
Agglomerations- und Nebenzentren bezeichnen deshalb die für „Flanieren und Stadtwandern“ wichtigen Achsen. Auf diesen wird dem Fuss- und Radverkehr eine hohe Priorität eingeräumt, was bei der Strassenraumgestaltung zu berücksichtigen ist

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Nr. 2.9, Nr. 2.18)
- Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (Nr. 2.15, Nr. 2.17, Nr. 2.19)

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Agglomerationszentrum, Nebenzentren

Weitere: kantonale Tiefbauämter, kantonale Fachstellen Langsamverkehr

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: Juni 2012

Massnahmenpaket 4.3:
Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV

Nr.	*Massnahme*	*Priorität*
4.3.1	- Rorschach - Rheineck: Regionallinien	A_w
4.3.2	- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen Seebus	A_w
4.3.3	- Gossau / Herisau / Flawil: Anpassung Anschlüsse Ortsbusse	A_w
4.3.4	- Arbon - St.Gallen: direkte und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) bis 2018	~~A_w~~
4.3.5	- Arbon, direkte Linienführung der Regionalbuslinien (940/941) innerhalb von Arbon	A_w
4.3.6	- Arbon - Rorschach, Aufhebung Linie 244	A_w
4.3.7	- Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (1. Etappe mit 2 Linien 2013)	A_w
4.3.8	- Arbon, neue Erschliessung Frasnacht (Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil)	A_w
4.3.9	- St.Gallen, Stadtbus, konsequentes Durchmesserlinien-Konzept	A_w
4.3.10	- Regionalbusse: Durchmesserlinien, Anpassungen Mörschwil - Tübach - Horn	A_w
4.3.11	- Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (2. Etappe mit 4 Linien, 2018)	B_w
4.3.12	- Gaiserwald, Beschleunigung Linienast Abtwil	B_w
4.3.13	- Teufen / St.Gallen, Buslinie St.Gallen - Stein - Herisau: neuer Umsteigepunkt in der Lustmühle oder im Riethüsli von Bahn auf Bus	B_w
4.3.14	- Flawil, Gossau, Rorschach und Rheineck, Anschlussoptimierungen	B_w

Betriebliche Anpassung an das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Generelles zum Massnahmenpaket 4.3

Inhalt

Das Zielkonzept Agglomeration ÖV bedarf zu seiner Umsetzung diverser betrieblicher Anpassungen wie z.B. der Abstimmung der Orts und Regionalbusse auf das S-Bahnkonzept, Anpassungen in der Linienführung, Einführung von Ergänzungslinien, neue Haltestellen u.ä.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Umsetzung des Grobkonzeptes ist ein Prozess, welcher von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig ist. Die konkrete betriebliche Umsetzung erfolgt dabei im Rahmen der detaillierten Angebotsplanung mit Zeithorizonten.

Zielsetzung

- Alle Nebenzentren werden direkt und im Viertelstundentakt mit dem Agglomerationszentrum verbunden.
- Der Ausbau der S-Bahn senkt die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr – nicht nur auf der S-Bahn, sondern aufgrund schlanker Anschlüsse ans Busnetz – auch darüber hinaus.
- Innerhalb der Stadt St.Gallen ermöglicht das Mittelverteiler-Netz attraktive Reisezeiten im öffentlichen Verkehr.
- Die benachbarten Nebenzentren (Rorschach – Arbon und Herisau – Gossau) sind halbstündlich mit der S-Bahn verbunden. Gossau und Herisau werden zusätzlich durch eine Buslinie verbunden, welche das Zentrum von Herisau bedient.

Gestützt auf das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV sind folgende betrieblichen Anpassungen notwendig:

Massnahme	*Priorität*	*Kosten (Mio.)*
- Rorschach - Rheineck, Regionallinie	A_w	
- Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen Seebus	A_w	
- Gossau / Herisau / Flawil, Anpassungen Anschlüsse Ortsbusse	A_w	1.0
- Arbon - St.Gallen: direkte und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) bis 2018	A_w	
- Arbon, direkte Linienführung der Regionalbuslinien (940/941) innerhalb von Arbon	A_w	
- Arbon - Rorschach, Aufhebung Linie 244	A_w	-
- Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (1. Etappe mit 2 Linien 2013)	A_w	
- Arbon, neue Erschliessung Frasnacht (Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil	A_w	
- St.Gallen, Stadtbus, konsequentes Durchmesserlinien-Konzept	A_w	
- Regionalbusse: Durchmesserlinien, Anpassungen Mörschwil - Tübach - Horn	A_w	
- Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (2. Etappe mit 4 Linien)	B_w	
- Gaiserwald, Beschleunigung Linienast Abtwil	B_w	
- Teufen / St.Gallen, Buslinie St.Gallen - Stein - Herisau: neuer Umsteigepunkt in der Lustmühle oder im Riethüsli von Bahn auf Bus	B_w	
- Flawil, Gossau, Rorschach und Rheineck, Anschlussoptimierungen	B_w	

