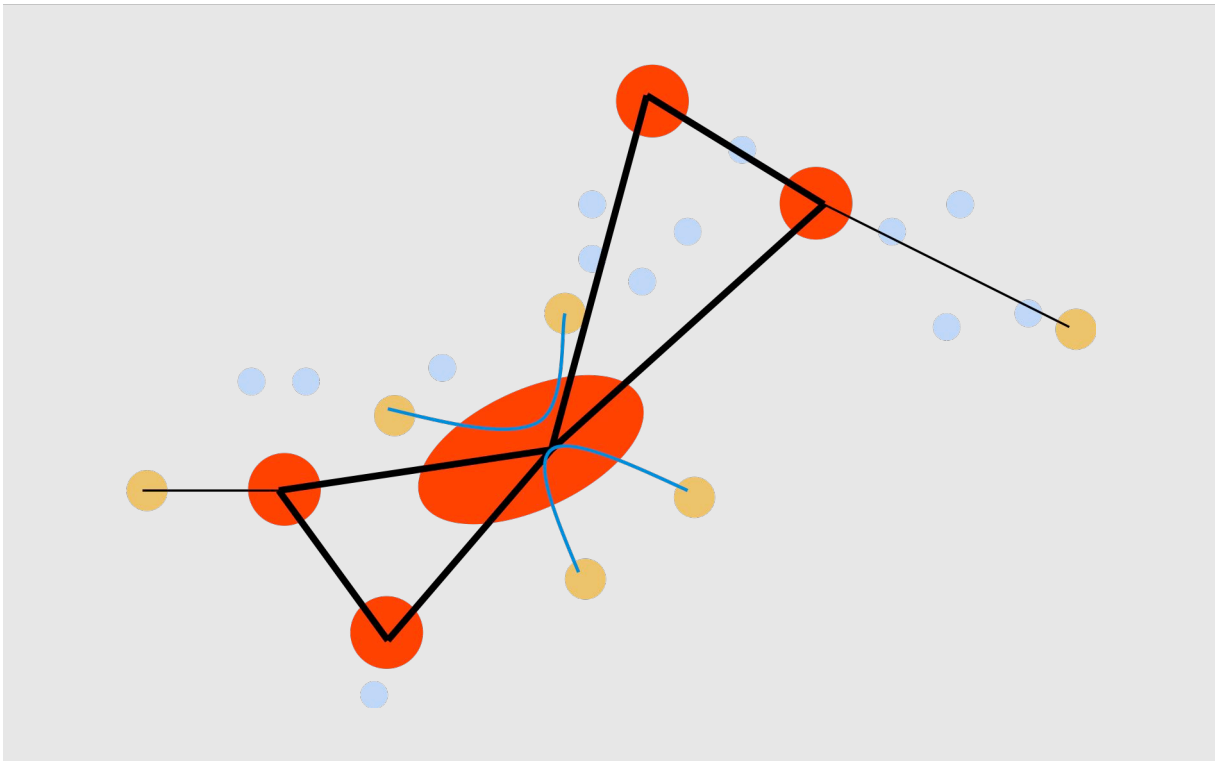
Kanton St.Gallen | Kanton Appenzell A.Rh. | Kanton Thurgau

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach



Siedlung und Verkehr

Schlussbericht

Auftraggeber:
Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen

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

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

Projektleitung:
Hans-Ueli Hohl, ARE St.Gallen

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

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

30. September 2007

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

0. EINLEITUNG ... 3
0.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes ... 3
0.2 Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr ... 3
0.3 Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ... 4
0.4 Das Agglomerationsprogramm im Verhältnis zu den übrigen Planungsinstrumenten ... 5
0.5 Projektorganisation und Projektablauf ... 5
0.6 Planungsgrundlagen Bund ... 8
0.7 Grundlagen Kantone ... 11

1. NACHHALTIGE SIEDLUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG ALS ZIEL ... 13
1.1 Wechselwirkungen Siedlung und Verkehr ... 13
1.2 Das Prinzip Nachhaltigkeit ... 14

2. ENTWICKLUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN ... 17
2.1 Gegenseitige Abhängigkeiten ... 17
2.2 Demographische Veränderungen ... 18
2.3 Bevölkerungsentwicklung ... 20
2.4 Arbeitsplatzentwicklung und Arbeitsplatzverteilung ... 21
2.5 Konsum und Freizeit (Verkehrsintensive Einrichtungen VE) ... 25
2.6 Agglomerationsverkehr ... 29
2.7 Verkehr und Siedlung ... 45
2.8 Verkehr und Umwelt (Luft und Lärm) ... 48
2.9 Fazit ... 48

3. WIRKUNGSZIELE, LEITSÄTZE UND HANDLUNGSFELDER ... 51
3.1 Wirkungsziele ... 51
3.2 Forderungen Siedlung und Verkehr ... 51
3.3 Leitsätze und Handlungsfelder Siedlung und Verkehr ... 53
3.4 Leitsätze und Handlungsfelder Organisation ... 57
3.5 Leitsätze und Handlungsfelder: Zusammenfassung ... 58

4. SIEDLUNGSSTRUKTUR UND VERKEHRSSYSTEM ... 61
4.1 Herausforderung und Lösungsansatz ... 61
4.2 Siedlungsstruktur ... 62
4.3 Struktur des Verkehrssystems ... 63
4.4 Strukturmodell Siedlung und Verkehr ... 65

5. ENTWICKLUNGSPOTENZIALE UND ENTWICKLUNGS-STRATEGIEN 67
5.1 Grundsatz 67
5.2 Siedlung 67
5.3 Verkehr 71

6. MASSNAHMEN 73
6.1 Bildung von Massnahmenpaketen 73
6.2 Zur Priorisierung von Massnahmen 74
6.3 Massnahmen im Bereich Siedlung 76
6.4 Massnahmen im Bereich Verkehr 81
6.5 Organisation und Umsetzung 96
6.6 Einzelmassnahmen 97
6.7 Prioritäten Übersicht 99

7. TRÄGERSCHAFT UND UMSETZUNG 101

8. BEURTEILUNG GEMÄSS GRUNDANFORDERUNGEN 103
8.1 GA 1: Partizipation gewährleistet 103
8.2 GA 2: Trägerschaft untersucht und bestimmt 103
8.3 GA 3: Analyse von Ist-Zustand und künftigem Zustand 104
8.4 GA 4: Alle Massnahmebereiche untersucht 104
8.5 GA 5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt 106
8.6 GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert 106

9. BEURTEILUNG GEMÄSS WIRKSAMKEITSKRITERIEN 107
9.1 Einleitung 107
9.2 WK1: Qualität der Verkehrsysteme verbessert? 107
9.3 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert? 109
9.4 WK 3: Verkehrssicherheit erhöht? 110
9.5 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenvergleich vermindert? 110

ANHANG 111
A.1 Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten 113
A.2 Charakteristik Strassen nach VSS und Zweck 115
A.3 Kriterien zur Beurteilung und Bewertung der Massnahmen 117

0. EINLEITUNG

0.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

2001 hat der Bundesrat erstmals eine eigentliche Agglomerationspolitik formuliert.[1] Ausgangspunkt war die Erkenntnis, dass die Agglomerationen einerseits die eigentlichen „Motoren“ der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung sind, sie andererseits jedoch vor einer Vielzahl von grossen Herausforderungen stehen. Mit dem Bericht zur Agglomerationspolitik hat der Bund eine verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse der Agglomerationen in der Bundespolitik in Aussicht gestellt.

Erster Ausfluss dieses Bekenntnisses zu den Agglomerationen ist die mit dem Gesetz über den Infrastrukturfonds[2] geschaffene Voraussetzung, die Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen mit finanziellen Beiträgen unterstützen zu können. Damit ist jener Teil des Gegenvorschlags zur (abgelehnten) Avanti-Initiative umgesetzt worden, welcher immer unbestritten war. Der auf eine Laufzeit von 20 Jahren ausgerichtete Infrastrukturfonds wird mit total 20.8 Mrd. Fr. alimentiert, welche wie folgt zu verwenden sind:

- 8.5 Mrd. für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes,
- 5.5 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz,
- 6.0 Mrd. für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen und
- 0.8 Mrd. für Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen.

Für Bundesbeiträge an Infrastrukturen für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr stehen bei einer Laufzeit von 20 Jahren also 300 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung.

0.2 Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Voraussetzung für Bundesbeiträge an die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen ist das Vorhandensein eines Agglomerationsprogramms. Da in den Agglomerationen die Überlastung der Verkehrssysteme zu den drängendsten Problemen gehört und dies eng mit der Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte zusammenhängt, steht bei den Agglomerationsprogrammen zunächst eine bessere Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr Im Vordergrund. Weitere Politikbereiche, die für die Agglomerationsentwicklung ebenfalls relevant sind – etwa Bildung, Kultur, Wirtschaft, Soziales – werden dagegen vorerst noch ausgeklammert. An die Programme stellt der Bund Anforderungen sowohl bezüglich der Inhalte wie auch des Verfahrens. So setzt die Genehmigung eines

---

[1] Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes (2001)

[2] Gesetz über den Infrastrukturfonds vom 6. Oktober 2006

Agglomerationsprogramms unter anderem den Nachweis voraus, dass

- die Qualität der Verkehrssysteme verbessert,
- die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert,
- die Verkehrssicherheit erhöht und
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

werden. Der Bund verlangt zudem die Bildung einer Trägerschaft als Ansprechpartner, und die Beteiligten (Kantone, Gemeinden) haben sich verbindlich zur Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen zu verpflichten (gesetzliche oder vertragliche Bindung).

0.3 Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach

Nach den für die Abgrenzung massgebenden Kriterien des Bundesamts für Statistik (BFS) bilden St.Gallen und Arbon-Rorschach je eine Agglomeration. Weil die beiden Räume funktional eng miteinander verflochten sind, werden sie für das vorliegende Programm zusammengefasst.

Zur Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach gehören 22 Gemeinden aus den drei Kantonen St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau (siehe Abb. 1). Diese Abgrenzung entspricht der Agglomerationsdefinition des BFS. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds sind nur an Massnahmen innerhalb dieses Perimeters möglich. Insofern ist der Perimeter für das vorliegende Agglomerationsprogramm zu übernehmen. Wo nötig und sinnvoll wird der Betrachtungsraum jedoch weiter gefasst, beispielsweise unter Berücksichtigung der Einzugsgebiete der Regionalplanungen. Im Zusammenhang mit der für die Umsetzung und Fortschreibung des Agglomerationsprogramms aufzubauenden Organisationsstruktur ist der Status der an die Agglomeration gemäss BFS-Perimeters angrenzenden Gemeinden neu zu prüfen. Diese Gemeinden sollen in adäquater Weise in die neue Organisation einbezogen werden.

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach verfügt über eine Fläche von rund 24'000 ha und eine ständigen Wohnbevölkerung von rund 200'000 Einwohnern sowie rund 115'000 Beschäftigte.

Im Westen grenzt die Agglomeration Wil an die Agglomeration St.Gallen, wobei die Gemeinde Flawil beiden Agglomerationen angehört. Die beiden Agglomerationen sind über die Verkehrssysteme miteinander verflochten (Autobahn A1, S-Bahn-Linie S1 Wil – Heerbrugg/Altstätten). Dasselbe gilt für die Agglomeration Heerbrugg (-Dornbirn), welche im Südosten an die Agglomeration Arbon-Rorschach angrenzt.

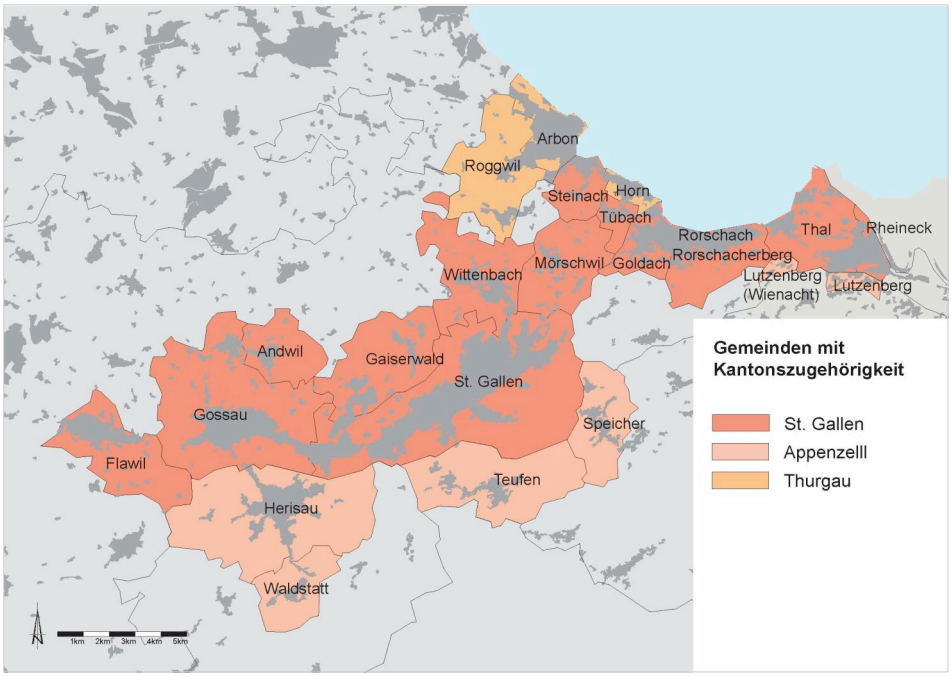


Abb. 1: Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach

0.4 Das Agglomerationsprogramm im Verhältnis zu den übrigen Planungsinstrumenten

„Das Agglomerationsprogramm soll die bestehenden Instrumente ergänzen und verstärken, allenfalls ersetzen, aber nicht konkurrenzieren“[1].