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Im Rahmen des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV im Grundsatz abgeklärt und nachgewiesen

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- Verbesserte Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums sowie zwischen den Nebenzentren
- Verbesserung der Intermodalität durch verkürzte Reisezeiten im ÖV (Konkurrenzfähigkeit zum MIV)

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen
- Stärkung der Entwicklung in den Zentren, Orten mit lokaler Zentrumsfunktion, unter Beachtung der flankierenden Siedlungsmassnahmen
- Unterstützung des Strukturmodells Siedlung und Verkehr

WK3: Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit allgemein erhöht

WK4: Umwelt und Ressourcen
- Durch Verringerung der Stauhäufigkeit Reduktion der CO_2-Emissionen
- Reduktion der Lärmimmissionen

Flankierende Massnahmen

- Verkehrssystemmanagement Agglomeration (Nr. 2.7)

Koordinationsbedarf

- Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV (Nr. 2.14)

Stand Planung, Projektierung

Übergeordnetes Zielkonzept:
- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV

Subregionale Detailkonzepte
- Stadtbuskonzept Arbon (Abschluss 2012)
- Angebotskonzept ÖV-Agglomerationszentrum (Abschluss 2012)
- Buskonzept Region Rorschach (Abschluss 2012)
- Buskonzept Gossau (Abschluss 2012)
- ÖV-Konzept Appenzeller Vorderland (Abschluss 2012)

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☒ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV
- Städtische Ortsbuskonzepte

Beteiligte

Federführung: Kantonale Ämter für öffentlichen Verkehr

Weitere: Gemeinden, kantonale Tiefbauämter, Transportunternehmen

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: Juni 2012

Massnahme 4.4:
Mobilitätsmanagement

Nr. 4.4 Mobilitätsmanagement

Inhalt

Erarbeitung und Umsetzung einer gesamtheitlichen Strategie, die durch Informationen und Beratung, Kommunikation und Steigerung der Motivation ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördert.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mobilitätsmanagement in Betrieben wird seit 2011 von der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee operativ umgesetzt. . Das Mobilitätsmanagement wurde zudem ausgeweitet. Neben dem Arbeitsverkehr werden auch Massnahmen im Bereich Freizeitverkehr ausgearbeitet. Ein Umsetzungsprogramm ab 2012 wurde vom Lenkungsauschuss des Aggloprogramm inkl. Finanzierung gutgeheissen. Die Umsetzung folgender Massnahmen sind bereits im Gang:

- das betriebliche Mobilitätsmanagement
- das Mobilitätsmanagement von Freizeitanlagen (Pilotprojekt mit ARE Bund (DZM)).
- eine Mobilitätsinternetplattform, die Informationen über Mobilität bündelt (App Oschte, Infoplattform für Unternehmen)
- die Unterstützung von Mobilitätstagen der Gemeinden.

Eine Ausweitung des Angebots der VBSG-Verkaufsstelle im Sinne einer Mobilitätszentrale ist in Prüfung.

Zielsetzung

In Ergänzung zur Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (AP1) soll in einer breiteren Herangehensweise sowohl beim Pendler- als auch beim Freizeit- und Einkaufsverkehr mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements angesetzt werden.
Im Rahmen der Konzipierung dieser Massnahme soll auch die Zweckmässigkeit einer Mobilitätszentrale vertieft geprüft werden.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Massnahme entspricht der Zielsetzung "vermeiden - umlagern - optimieren".