Für die grenzüberschreitende Koordination der Siedlungsentwicklung und des Verkehrs stehen als bestehende Instrumente die kantonalen Richtpläne im Vordergrund. Deren Festlegungen sind einerseits Grundlage für das Agglomerationsprogramm. Anderseits müssen die sich aus dem Agglomerationsprogramm ergebenden raumrelevanten Inhalte in den vom kantonalen Recht jeweils vorgesehenen Verfahren in die kantonalen Richtpläne überführt werden. Das Agglomerationsprogramm entspricht also einer Sachplanung, deren Ergebnisse in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden, um behördenverbindlich zu werden.

0.5 Projektorganisation und Projektablauf

Für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms wurde von den im Zusammenhang mit dem Verkehrsrat[2] aufgebauten Strukturen ausgegangen. Die Projektorganisation wurde jedoch an die umfas-

---

[1] Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Agglomerationsprogramm, Arbeitshilfe, provisorische Fassung für die Pilotphase, 11. November 2002

[2] Mit dem Verkehrsrat als politischem und dem Koordinationsausschuss als fachlichem Gremium bestehen bereits seit 1998 Gefässe für die grenzüberschreitende Koordination sowohl des öffentlichen wie des Individualverkehrs. In den Gremien sind die zuständigen Behörden und Fachstellen aus den Kantonen St.Gallen, beider Appenzell und Thurgau sowie der Stadt St.Gallen vertreten.

sendere Aufgabenstellung angepasst. Zusätzlich wurden die für die Raumplanung zuständigen Behörden und Amtsstellen sowie die regionalen Planungsträger als Vertreter der kommunalen Ebene stärker in die Projektorganisation einbezogen. Während die fachlich-operative Leitung in einem separaten Projektausschuss erfolgt, ist die politisch-strategische Führung breiter abgestützt, um die politische Konsolidierung sicherzustellen.

Die Gemeinden sind zusammen mit Vertretern der Regionalplanungsgruppen sowie den betroffenen Amtsstellen der Kantone wiederholt aktiv in die Projekterarbeitung einbezogen worden. Dies geschah namentlich im Rahmen von Workshops, bei denen die grundsätzlichen Fragen und Weichenstellungen erarbeitet und diskutiert wurden, insbesondere die Wirkungsziele und Leitsätze sowie die anzustrebende Siedlungsstruktur mit dem darauf abgestimmten Verkehrssystem. Zu den daraus resultierenden Ergebnissen konnte im Rahmen der Vernehmlassungen nochmals Stellung genommen werden.

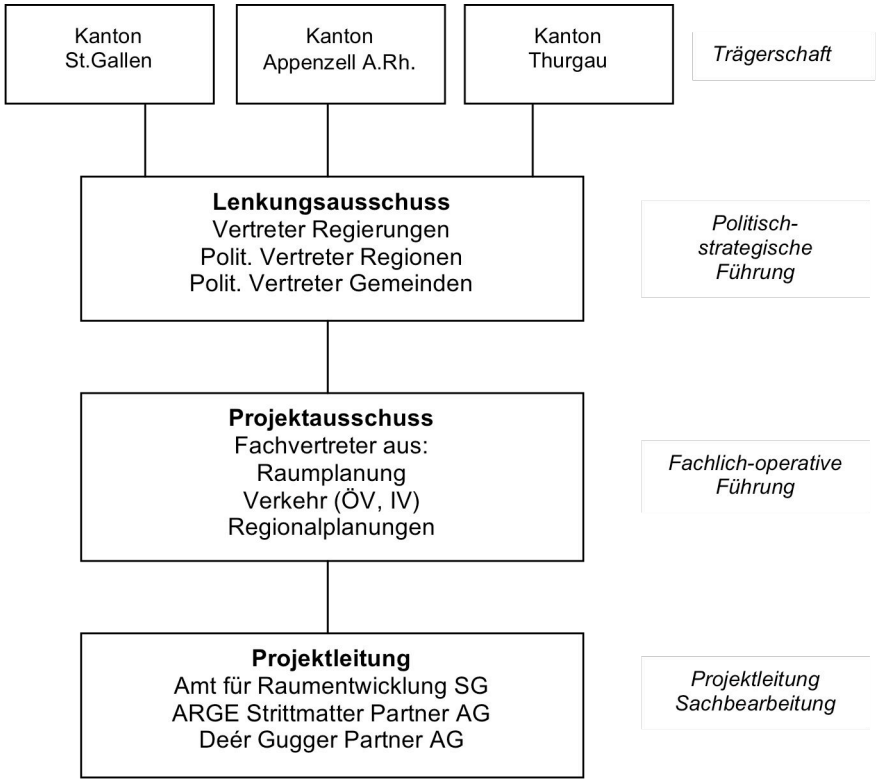


Abb. 2: Projektorganisation Agglomerationsprogramm St.Gallen – Arbon / Rorschach

Die breite Öffentlichkeit ist mit einer Informationsbroschüre (Frühjahr 2005) sowie über Medienmitteilungen über Ziele und Ablauf des Agglomerationsprogramms informiert worden. Die Vernehmlassung zum Entwurf zum Schlussbericht wurde zudem breit angelegt. Neben den Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und kantonalen Amtsstellen wurden auch die Interessengruppen aus Wirtschaft und Gesellschaft sowie Einzelpersonen zur Stellungnahme eingeladen.

Der Projektablauf kann wie folgt zusammengefasst werden:

2004	Projektstart
Jan. 05	1. Zwischenbericht (Projektauftrag, Projektabwicklung, Ausgangslage, Ziele Strategien)
Feb. 05	Workshop 1 mit Vertretern Gemeinden, kant. Amtsstellen: Erwartungen an Agglomerationsprogramm, Chancen / Hoffnungen, Risiken / Befürchtungen
Feb. 05	Arbeitspapier: Schwachstellen, Entwicklung, Massnahmen, Auswirkungen
April 05	Informationsblatt „regio info“ (Auflage 10'000 Ex.): Erste Information der Öffentlichkeit zum Agglomerationsprogramm
Mai 05	Thesenpapier zu Siedlung und Verkehr: Stossrichtungen für die weitere Entwicklung;
Juli 05	Workshop 2 mit Vertretern der Gemeinden und kant. Amtsstellen: Diskussion Thesenpapier
Dez. 05	Überprüfung / Ergänzung Projektorganisation (Übernahme Projektleitung durch ARE und ARGE)
Mai 06	Workshop 3: Handlungsbedarf, Leitsätze, politisch-strategische Vorgaben
Juli 06	bis Sept. 06: Vernehmlassung zum 2. Zwischenbericht bei den Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und betroffenen kantonalen Stellen: Konsolidierung der Zielsetzungen und Stossrichtungen
Nov. 06	Verabschiedung 2. Zwischenbericht durch den Lenkungsausschuss
Dez. 06	Medienmitteilung zur Verabschiedung des Zwischenberichts mit den Leitsätzen
Dez. 06	Workshop 4: Siedlungsstruktur und Verkehrssystem
März 07	Lenkungsausschuss: Freigabe des Entwurfs Agglomerationsprogramm zur Vernehmlassung und Vorprüfung; anschliessend Workshop mit Vertretern von Gemeinden, Regionen und kantonalen Fachämtern zur Vorbereitung der Vernehmlassung.
April/Mai 07	Vernehmlassung. Adressaten: Gemeinden, Regionen, Kantone, Interessenverbände aus den Bereichen Mobilität, Wirtschaft und Umwelt sowie kantonale und kommunale Parlamentarier/innen.
Aug. 07	Lenkungsausschuss: Kenntnisnahme der Vernehmlassungs-Ergebnisse, Verabschiedung Agglomerationsprogramm zhd. Kantonsregierungen.
Okt. 07	Beschluss der Gemeinden zum Agglomerationsprogramm.

Nov. 07 Beschluss des Agglomerationsprogrammes durch die Kantonsregierungen.

Dez. 07 Einreichung des Agglomerationsprogrammes zur Genehmigung durch den Bund.

Die weiteren Schritte sind wie folgt geplant:

Ab Jan. 08 Vorbereitung von Trägerschafts- und Organisationsstruktur;

Abschluss von Vereinbarungen zwischen den Kantonen zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms

ab Juni 08 Vorbereitung der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes
- Vorbereitung, Ausschreibung konzeptionelle Arbeiten
- Einleitung Anpassung der kantonalen Richtpläne, Infrastrukturprogramme etc.

ab Jan. 09 Start operative Umsetzung

2009/2010 Leistungsvereinbarung mit dem Bund

ab 2011 Realisierung Infrastrukturprojekte (aus A-Liste)

0.6 Planungsgrundlagen Bund

0.6.1 Agglomerationspolitik

Gemäss Bericht zur Agglomerationspolitik will der Bund
- die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sicherstellen und ihren Bewohnern und Bewohnerinnen eine hohe Lebensqualität gewährleisten;
- das bestehende polyzentrische Netz von kleinen, mittleren und grossen Städten und Agglomerationen bewahren;
- dazu beitragen, die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen zu begrenzen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und die städtischen Gebiete zu strukturieren.[1]

Bezogen auf die Agglomerationsprogramme formuliert der Bund folgende Ziele:[2]
- Agglomerationsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus angehen;
- Kooperation zwischen den Gemeinden und Kantonen; Agglomerationsprogramm als Plattform für die Zusammenarbeit;
- Prioritäten setzen, Ressourcen effizient einsetzen;
- Auf die Bedürfnisse der Agglomeration fokussieren.

[1] Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, S. 32ff.

[2] Arbeitshilfe, S.4f.

0.6.2 Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr ist das Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument des Bundes für die umfassende Planung und Koordination seiner raumwirksamen Tätigkeiten im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Strassen- und des Langsamverkehrs.

Er besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil „Programm", der Verkehrsträger übergreifend ist. Zum anderen umfasst er je einen Umsetzungs-Teil „Strasse" und „Schiene / öffentlicher Verkehr". Ein dritter Umsetzungs-Teil "Luftfahrt" wird in der bisherigen Form des "Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)" vorläufig weitergeführt.

Der Teil „Programm" stellt die Gesamtsicht in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben. Er baut auf den geltenden kantonalen Richtplänen, auf den Entwürfen zu den Konzeptteilen der Sachpläne Strasse und Schiene/ÖV und auf den Ergebnissen der Vernehmlassung auf.

Mit dem Ja des Bundesrates zum Teil „Programm" ist die Sachplanung noch nicht abgeschlossen. Jetzt folgt die Umsetzung der strategischen Vorgaben. Dieser Schritt geschieht wiederum in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen.

Ziele des Bundes bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen sind:
- Allen Bevölkerungsgruppen und Landesteilen einen angemessenen Zugang zur Mobilität gewährleisten;
- Die Mobilität soll die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen und die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich effizient befriedigen;
- Die Mobilität soll umweltgerecht bewältigt werden.

Daraus lassen sich für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen folgende Grundsätze ableiten:
- Bestehende Infrastruktur optimal nutzen: Die optimierte Nutzung hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen;
- Raumordnungsziele unterstützen: Zersiedelung vermeiden, Erhöhung der Wohnqualität, Reduktion der Trennwirkung, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen;
- Koordination der Verkehrsträger sicherstellen: Attraktive Verknüpfungen, den Stärken der einzelnen Verkehrsmittel Rechnung tragen;
- Verkehrssicherheit erhöhen;
- Energie- und umweltpolitische Ziele umsetzen;
- Folgekosten und externe Kosten berücksichtigen;
- Kantone erbringen Leistungen: Ergänzende raum- und verkehrsplanerische Massnahmen.

0.6.3 FinöV-Fonds (HGV-Anschlüsse, Bahn 2000 2. Etappe)

- Gemäss HGV-Anschluss-Gesetz und Bundesbeschluss vom 8. März 2005 ist der HGV-Anschluss beschlossen und finanziert (2006 - 2012/15). Bezüglich der Ausbauvorhaben ist der Stand SBB wie folgt:
  - Zürich - Winterthur, Bau 2011 - 2012
  - St.Gallen - St.Margrethen, Bau 2009 - 2010
  - Lindau - Geltendorf, ab 2009 - 2012
  - St.Margrethen - Sargans, Bau 2012 - 2013
  - St.Gallen - Konstanz, Bau 2013 - 2014
- Der NEAT-Ausbau St.Gallen - Arth-Goldau ist beschlossen und finanziert (2005 - 2012)

0.6.4 Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA)

Mit der NFA wird eine Verbesserung der Effizienz, Effektivität und Anreizstruktur des föderalen Systems der Schweiz angestrebt. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Aufgaben, Kompetenzen und Finanzströme zwischen Bund und Kantonen so weit wie möglich und sinnvoll entflochten werden. Durch ein vollständig neu konzipiertes Ausgleichssystem sollen die Fehlanreize des heutigen Finanzausgleichs beseitigt werden. Im Vordergrund steht dabei der Einsatz der zweckgebundenen Finanzkraftzuschläge durch zweckfreie Beiträge, wodurch die Eigenständigkeit und die Eigenverantwortung der Kantone gestärkt und ihr Mitteleinsatz stärker den Bedürfnissen der regionalen Bevölkerung angepasst werden kann. Der Vollzug von Bundesaufgaben durch die Kantone soll mittels Programmvereinbarungen und Pauschalbeiträgen zielgerichteter erfolgen. Des Weitern sollen durch eine stärkere Regelung der interkantonalen Zusammenarbeit bei der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben Grössenvorteile besser ausgeschöpft und Spillover-Effekte reduziert werden.