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung Gesamtverkehrssystem - Verbesserung der Intermodalität - Nachfrageseitige Massnahmen - Verbesserung im Freizeitverkehr	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - Steigerung der Attraktivität der Zentren und Dorkerne
WK3: Verkehrssicherheit - Erhöhung der objektiven Sicherheit - Erhöhung der Subjektiven Sicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen - Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Weitere: kantonale Fachstellen Langsamverkehr, kantonale Tiefbauämter, 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: Juni 2012

Massnahmenpaket 4.5:
Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr

4.5.1	- Fördermassnahmen Velotransport	A_w
4.5.2	- Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen in BauR	A_w

Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr

Generelles zum Massnahmenpaket 4.5

Inhalt

Mit spezifischen Fördermassnahmen und Anreizen soll die vermehrte Benutzung des Langsamverkehrs gefördert werden.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Vor allem auf der ersten und der letzten Meile sowie auf kurzen Strecken innerorts besteht ein erhebliches Umlagerungspotenzial auf den LV. Für die Förderung des Langsamverkehrs sind nebst infrastrukturellen Massnahmen insbesondere auch eine entsprechende Information und Kommunikation erforderlich. Denn wer ein Angebot nicht kennt, kann dieses auch nicht wahrnehmen.

Zielsetzung

- Änderung im Mobilitätsverhalten fördern
- Erhöhung des Modal Split zugunsten des LV

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Jede Massnahme, welche geeignet ist Wege zu vermeiden bzw. eine Umlagerung auf ein effizientes Verkehrsmittel zu fördern, ist zweckmässig.

Nutzen

WK1: Qualität Verkehrssystem - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Intermodalität	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen - bessere Erschliessung des Siedlungsgebietes
WK3: Verkehrssicherheit	WK4: Umwelt und Ressourcen - Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen - Reduktion der Lärmimmissionen

Weiteres / Bemerkungen

Nr. 4.5.1 Fördermassnahmen Velotransport

Inhalt

Förderung Velotransport mit Bus und Bahn in anspruchsvoller Topografie unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Aufgrund der Höhendifferenzen innerhalb der Agglomeration sind dem Veloverkehr gewisse Grenzen gesetzt. Durch ein verbessertes Angebot beim Velotransport, könnte die Attraktivität erheblich gesteigert werden.

Der Velotransport ist heute bei den meisten ÖV-Transportunternehmungen ausserhalb der Morgen- und Abendspitzenstunde zulässig. Jedoch besteht beispielsweise in der Stadt St.Gallen bei der Mühleggbahn Handlungsbedarf bezüglich Vergrösserung der Transportkapazität.

Zielsetzung

- Fördermassnahmen im Bereich des Velotransports im öffentlichen Verkehr sind zu definieren und umzusetzen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Die Verbesserung der Transportmöglichkeiten ist insbesondere bei schwierigen topographischen Verhältnissen eine Voraussetzung, um die Verlagerung auf den LV zu fördern. Die Förderung von E-Bikes bildet dazu eine Alternative.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

Weitere: Transportunternehmen, Gemeinden, Kantone, Region

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: Juni 2012

Nr. 4.5.2 Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen im BauR

Inhalt

Ergänzung der kommunalen BauR mit quantitativen und qualitativen Bestimmungen zu öffentlichen und privaten Veloabstellanlagen.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Für die Attraktivität des Langsamverkehrs ist es wichtig, dass auch am Wohn- und Arbeitsort eine genügende Anzahl Veloparkplätze in guter Qualität zur Verfügung steht. Nur wenige Gemeinden haben in den BauR verbindliche Vorgaben.

Zielsetzung

In Anwendung der jeweils gültigen SN-Norm sind die Abstellplätze für Fahrräder in den kommunalen BauR wie folgt festzulegen:

Bei Neubauten und massgeblichen Umbauten sind mindestens die nachfolgende Anzahl Abstellplätze für Fahrräder zu erstellen. Dabei sind Bruchteile aufzurunden:

- Wohnnutzung:
  pro Zimmer 0.6 Abstellplatz
  Bei Mehrfamilienhäusern als gedeckte Aussenplätze in der Nähe des Hauseingangs und als treppenfrei zugängliche Einstellräume.
- Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriebetriebe:
  Ein Abstellplatz pro fünf Arbeitsplätze für Personal
  Ein Abstellplatz pro zehn Arbeitsplätze für Kundschaft und Besuchende
- Verkaufsgeschäfte:
  Ein Abstellplatz pro 50 m^2 Verkaufsfläche
- Andere Nutzungen:
  Die zu erstellende Anzahl Abstellplätze berechnet sich nach der jeweils gültigen SN-Norm zur Bedarfsermittlung an Abstellplätzen für den leichten Zweiradverkehr. Dabei ist von der Stufe C der kommunalen Verhältnisse auszugehen.
- Anlagen und Einstellräume sind gemäss den jeweils gültigen SN-Normen zu gestalten.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit

Was für die Abstellplätze für Motorfahrzeuge schon lange gilt, muss unter dem Aspekt der Förderung von effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auch für den Veloverkehr verlangt werden.