Die NFA bringt auch Änderungen im Bereich Verkehr. Bau, Unterhalt und Betrieb sind heute Verbundaufgaben von Bund und Kantonen. Neu gehen der Ausbau am beschlossenen Netz sowie die Erweiterung des Netzes durch Aufnahme neuer Strecken ins Nationalstrassennetz, der Unterhalt sowie der Betrieb der Nationalstrassen vollständig auf den Bund über, und das sowohl für die Finanzierung wie auch für die Aufgabenerfüllung. Der Bund kann die Aufgaben selbst wahrnehmen oder sie ganz oder teilweise auf öffentliche, private oder gemischte Trägerschaften übertragen. Die Fertigstellung des beschlossenen Netzes bleibt im Hinblick auf den fortgeschrittenen Stand eine Gemeinschaftsaufgabe. Es gilt die bisherige Kompetenzregelung und die gemeinsame Finanzierung. Änderungen werden sich auch in der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ergeben.

0.7 Grundlagen Kantone

Auf kantonaler Ebene sind im Rahmen des Agglomerationsprogramms die kantonalen Richtpläne zu berücksichtigen, insbesondere die Zielsetzungen und Festlegungen in den Bereichen Siedlung und Verkehr.

Die beteiligten Kantone setzen in ihren Richtplänen bezüglich Siedlung und Verkehr ähnliche Prioritäten. Stichworte dazu sind: Nach innen gelenkte und verdichtete sowie auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Siedlungsentwicklung und umgekehrt ein auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ausgerichtetes und die Verkehrsmittel wesensgerecht einsetzendes Verkehrsangebot.

Nachstehend eine Übersicht über Leitsätze und Festlegungen aus den Richtplänen sowie aus weiteren für das Agglomerationsprogramm relevanten Grundlagen.

0.7.1 St.Gallen

Richtplan:
Festlegungen Bereich Siedlung (Auswahl)

- Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete: Standorte mit den besten Voraussetzungen für die Wirtschaft und grossen Nutzungsreserven; sollen prioritär für das Standortmarketing aufbereitet werden.
- Einkaufs- und Freizeitzentren (inkl. Fachmärkte): Der Richtplan legt fest, ab welcher Verkaufsfläche bei Einkaufs- und Freizeitzentren Art. 69bis Baugesetz zur Anwendung kommt.

Richtplan:
Leitsätze Bereich Verkehr (Auswahl)

- Verkehrsangebot auf erwünschte Siedlungsentwicklung ausrichten.
- Verbindungen unter den kantonalen und zu den ausserkantonalen Zentren verbessern.
- Grundangebot an öffentlichen Verkehrsleistungen im ländlichen Raum sicherstellen.
- Verkehrsmittel wesensgerecht einsetzen.

Mit der Richtplananpassung 07 wird auch der Teil öffentlicher Fern- und Regionalverkehr ergänzt. Die Ergänzungen werden, soweit für die Agglomeration St.Gallen – Arbon / Rorschach relevant, berücksichtigt.

Strategieplan öffentlicher Verkehr:

Neben dem zielgerichteten Ausbau des Verkehrsangebots und der Infrastruktur wird im Strategieplan der Optimierung der institutionellen und instrumentellen Rahmenbedingungen eine wichtige Bedeutung beigemessen.

0.7.2 Appenzell A.Rh.

Richtplan:
Richtungweisende Festlegungen Bereich Siedlung (Auswahl)

Neueinzonungen sind
- ausserhalb des verbindlich festgelegten Siedlungsgebietes nur mit Flächen-Kompensation möglich;
- nach Möglichkeit durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen;
- unter Ausnützung bestehender Infrastrukturen auf bereits teilweise oder vollständig erschlossne Flächen auszurichten.

Bauzonenerweiterungen über das Mass des vorgegebenen Siedlungsgebietes hinaus haben verschiedenen Kriterien zu genügen (u.a. bestehende Bauzonenfläche weitgehend überbaut, Erhältlichkeit der neuen Zonen nachgewiesen).

Richtplan:
Richtungweisende Festlegungen Bereich Verkehr (Auswahl):

- Qualitativer und quantitativer Ausbau des öffentlichen Verkehrs;
- Die zusätzliche Mobilität als Folge der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr aufnehmen;
- Der Kanton sucht und pflegt bei regionalen Verkehrsfragen aktiv die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

0.7.3 Thurgau

Richtplan: Ziele Bereich Siedlung (Auswahl):

- Die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen lenken.
- Das Wachstum der Siedlungen auf Zentren und Entwicklungsräume ausrichten.
- Lösungen für die Abgeltung von Leistungen, welche ein Gemeinwesen zugunsten eines grösseren Einzugsgebietes erbringt, prüfen.

Richtplan: Ziele Bereich Verkehr (Auswahl):
- Anstreben eines leistungsfähigen, wirtschaftlichen und koordinierten Verkehrssystems;
- Abdeckung des künftigen Mobilitätszuwachses zwischen den Zentren und den zentralen Orten in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr;
- Optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger.

1. NACHHALTIGE SIEDLUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG ALS ZIEL

1.1 Wechselwirkungen Siedlung und Verkehr

Über die Nutzungsordnung werden die verschiedenen Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung, Einkaufen) im Raum festgelegt und gesteuert. Der Verkehr verbindet diese Aktivitäten und beeinflusst seinerseits ihre Verteilung im Raum. Das Mass und die Art der möglichen räumlichen Nutzungen hängen stark von der Qualität und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ab. Zwischen Raumnutzung und Verkehr besteht damit eine Wechselwirkung: Einerseits beeinflusst die räumliche Entwicklung die Mobilität, anderseits ist die Mobilität ein Motor der räumlichen Entwicklung (z.B. Attraktivität von Autobahnanschlüssen für publikumsintensive Einrichtungen; sehr gute S-Bahnverbindungen in die Zentren ermöglichen das Wohnen an der Peripherie).

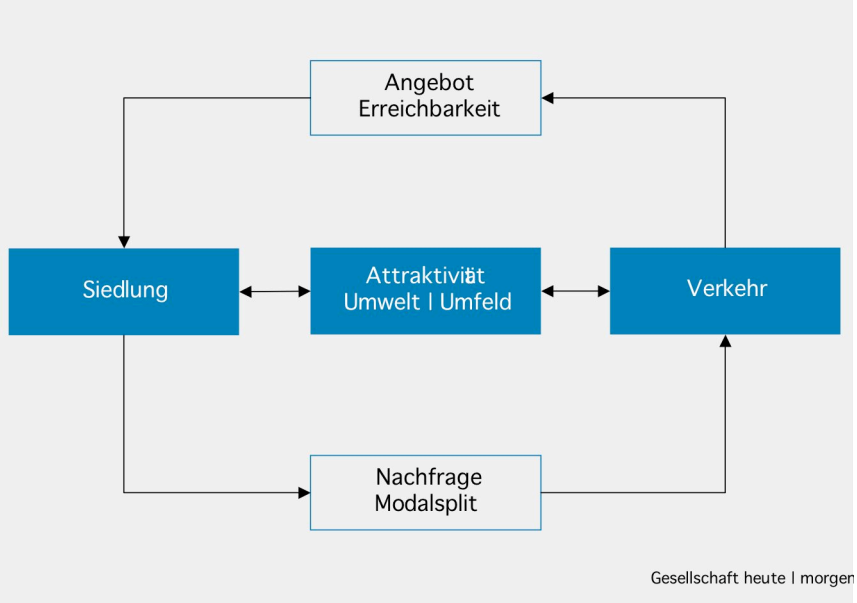


Abb 3: Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Einwirkung auf die Standortattraktivität

Folgende Feststellungen können gemacht werden:

- Die räumliche Entwicklung ist neben topographischen Voraussetzungen primär eine Folge der Erschliessungsqualität. Die Entwicklung von städtischen Räumen ist eine Folge der Verkehrsgunst. Die Qualität der Verkehrserschliessung bestimmt in hohem Masse die Attraktivität eines Lebens- und Wirtschaftsraumes.
- Die Erschliessungsqualität ist dann am grössten, wenn die Voraussetzungen für einen effizienten, wesensgerechten Einsatz aller Verkehrsträger – ÖV, MIV und LV – optimiert sind.

- Die verkehrliche Entwicklung ist neben infrastrukturellen Voraussetzungen primär die Folge der räumlichen Struktur (Dichten, Nutzungstrennung etc.).
- Die Siedlungsstruktur hat Einfluss auf Verkehrsmenge und Verkehrsmittelwahl.
- Je nach Raumstruktur (Funktionsteilung und Dichte) und Verkehrsinfrastruktur (Verkehrsangebot) resultieren unterschiedliche Wegelängen und Verkehrsnachfragen (Verkehrsvolumen und Modal Split).
- Raumstruktur und Verkehrssituation beeinflussen direkt die Attraktivität eines Raumes.

1.2 Das Prinzip Nachhaltigkeit

Eine Agglomerationsplanung ist dem Grundsatz der Nachhaltigkeit verpflichtet. Auch im Bereich Verkehr hat Nachhaltigkeit einen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekt. Nachhaltig sind Problemlösungen, die sowohl wirtschaftlich, sozial wie ökologisch verträglich sind.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit beinhaltet die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur durch:

- die effiziente Leistungserbringung und Förderung des Wettbewerbs;
- die Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs (unter Einschluss der externen Kosten);
- die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur;
- die Schaffung wettbewerbsfähiger Verkehrsunternehmen.

Soziale Nachhaltigkeit

Die soziale Nachhaltigkeit beinhaltet die Sicherstellung der Grundversorgung (service public) durch:

- die Rücksichtnahme auf Menschen, die einen erschwerten Zugang zum Verkehr haben;
- den Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen und die Reduktion der Zahl der Unfälle;
- ein sozialverträgliches Verhalten der Verkehrsunternehmen.

Ökologische Nachhaltigkeit

Mit Blick auf die Umweltbelastungen des Verkehrs verlangt das Prinzip Nachhaltigkeit:

- die Reduktion der Luftschadstoffe und damit der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit und des Klimas;
- die Reduktion der Lärmbelastung;
- die Minimierung des Bodenverbrauchs;
- die Minimierung der Belastung von Landschaften und Lebensräumen;

- die Senkung des Energieverbrauchs, insbesondere der nicht erneuerbaren Energien.

Ziel der nachfolgenden Betrachtungen zur Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ist es, diese Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen und ins Zentrum der Überlegungen zu stellen. Das heisst, die Aussagen zur Siedlungsentwicklung sollen nach Möglichkeit in Bezug zum Verkehr gesetzt werden. Umgekehrt sind die Aussagen zum Verkehr bezüglich des Einflusses auf die Siedlungsentwicklung zu reflektieren.

Die erhaltenen Erkenntnisse sollen helfen, künftige Infrastrukturmassnahmen auf das Hauptziel des Agglomerationsprogrammes – einer abgestimmten, nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – auszurichten.

2 ANALYSEN, ENTWICKLUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN

2.1 Gegenseitige Abhängigkeiten

Die gegenseitigen Verflechtungen innerhalb der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach sind ausserordentlich intensiv. Die Besiedlung korrespondiert nur noch sehr begrenzt mit den politischen Grenzen. Dies lässt sich mit der nachfolgenden Darstellung illustrieren: Die Siedlungsgebiete (weisse Flächen) der einzelnen Gemeinden gehen z.T. ineinander über und lassen sich ohne Einblendung der Gemeindegrenzen nur noch erschwert zuordnen.

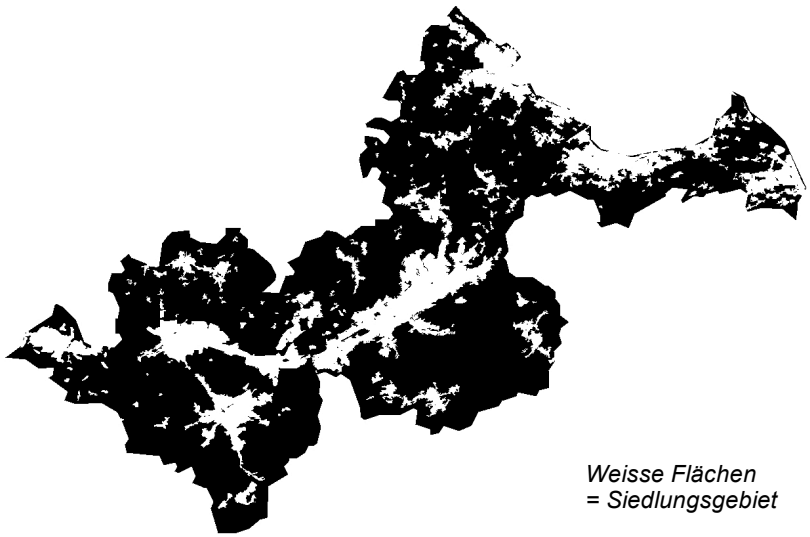


Abb 4: Siedlungsgebiete in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach (= Primärflächen gemäss LK 1:50'000) ; reproduziert mit Bewilligung Swisstopo BA 068316)

Nicht nur räumlich wächst die Agglomeration immer mehr zusammen, auch hinsichtlich der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Konsum zeigt sich eine fortschreitende Spezialisierung, indem nicht mehr alle Gemeinden alle Funktionen selber anbieten. Dies lässt sich am augenfälligsten an Hand der täglich sichtbaren, zunehmenden Pendlerströme nach den Kernstädten belegen.

Innerhalb der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ist festzustellen, dass sich insbesondere auch die "Teilagglomeration“ Arbon-Rorschach zu Lasten der Kernstädte Arbon und Rorschach vermehrt wirtschaftlich nach der Stadt St.Gallen orientiert, wie die Entwicklung der Pendlerströme zeigt (vgl. Abb. 10).

2.2 Demographische Veränderungen

Die Gemeinwesen werden mit erheblichen Herausforderungen in Bezug auf die demographische Entwicklung – wie Überalterung, negativer Geburtensaldo – konfrontiert. Damit wird das Verhältnis von Steuererträgen zu öffentlichen Aufgaben ungünstig verschoben. Diese demographischen Effekte können nur durch einen positiven Saldo zwischen Zu- und Wegzügern, das heisst durch den Zuzug von steuerlich leistungsfähigen Personen kompensiert werden. Es verwundert somit nicht, dass viele Gemeinden und Kantone bereits heute aktiv um attraktive Zuzüger werben. Gleichzeitig erlaubt es die Mobilität der Bevölkerung, zwischen unterschiedlichen Standorten zu wählen. Die Trendprognosen des Bundesamtes für Statistik gehen davon aus, dass die Ostschweiz in diesem Standortwettbewerb hinsichtlich der quantitativen Bevölkerungsentwicklung stagniert und in qualitativer Hinsicht gar zu den Verlierern gehören wird. Gut verdienende Personen bevorzugen grosse Agglomerationen. Zukunftsträchtige Entwicklungsstrategien sind damit gefordert. Im Lichte der räumlichen Lage und der Nähe zum Metropolitanraum Zürich ist dies kein einfaches Unterfangen und wohl nur gemeinsam zielführend möglich.

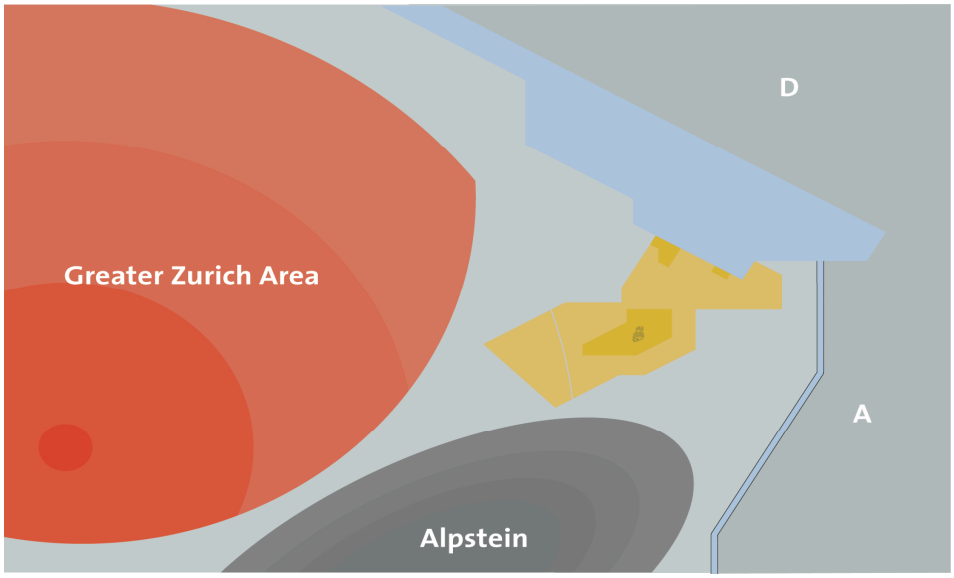


Abb. 5: Geografische Lage der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach zum Metropolitanraum Zürich

Der Vergleich der heutigen Bevölkerungspyramide der Ostschweiz zum Trendszenario 2040[1] (vgl. Abb. 6.1 und 6.2) zeigt einen dramatischen Rückgang des Anteils der erwerbstätigen Bevölkerung (20 bis 64 Jahre) an der Gesamtbevölkerung. Die heutige Situation muss bezogen auf den hohen Anteil der Erwerbstätigen demgegenüber als geradezu positiv hervorgehoben werden. Der Anteil der Erwerbstätigen, der massgeblich für das Steuersubstrat verantwortlich ist, wird sich in Zukunft aufgrund der demographischen Entwicklung massiv reduzieren.

[1] Bundesamt für Statistik; Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2000-2060

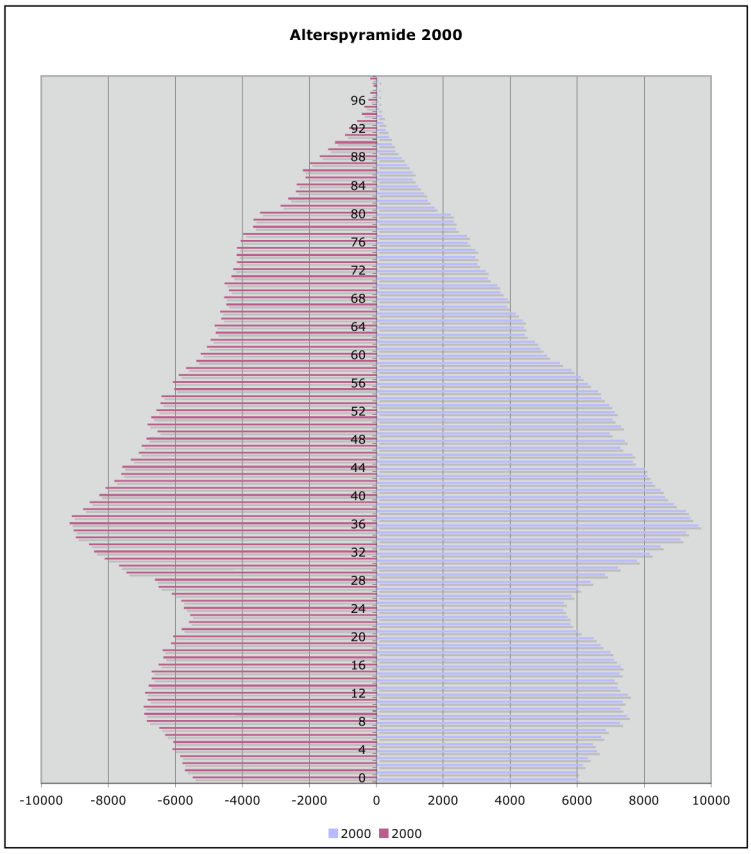


Abb. 6.1: Altersstruktur Ostschweiz Männer | Frauen 2000

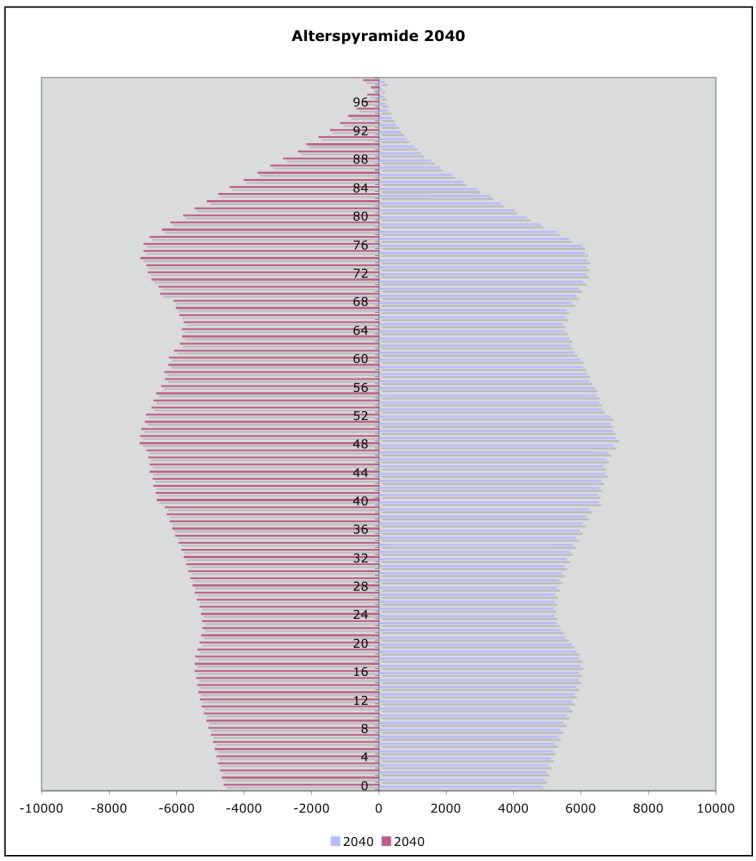


Abb. 6.2: Altersstruktur Männer | Frauen 2040 (gemäss Szenarien des Bundesamtes für Statistik)

2.3 Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung der Einwohnerzahl von 1980 bis 2000 zeigt eine Abnahme in St.Gallen und Rorschach (über 10 % weniger Einwohner). Die regionalen Zentren Herisau, Gossau, Arbon weisen einen leichten Zuwachs bzw. eine Stagnation der Bevölkerungszahl auf. Eine starke Zunahme (mehr als 40 %) erfuhren die Gemeinden um den Agglomerationskern wie Gaiserwald, Mörschwil sowie Roggwil und Lutzenberg.

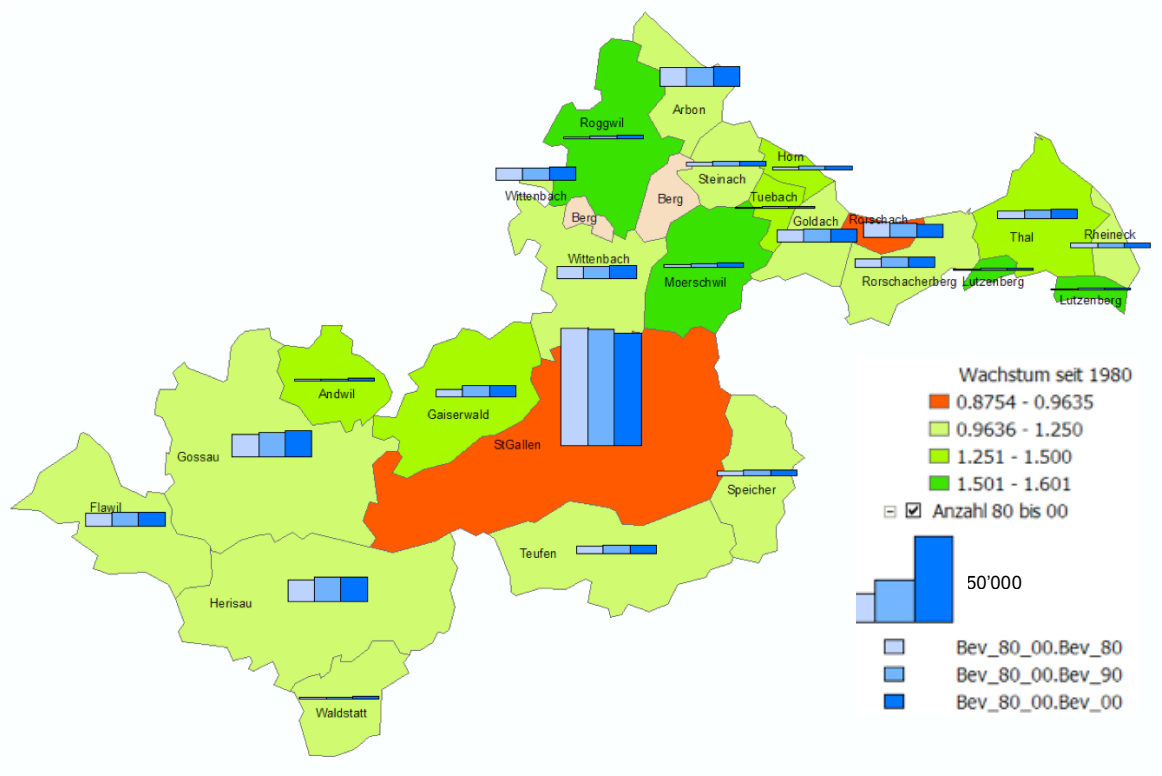


Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 2000 relativ zur Bevölkerung 1980 und absolut.

2.4 Arbeitsplatzentwicklung und Arbeitsplatzverteilung

Die nachfolgende Grafik zeigt die Veränderung der Arbeitsplätze nach Gemeinden absolut und das Total der Arbeitsplätze (ohne 1. Sektor).