Flankierende Massnahmen

- Verbesserung von Veloparkierungsanlagen gemäss Schwachstellenanalyse LV

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

Realisierungszeitraum

☐ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☐ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_N}$	☐ $\mathbf{B_N}$	☐ $\mathbf{C_N}$
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ $\mathbf{A_W}$	☐ $\mathbf{B_W}$	☐ $\mathbf{C_W}$
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ $\mathbf{A_E}$	☐ $\mathbf{B_E}$	☐ $\mathbf{C_E}$
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

-

Beteiligte

Federführung: Gemeinden

Weitere: Raumplanungsfachstellen der Kantone

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: Juni 2012

Massnahme 4.6:
Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)

Nr. 4.6 Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)

Inhalt

Die Standorte gemäss Standortportfolio der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee werden über eine proaktive Standort- und Arealentwicklung in ihrer Aufbereitung planerisch vorangetrieben.

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Eine Grundvoraussetzung für den Erfolg der Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach als Wirtschaftsregion sind attraktive und rasch realisierbare Wirtschaftsstandorte. In der Agglomeration St.Gallen besteht diesbezüglich Handlungsbedarf: Grössere Flächen – auch repräsentative – sind dringend aufzubereiten. Bahnhofsareale und weitere innerstädtische Areale mit grossem Potenzial sind entwicklungsbedürftig.
Entsprechend besteht ein Druck auf z.T. dezentrale Standorte „auf der grünen Wiese“.
Mit der bereits erfolgten Erarbeitung des Standortportfolios konnte auf regionaler Ebene ein Konsens über die wichtigsten wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete mit Entwicklungspotenzial erreicht werden. Bei den neun Standorten handelt es sich um folgende grosse Areale in Bahnhofsnähe, um grosse Industriebrachen oder Industrielandreserven, die für eine Umnutzung oder eine koordinierte Gesamtentwicklung geeignet sind:

- Herisau Bahnhof
- Herisau Untere Fabrik / Hölzli (Cilander)
- Gossau Bahnhof Nord
- St.Gallen Güterbahnhof
- St.Gallen Bahnhof St.Fiden
- Arbon Saurer WerkZwei / Hamel
- Rorschach / Goldach Thannäcker
- Thal-Altenrhein
- St.Gallen West / Gossau Ost

Zielsetzung

- Das Standortportfolio beinhaltet Standorte, die an hoch erreichbaren zentralen Lagen und in der bestehenden Bauzone liegen. Durch die Arealentwicklungsprozesse soll die tatsächliche Verfügbarkeit dieser Areale sichergestellt und dadurch der Druck auf dezentrale Standorte „auf der grünen Wiese“ reduziert werden.
- Das Standortportfolio stellt eine wichtige Massnahme zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen dar. Es ergänzt die Massnahmen Siedlung der 1. Generation (Kriterien öV-Erschliessung und Minimaldichte bei Ein- und Umzonungen) im Sinne einer „Positivplanung“ ideal.
- Gemäss der Vereinbarung zum NRP-Projekt „Regionale Standortentwicklung“, ist das Ziel sechs Arealentwicklungsprozessen bzw. Massnahmen zur Einzelstandortentwicklung gemäss Handlungsbedarf aus dem Standortportfolio bis 2013 zu initiieren.

Flankierende Massnahmen

-

Koordinationsbedarf

-

Stand Planung, Projektierung

-

Realisierungszeitraum

☒ 2011-2014 ☒ 2015-2018 ☒ 2019-2022 ☐ 2023-2026 ☐ ab 2027

Abgeschätzter Baubeginn:

Abgeschätzte Inbetriebnahme:

Zeitplan Einreichung Vorprojekt:

Priorität gemäss Agglomeration

Infrastruktur: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur/Betrieb: teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar	☐ **A**	☐ **B**	☐ **C**
Infrastruktur national: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_N**	☐ **B_N**	☐ **C_N**
Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar	☒ **A_W**	☒ **B_W**	☐ **C_W**
Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar	☐ **A_E**	☐ **B_E**	☐ **C_E**
Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung	☐ **A1**		

Grundlagen:

- Standortportfolio der Region St.Gallen - Appenzell - Bodensee; Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee; 2011