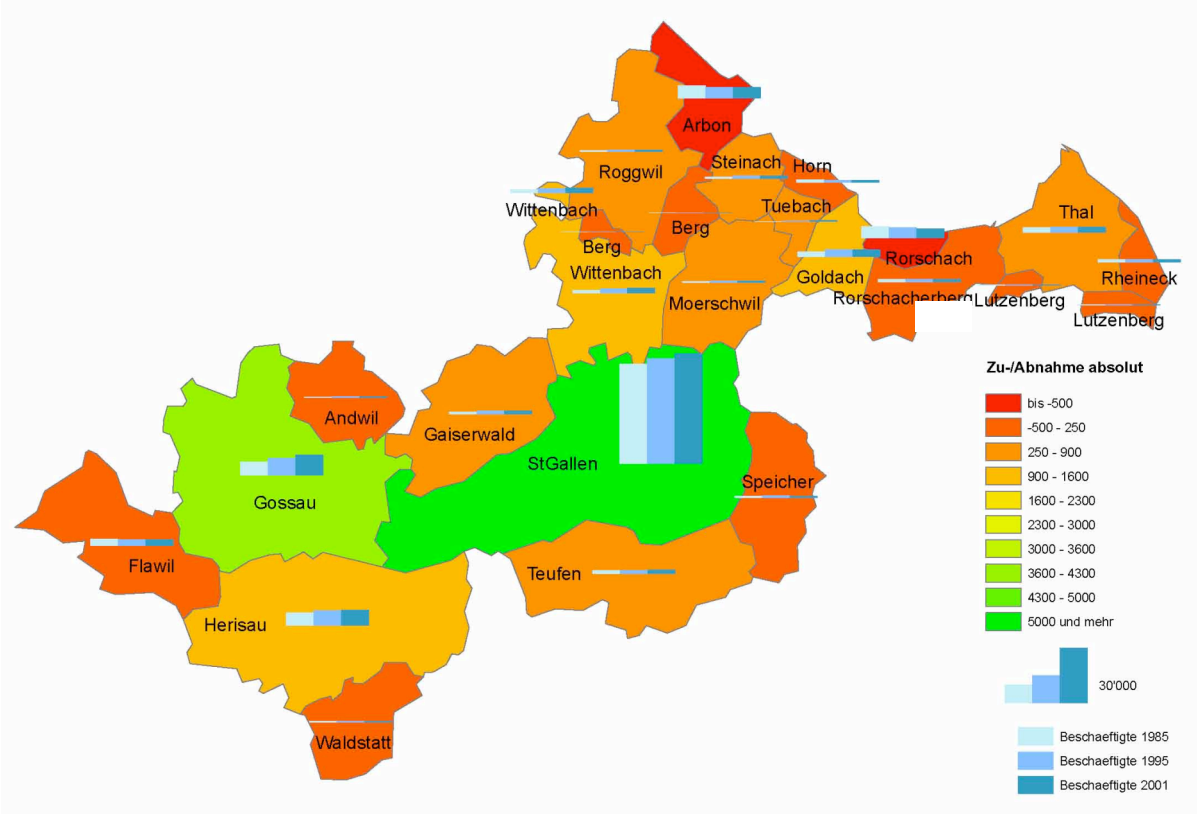


Abb. 8: Arbeitsplatzentwicklung 1986 bis 2001 relativ zu den Arbeitsplätzen 1986 und absolut.

Innerhalb der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach verlief die Arbeitsplatzentwicklung sehr unterschiedlich. Zu beachten ist insbesondere, dass die beiden Kernstädte Arbon und Rorschach Arbeitsplätze verloren haben. Insbesondere die Kernstadt St.Gallen verfügt im Verhältnis zu den Einwohnern über ein erhebliches Überangebot an Arbeitsplätzen, wogegen die Umlandgemeinden eine teilweise erhebliche Unterdeckung aufweisen, wobei einzelne Gemeinden fast reine Wohngemeinden sind. Die Abhängigkeiten und Verflechtungen sind offensichtlich.

Die Nachfolgende Abbildung zeigt die Arbeitsplatzdichten und die Verkehrserschliessung[1]. Die vorstehenden Aussagen werden dadurch unterstützt.

[1] Quelle für die Beurteilung der Erschliessungsqualität: Bundesamt für Raumentwicklung, Web-GIS „Agglomerationsprogramme“. Die im Sept. 2007 eröffneten Buslinien im Raum Herisau-Gossau-St.Gallen/West-Gaiserwald sind noch nicht berücksichtigt. Dies gilt auch für die Abbildungen 13 und 23.

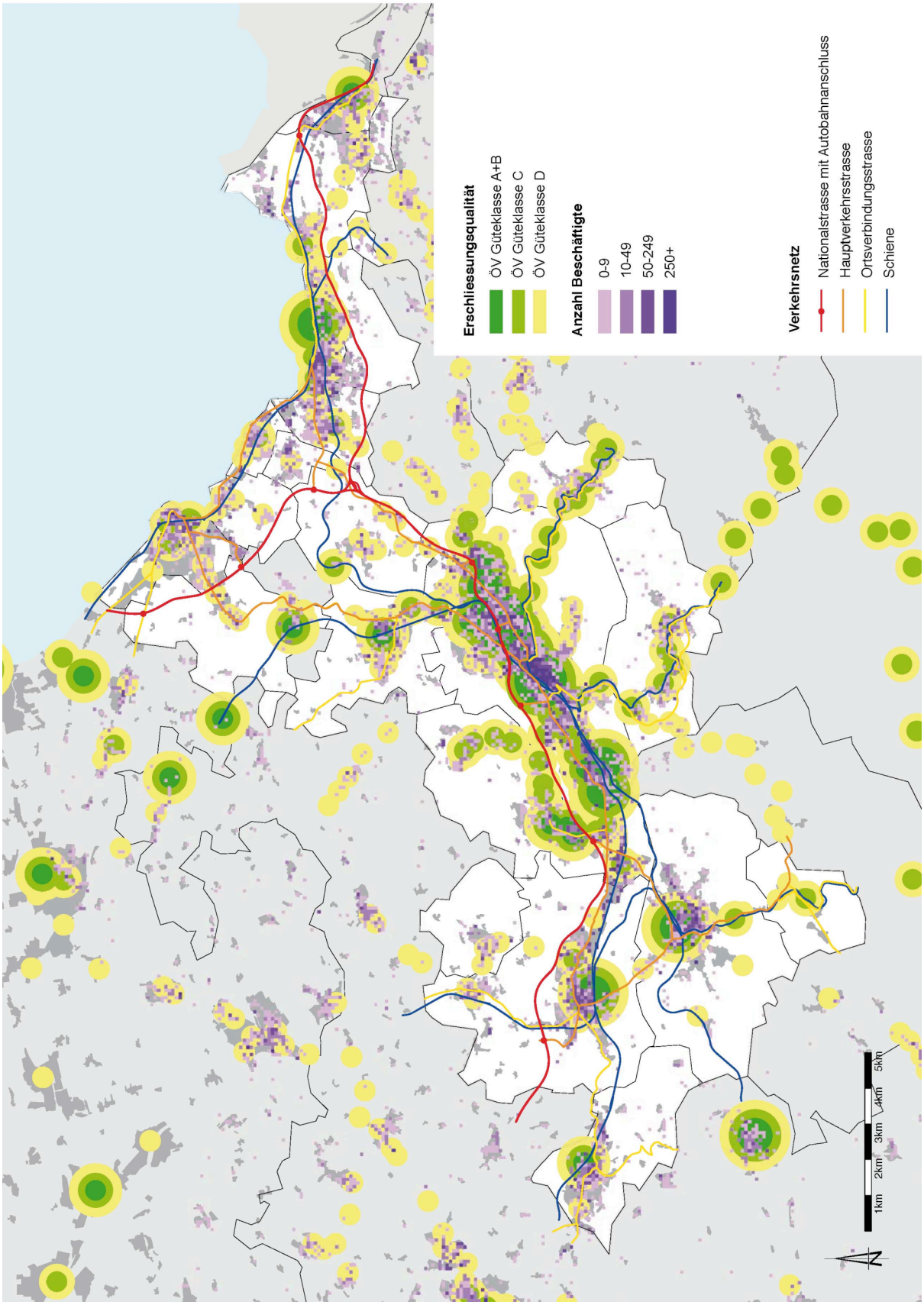


Abb. 9: Arbeitsplatzdichten und Verkehrserschliessung
(Quelle und Stand siehe Fussnote 1, S. 21)

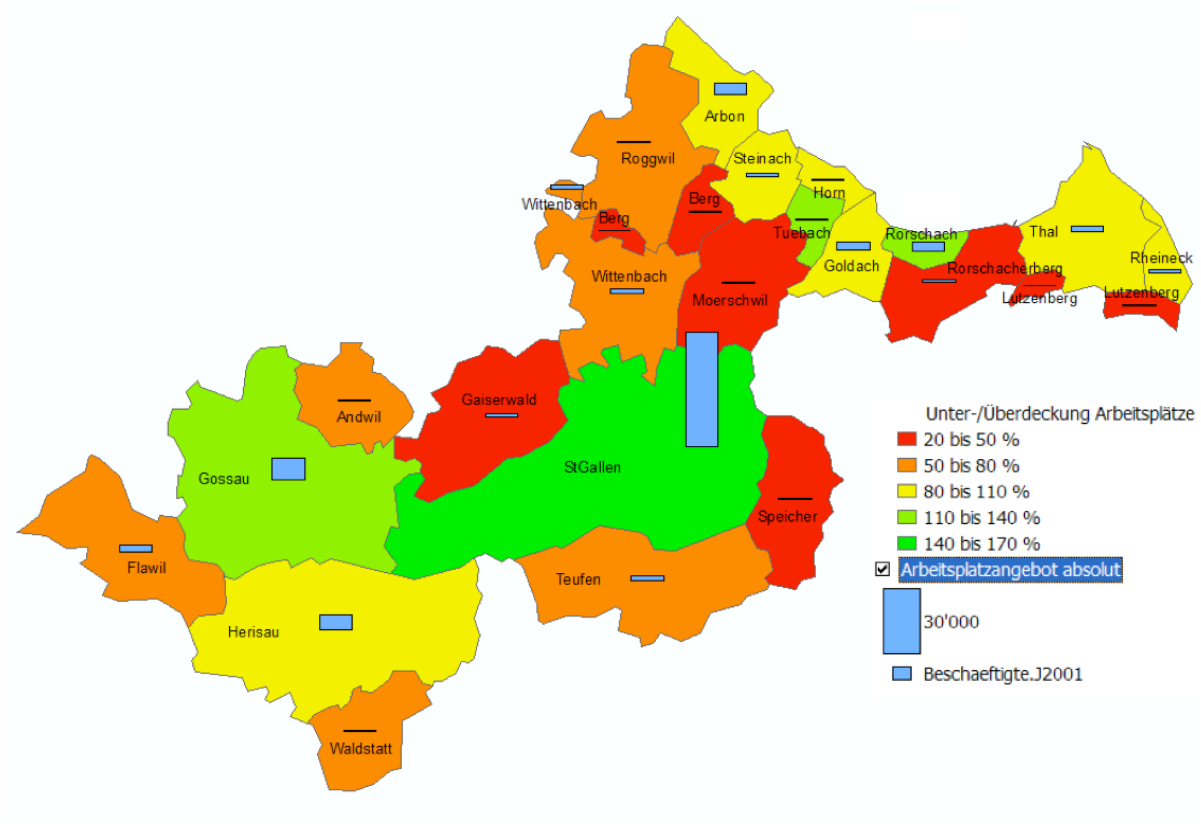
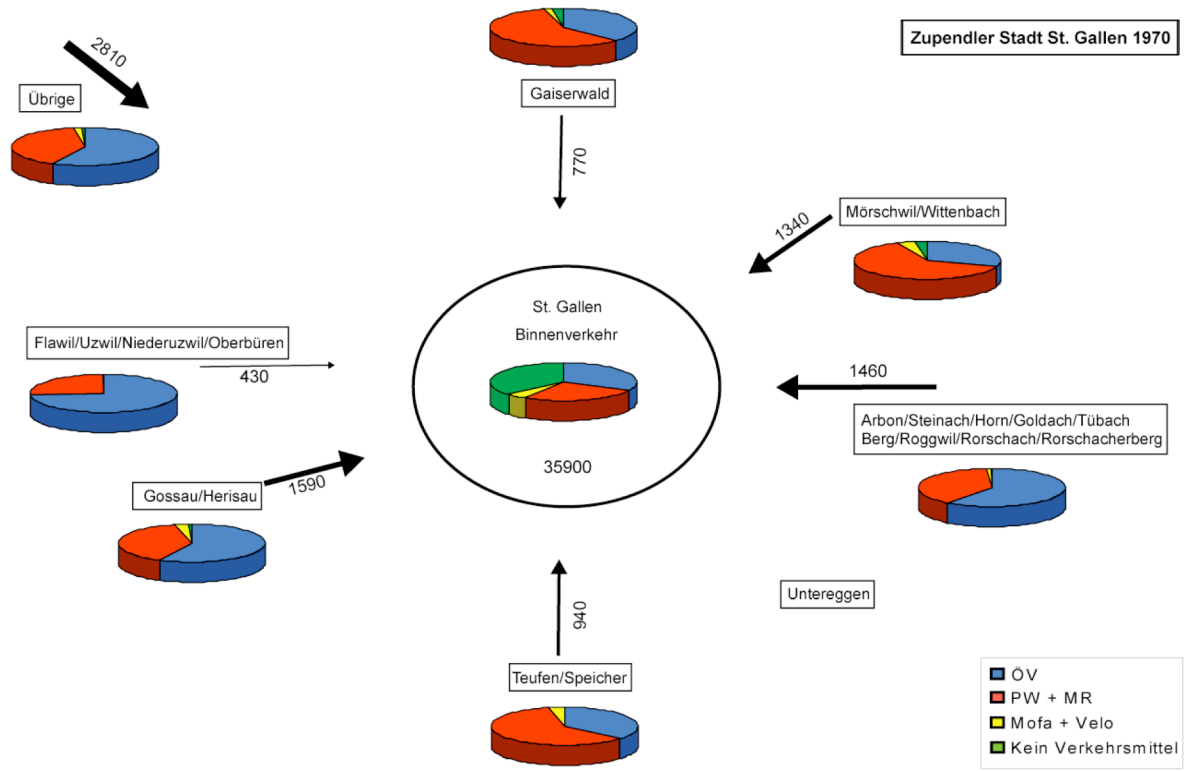


Abb. 10: Verhältnis von Arbeitsplätzen in den Gemeinden zu den in den Gemeinden wohnhaften Beschäftigten und in der Gemeinde arbeitende Beschäftigte absolut.