Beteiligte

Federführung: Standortgemeinden

Weitere: Kantone, Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

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

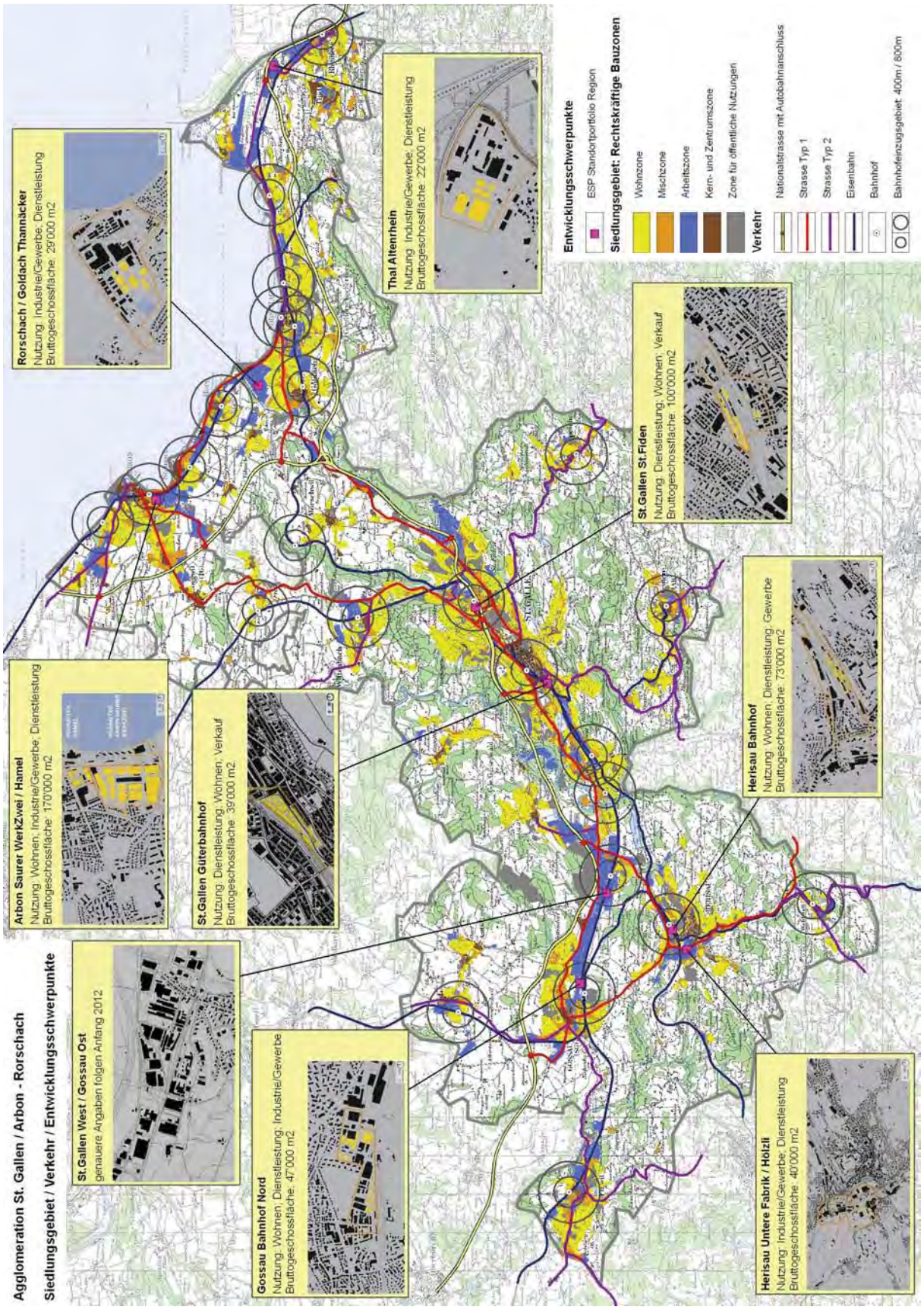
Bemerkungen:

Situationsplan

Weitere Hinweise und Bemerkungen

- ESP Rorschach/Goldach Thannäcker: Buserschliessung und deren Finanzierung in Abhängigkeit der geplanten Nutzung prüfen (Industrie / Dienstleistung / Wohnen)
- ESP St.Gallen/St.Fiden: Eine verbesserte Busanbindung bzw. Verknüpfung mit der S-Bahn ist im Rahmen der Konkretisierung des ESP zu prüfen bzw. zu entwickeln. Im Übrigen ist der ESP mit der S-Bahn hervorragend erschlossen.