Dieses Auseinanderklaffen zwischen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bzw. Arbeitsplatzverteilung spiegelt sich auch in den Pendlerströmen und deren Veränderung. (vgl. Abb. 10).



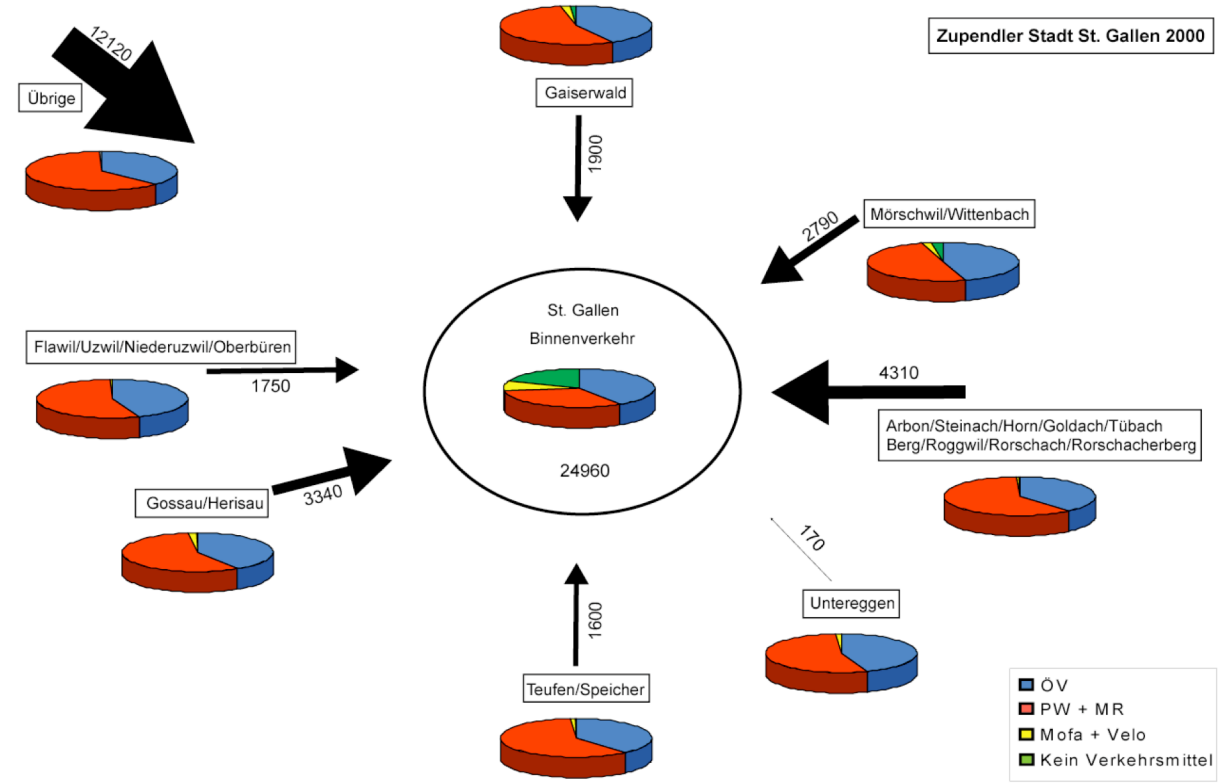


Abb. 11: Pendlerströme nach St.Gallen, 1970 und 2000
Quelle: Volkszählung

2.5 Konsum und Freizeit (Verkehrsintensive Einrichtungen VE)

Das Konsumverhalten zeigt die gleichen Trends. Verkaufsflächen konzentrieren sich in den bestehenden Kernstädten oder entwickeln sich an neuen, sehr gut mit dem MIV erreichbaren Standorten zwischen den Siedlungsschwerpunkten bzw. an deren Peripherien.

Im Westen des Agglomerationszentrums St.Gallen ist wegen grosser Flächenreserven und dank hoher Standortgunst eine Konzentration von Einkaufs- und Freizeitparks festzustellen (St.Gallen-West - Abwil: West-Center, Stadion mit Mantelnutzungen, Säntispark etc). Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass das Strassennetz an zahlreichen Stellen an die Kapazitätsgrenze stösst. Im Zusammenhang mit dem Stadionneubau sind diverse Verbesserungen an der Strasseninfrastruktur bereits realisiert (A1-Anschluss Winkeln, Interio-Kreisel) oder in Realisation (A1-Ausbau St.Gallen Winkeln bis Anschluss St.Gallen Kreuzbleiche). Ebenso ist das ÖV-Angebot bereits erheblich verbessert worden, sowohl bezüglich des Taktes (Gossau Arena (Stadion) - St.Gallen - Bahnhof) wie auch bezüglich der Linien (insbesondere neue Linien Herisau - Arena (Stadion) - Säntispark/Abtwil und Gossau - Arena (Stadion) - Abtwil - Engelburg).

Auch im Osten der Stadt St.Gallen besteht im Einzugsbereich des Autobahnanschlusses Neudorf ein Einkaufs- und Arbeitsplatzgebiet mit einer hohen Standortgunst. Mit dem Einkaufszentrum Gallusmarkt besteht ein Einkaufsmagnet von überregionaler Bedeutung. Mit den Gebieten Martinsbrugg / Schuppis und Lerchental befinden sich zudem ausgedehnte Arealflächen in der Gewerbe-Industrie-Zone in unmittelbarer Nähe. Das heutige Verkehrsaufkommen führt in den Spitzenstunden zu einer Überlastung der Knotenkette an der Schönbüelstrasse, als direktem Autobahnzubringer zum Anschluss Neudorf.

Im Rahmen der Planung der Standorte für grundversorgungs- und zentrenrelevante Nutzungen (sogenannte G-Standort Planung: Nutzungen des täglichen oder wöchentlichen Bedarfs, Food oder near Food) der Vereinigung der Gemeinden der Region St.Gallen wurden modellhaft die Abhängigkeiten zwischen dem Pro-Kopf-Volumen pro Jahr (= maximale durchschnittliche Ausgaben pro Kopf und Jahr für Detailhandelsgüter ohne Möbel), dem Umsatz pro m^2 Verkaufsfläche pro Jahr (= durchschnittlicher Umsatz pro Jahr in Fr. pro m^2 im Detailhandelsbereich) sowie dem Marktvolumen je Gemeinde (= Verkaufsfläche in m^2 im Verhältnis zur Bevölkerung) und den daraus resultierenden Kaufkraftströmen aufgezeigt. Diese Überlegungen lassen sich auf die ganze Agglomeration übertragen.

Bei einem durchschnittlichen Pro-Kopf-Konsum pro Jahr von Fr. 10'000.– und einem durchschnittlichen Umsatz von Fr. 10'000.– pro m^2 Verkaufsfläche pro Jahr, bedeutet dies modellhaft, dass es pro m^2 Verkaufsfläche eines Kunden bedarf. Das heisst z.B. für die Stadt St. Gallen, dass sie bei Verkaufsflächen von ca. 120'000 m^2 (Stand 1995) über ein Kundenpotenzial von mindestens 120'000 Personen verfügen muss. Bei einer Bevölkerung von rund 70'000 Einwohnern

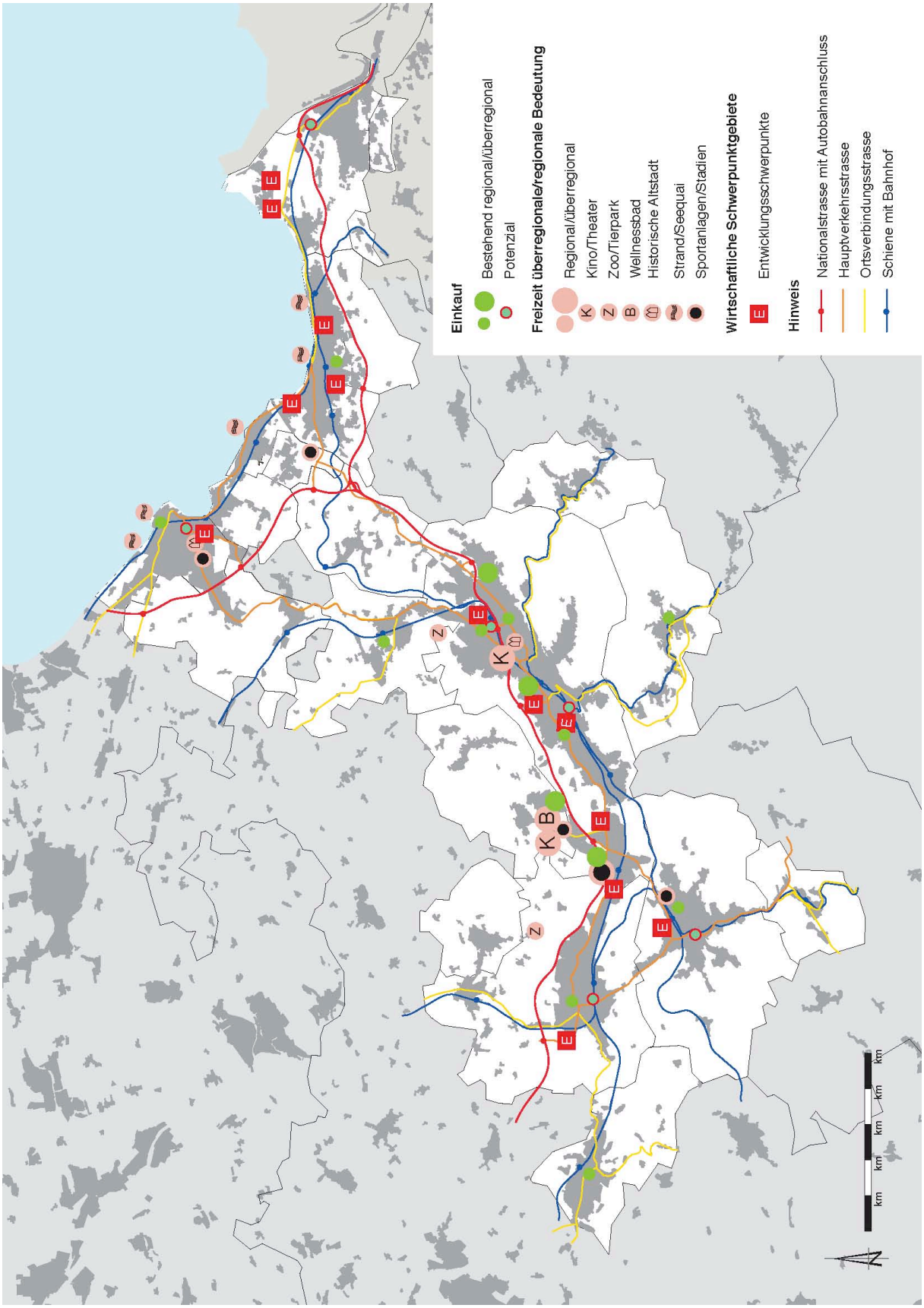


Abb. 12: Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

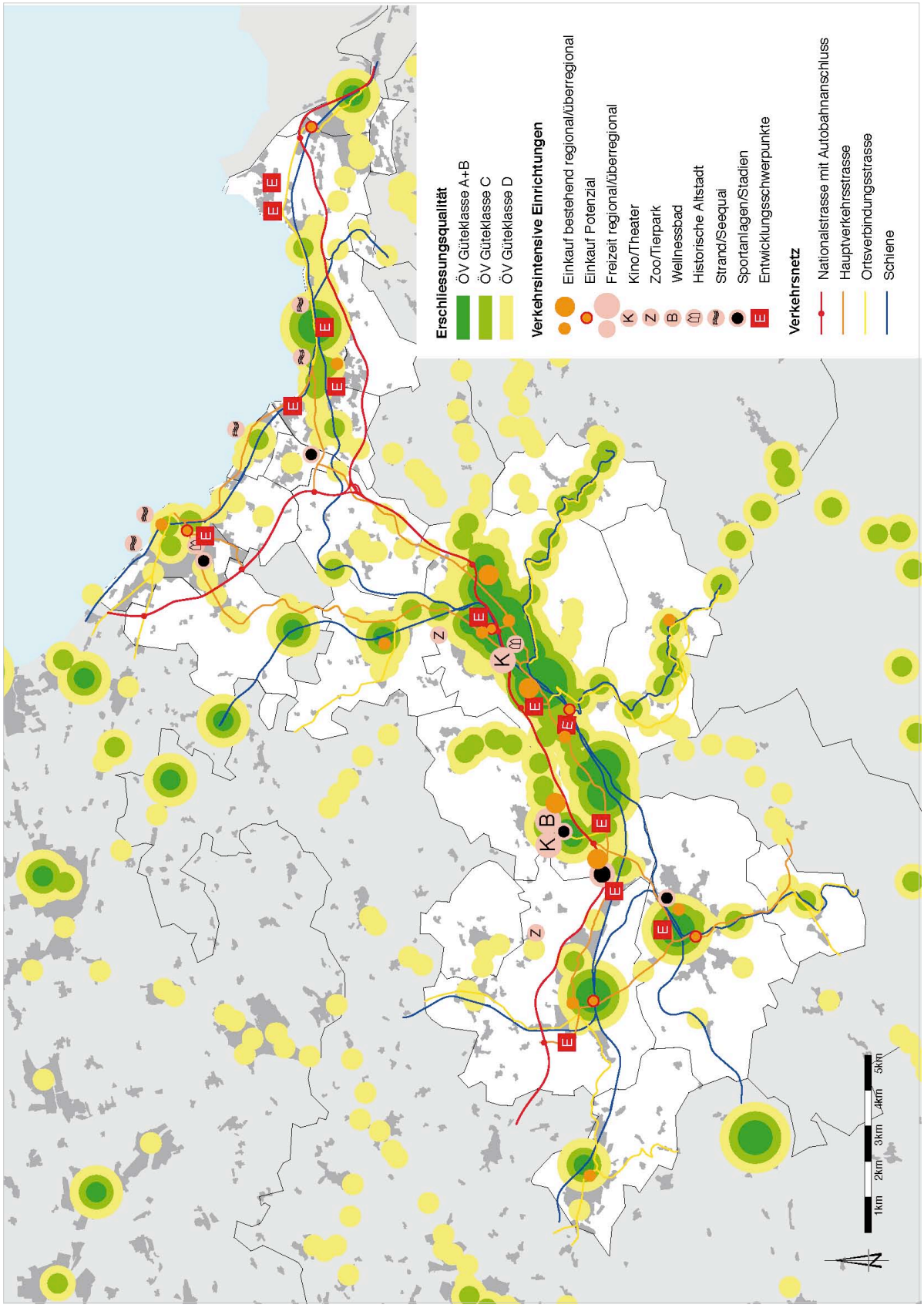


Abb. 13: Verkehrsintensive Einrichtungen und ÖV-Erschliessungsqualität.
(Quelle und Stand siehe Fussnote 1, S. 21)

resultiert somit eine massive Angebotsüberdeckung bzw. ein erheblicher Kaufkraftzufluss. Umgekehrt resultiert z.B. für Mörschwil bei einer Verkaufsfläche von rund 800 m^2 und rund 3'400 Einwohnern eine erhebliche Unterdeckung und damit ein Kaufkraftabfluss. Diese Über- und Unterdeckungen bzw. Kaufkraftströme sind wiederum gleichbedeutend mit einer Funktionenteilung im Bereich Konsum / Freizeit und damit mit erheblichen Verkehrsbewegungen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt diese Über- und Unterdeckungen für die Agglomeration.

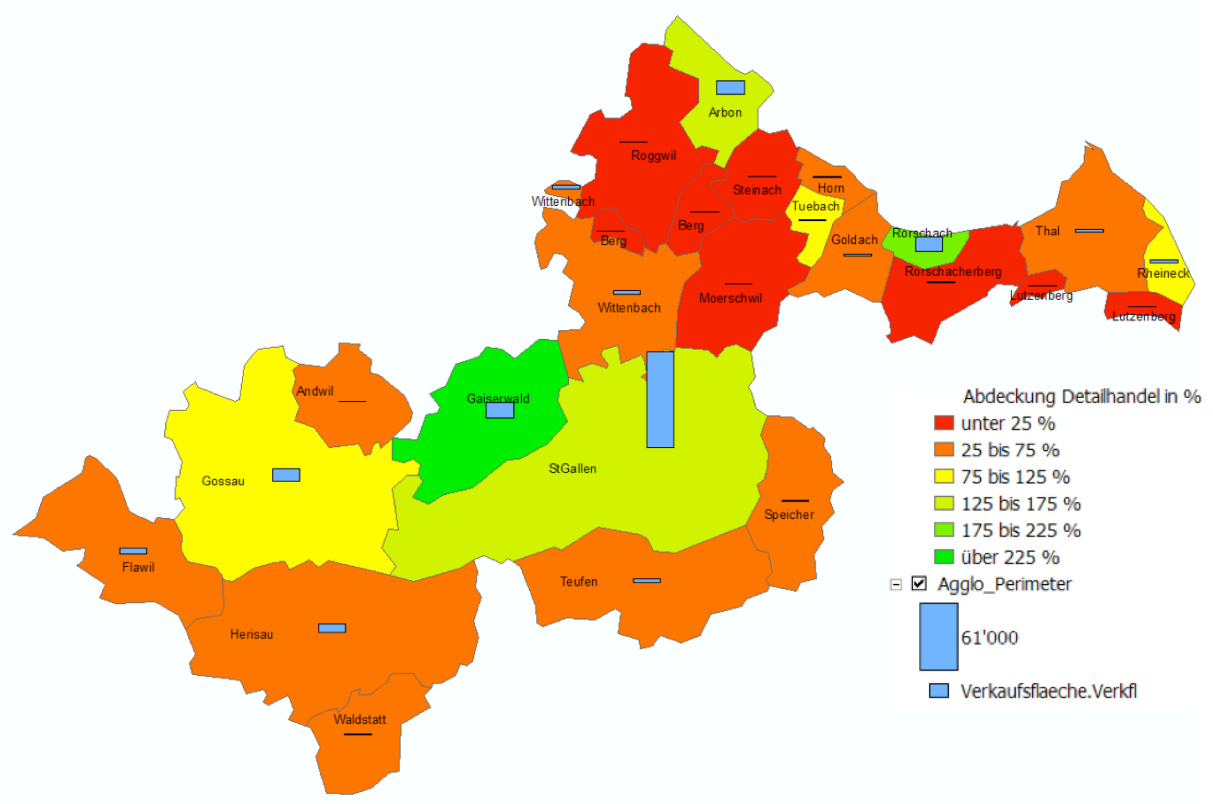


Abb. 14: Versorgungsqualität mit Detailhandelsflächen bezogen auf die Bevölkerungszahl und die absoluten Detailhandelsflächen (täglicher und periodischer Bedarf).

Zum Bereich Freizeit sind keine agglomerationsbezogenen Daten verfügbar. Gemäss den Ergebnissen des Mikrozensus 2005 ist jedoch von allen Verkehrszwecken die Freizeit dominant. Auf sie entfallen am meisten Wege, die längsten Distanzen und die meiste Wegzeit. Über die gesamte Woche betrachtet sind 41 % aller Wege Freizeitwege. Sie machen 45 % der Tagesdistanz und rund 51 % der täglichen Unterwegszeit aus. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen – selbst an Werktagen. An den Wochenenden ist der Freizeitverkehr noch dominanter, besonders am Sonntag mit über drei Vierteln der Wege und Distanzen.

Das wichtigste Verkehrsmittel in der Freizeit ist das Auto, mit welchem rund 70 % aller in der Freizeit zurückgelegten Kilometer reali-

siert werden. Mit Bahn, Bus, Tram etc. werden dagegen lediglich rund 16 % aller Kilometer zurückgelegt.

Die wichtigsten Freizeit- und Naherholungsmagneten an Wochenenden sind insbesondere:

- Appenzeller Hinterland, Schwägalp, Säntis
- Appenzeller Mittelland, Appenzell I.Rh., Alpstein
- Seepromenade Rorschach, Naherholungsgebiet Altenrhein
- Seepromenade Arbon - Steinach - Horn
- Walter Zoo Gossau

2.6 Agglomerationsverkehr

Bezüglich des bestehenden Verkehrsnetzes Strasse wird auf die wichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren und Orte (gemäss Typisierung in Kapitel 4.2), die regionalen und lokalen Autobahnanschlüsse und die Anschlüsse an die ausserregionalen Zentrumsorte abgestellt. Die Herleitung der Typisierung (Hauptverkehrsstrasse, Ortsverbindungsstrasse) ergibt sich aus dem nachfolgenden Kapitel 4. Auf diesen Verkehrsverbindungen wird auch ein massgeblicher Teil des für die Agglomeration wichtigen strassengebundenen ÖV abgewickelt (vgl. dazu auch Kap. 2.6.3 b) hinten).

Bei der Schiene ist aus Sicht Agglomeration die Schieneninfrastruktur als Mittelverteiler von prioritärem Interesse.

2.6.1 Strassengebundener Verkehr (MIV, ÖV)

a) Verkehrsbelastungen und -kapazitäten

Die nachfolgende Abbildung zeigt die aktuelle Verkehrsbelastung auf den für die Agglomeration wichtigen Verkehrsachsen anhand des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV). Für die Autobahnen im Agglomerationsperimeter wird dabei von einer maximalen Leistugsfähigkeit von 70'000 Fahrzeugen (DTV) und bei Kantonsstrassen von 25'000 Fahrzeugen ausgegangen. Aus rein verkehrstechnischer Sicht steht der Ausnützung der maximalen Leistungsfähigkeit grundsätzlich nichts entgegen. Auch sind in der Regel nicht die Strassenquerschnittsbelastungen an sich das Hauptproblem, sondern die Belastungen der Knoten zu den Spitzenstunden. Ausgenommen davon sind insbesondere folgende Strassenabschnitte, deren Belastung bereits heute die Leistungsfähigkeit überschreitet:

- Stadtautobahn A1, Abschnitt Rosenbergtunnel (> 70'000 Fz / Tg, gemäss Verkehrsmessung Stadt St.Gallen 2006)
- St.Gallen Unterer Graben, innerstädtische Kantonsstrasse (> 27'000 Fz / Tg).

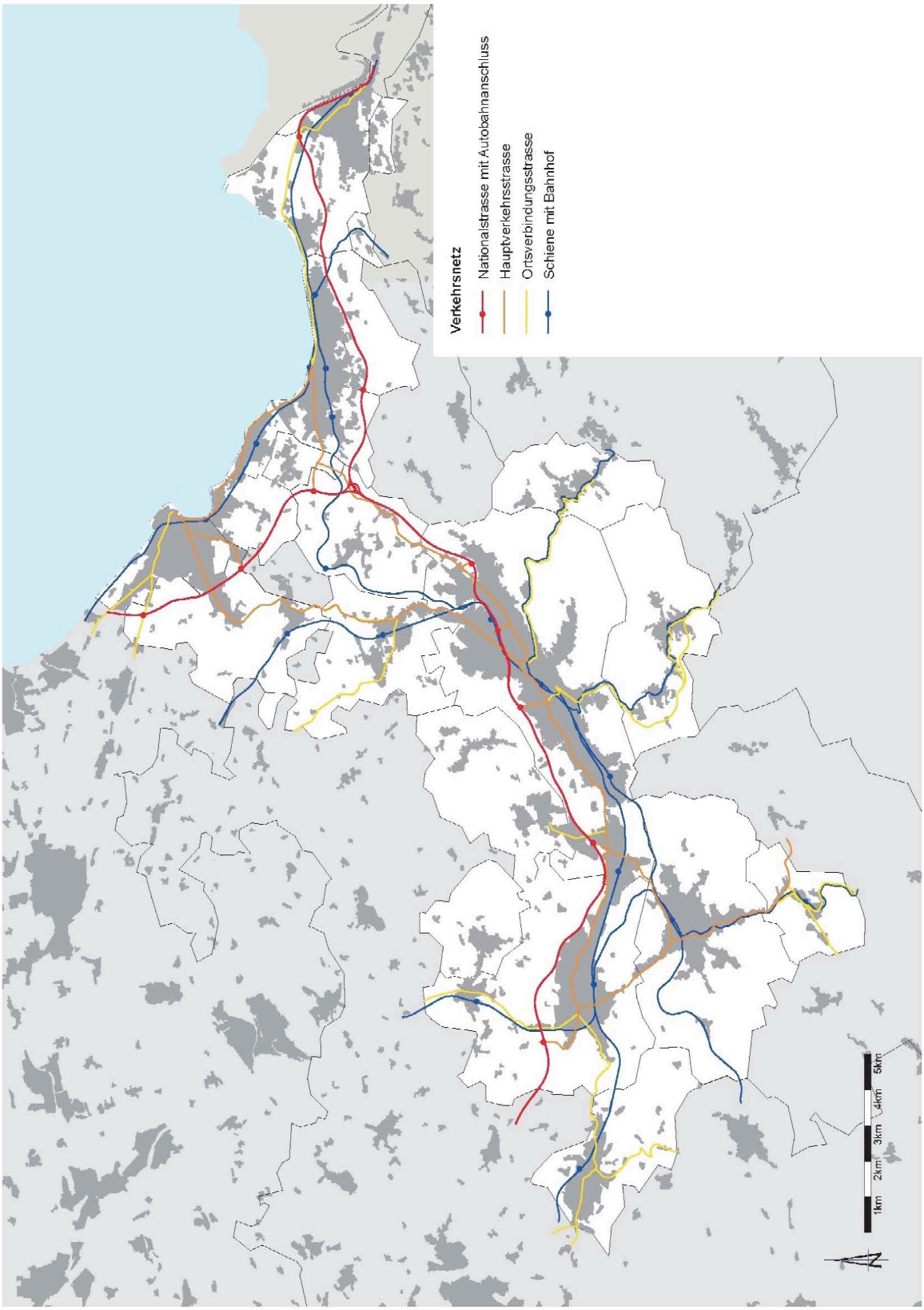


Abb. 15: Übersichtskarte bestehendes Verkehrsnetz

Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Störungsanfälligkeit des Systems bei hoher Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit sehr gross ist. Die Qualität des Verkehrsflusses ist bei geringsten Störungen gefährdet. Im Sinne einer vorausschauenden Planung ist es daher angezeigt, eine Reserve von 20 % der Leistungsfähigkeit in die Überlegungen mit einzubeziehen. Das heisst, dass für die Autobahn ein DTV von unter 56'000 Fahrzeugen im Sinne eines Qualitätsmerkmals und für Kantonsstrassen von unter 20'000 Fahrzeugen, als unproblematisch angesehen wird. Umgekehrt bedeutet dies, dass bei einem Überschreiten dieser Werte über Massnahmen nachgedacht werden muss, um langfristig die Qualität des Verkehrssystems gewährleisten zu können. In Abbildung 14 sind die aktuellen Werte (DTV 2006) abgebildet.