Stand: Juni 2012


Agglomeration St. Gallen / Arbon - Rorschach
Siedlungsgebiet / Verkehr / Entwicklungsschwerpunkte
St.Gallen West / Gossau Ost
genauere Angaben folgen Anfang 2012
Arbon Saurer WerkZwei / Hamel
Nutzung: Wohnen; Industrie/Gewerbe; Dienstleistung
Bruttogeschossfläche: 170'000 m2
St.Gallen Güterbahnhof
Nutzung: Dienstleistung; Wohnen; Verkauf
Bruttogeschossfläche: 39'000 m2
Rorschach / Goldach Thannäcker
Nutzung: Industrie/Gewerbe; Dienstleistung
Bruttogeschossfläche: 29'000 m2
Thal Altenrhein
Nutzung: Industrie/Gewerbe; Dienstleistung
Bruttogeschossfläche: 22'000 m2
Gossau Bahnhof Nord
Nutzung: Wohnen; Dienstleistung; Industrie/Gewerbe
Bruttogeschossfläche: 47'000 m2
St.Gallen St.Fiden
Nutzung: Dienstleistung; Wohnen; Verkauf
Bruttogeschossfläche: 100'000 m2
Herisau Bahnhof
Nutzung: Wohnen; Dienstleistung; Gewerbe
Bruttogeschossfläche: 73'000 m2
Herisau Untere Fabrik / Hölzli
Nutzung: Industrie/Gewerbe; Dienstleistung
Bruttogeschossfläche: 40'000 m2
Entwicklungsschwerpunkte
ESP Standortportfolio Region
Siedlungsgebiet: Rechtskräftige Bauzonen
Wohnzone
Mischzone
Arbeitszone
Kern- und Zentrumszone
Zone für öffentliche Nutzungen
Verkehr
Nationalstrasse mit Autobahnanschluss
Strasse Typ 1
Strasse Typ 2
Eisenbahn
Bahnhof
Bahnhofeinzugsgebiet 400m / 800m

Anhang:

Siedlungsmassnahmen Agglomerationsprogramm 1. Generation (AP1)

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

Die richtplanrelevanten Massnahmen Siedlung AP1 (1.1 - 1.3) sind in die Richtplänen der Kantone SG, TG und AR aufgenommen worden. Die entsprechenden Richtplananpassungen wurden in den Jahren 2009 (SG) und folgend (TG, AR) vom Bund genehmigt. Auf Basis des genehmigten Richtplans überprüfen die Kantone bei kommunalen Zonenplanrevisionen, ob die Massnahmen Siedlung des AP 1 umgesetzt wurden. Diese Massnahmen sind somit grundsätzlich umgesetzt und damit abgeschlossen (= in den kantonalen Richtplänen) Sie haben aber weiterhin ihre Gültigkeit (die Umsetzung auf kommunaler Ebene wird fortlaufend durch die Kantone überprüft).

Die Massnahme 1.4 AP1 ist in den Richtplanentwurf des Agglomerations-zentrums St.Gallen aufgenommen. In den Nebenzentren ist die Massnahme weitgehend in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte AP2 überführt und konkretisiert worden. Die Grundausrichtung hat nach wie vor ihre Gültigkeit.

Die richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen des AP1 sind damit nicht mehr direkt unter den Massnahmen des AP2 aufgeführt. Da diese Massnahmen die Wirksamkeit des AP2 jedoch weiterhin wesentlich beeinflussen, sind sie im Anhang aufgeführt.

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

- Die Massnahme ist in den kantonalen Richtplänen umgesetzt. Die Kantone überprüfen bei kommunalen Zonenplanrevisionen, ob die Massnahme umgesetzt wurde.

Stand: September 2007 / Juni 2012

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

- Die Massnahme ist in den kantonalen Richtplänen umgesetzt. Die Kantone überprüfen bei kommunalen Zonenplanrevisionen, ob die Massnahme umgesetzt wurde.

Stand: September 2007 / Juni 2012

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

- Die Massnahme ist in den kantonalen Richtplänen umgesetzt.

Stand: September 2007 / Juni 2012

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

- Die Massnahme ist im Entwurf des Richtplans des Agglomerationszentrums St.Gallen aufgenommen.
- In den Nebenzentren ist die Massnahme weitgehend in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte AP2 überführt und konkretisiert worden.

Stand: September 2007 / Juni 2012