Rechnet man die Entwicklung des DTV 2020 aufgrund der Verkehrszählungen der letzten 5 Jahre hoch (siehe Abbildung 15), so wird deutlich, wo sich die Systemanfälligkeit ohne Massnahmen massgeblich verschärft.

Es zeigt sich, dass sich die Situation an den heutigen Problemstellen weiter verschärfen wird. Insbesondere die Situation der Stadtautobahn wird sich bis über den Raum Gossau hinaus zuspitzen, wenn keine Massnahmen ergriffen werden. Damit wird sich auch der Druck auf die St.Galler Innenstadt, insbesondere bei Extremereignissen wie Unfällen, noch verschärfen. Der Aufrechterhaltung der Stadtautobahn in ihren Funktionen als Transitachse, als Verbindung zu den Nebenzentren innerhalb der Agglomeration und als innerstädtische Zentrumsumfahrung kommt daher mittel- bis langfristig prioritäre Bedeutung zu.

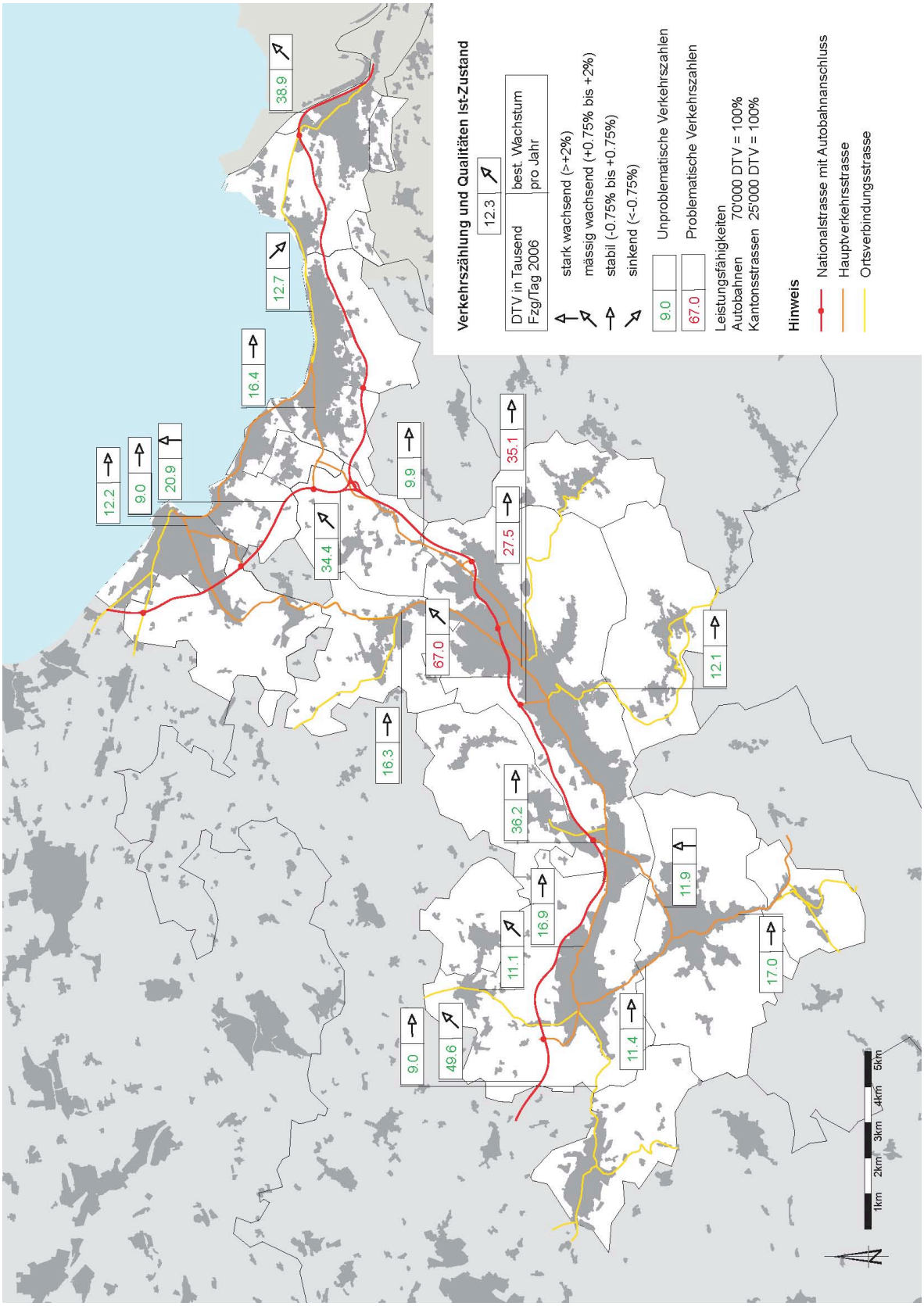


Abb. 16: Übersichtkarte Verkehrsaufkommen Ist-Zustand

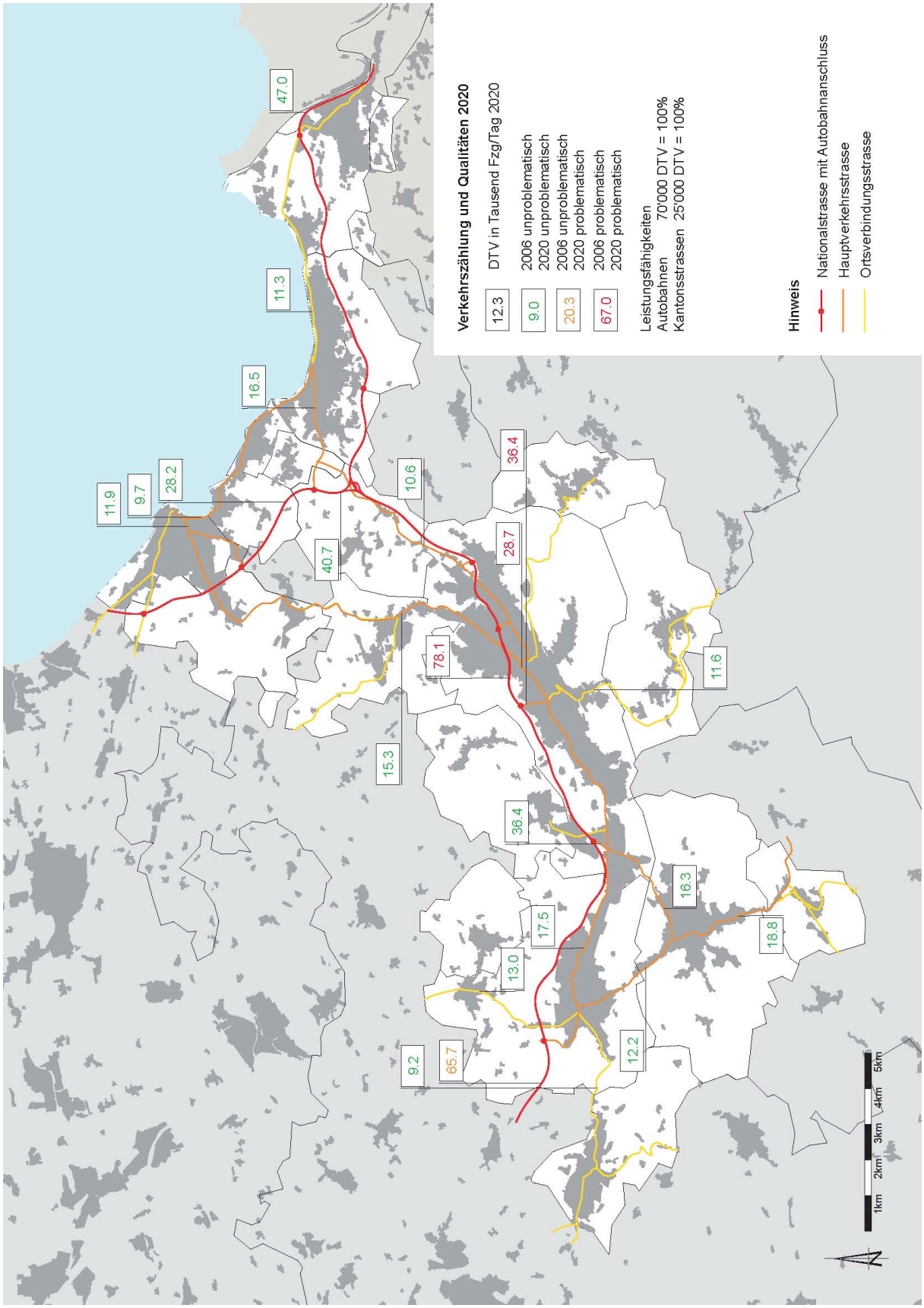


Abb. 17: Übersichtkarte Verkehrsaufkommen Trend 2020

b) Schwachstellen Strassenverkehr (MIV, ÖV)

Die neuralgischen Stellen ergeben sich in der Regel aus hohen durchschnittlichen Fahrzeugbelastungen pro Tag, die sich auch in hohen Spitzenstundenwerten niederschlagen und aus begrenzten Knotenkapazitäten bzw. Knotenabfolgen oder aus anderen äusseren Einflüssen, wie geschlossenen Bahnschranken auf wichtigen Haupt- und Ortsverbindungsachsen.

Agglomerationszentrum

Altstadt / Innenstadt / Güterbahnareal:

Der Standort St.Gallen Altstadt / Innenstadt ist der wichtigste Arbeits- und Einkaufsort der Agglomeration, was aus raumplanerischer Sicht (Einwohnersdichte, Einzugsgebiet, ÖV-Erschliessung, Voraussetzungen für den LV) auch richtig ist (vgl. auch Kap. 4 Siedlungsstruktur). Westlich ans Zentrum angrenzend besteht mit dem SBB Areal Güterbahnhof zudem ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt. Das Verkehrssystem Strasse stösst jedoch an verschiedenen Stellen an seine Leistungsgrenzen:

- Unterer Graben: Infolge der Schliessung von Längsachsen zum Schutze der Altstadt Konzentration auf Linksabbieger Richtung Innenstadt (Auslastung erreicht)
- St.Leonhard-Brücke, Autobahnanschluss Kreuzbleiche: Der Rückstau auf der Rosenbergstrasse zurück in den Autobahntunnel stellt eine Gefahrenquelle dar. Zusätzlich wechselt hier der ÖV die Spur und wird behindert.
- Durch die Kapazitätsprobleme in der Knotenkette Autobahnanschluss Kreuzbleiche - St.Leonhard-Brücke - Geltenwilenstrasse wird auch die Zufahrt Richtung Teufen erschwert.
- Sonnenstrasse (innerstädtischer Autobahnzubringer): während der Messen OFFA und OLMA auf dem Olma-Areal sowie dem Zirkus Knie auf dem Spelterini-Platz temporäre Behinderung durch Verkehrsverlagerungen infolge Schliessung der Sonnenstrasse.

St.Gallen Ost:

In St.Gallen Ost besteht mit dem Gallusmarkt und den umliegenden Industriegebieten ein Einkaufs- und Arbeitsplatzstandort, mit einem mässigen Entwicklungspotenzial. Bereits heute besteht folgende Schwachstelle:

- Die Knotenkette an der Schönbüelstrasse ist heute bereits überlastet. Es kommt zu Rückstaus auf die Autobahn. Ein Ausbau der Knoten ist in Planung, eine provisorische Massnahme bereits realisiert.

Bahnhof St.Fiden / Bach:

Beim Bahnhof St.Fiden / Bach handelt es sich um einen bestehenden Einkaufsstandort mit erheblichem Ausbaupotenzial und um einen Entwicklungsschwerpunk. Bereits heute sind folgende Schwachstellen ersichtlich:

- Das Gebiet ist durch die Bahn ausreichend erschlossen, jedoch sind die Umsteigebeziehungen zu den anderen Verkehrsträgern am Bahnhof St.Fiden ungünstig.
- An der Splügenstrasse ist die Knotenkette bezüglich der Gefahr von Rückstaus auf die Autobahn ein neuralgischer Punkt. Aufgrund der Verkehrsführung ist zudem die Autobahnausfahrt auf die Splügenstrasse ein Unfallschwerpunkt. Ein Projekt zur Verbesserung wird derzeit von Kanton und Stadt St.Gallen erarbeitet.
- Durch die innerstädtisch zentrale Lage bildet die Verkehrsführung Richtung Wittenbach ein Problem.

St.Gallen West / Abtwil:

- In St.Gallen West / Abtwil besteht heute bereits eine grosse Konzentration von verkehrsintensiven Einrichtungen. Zudem existieren im Westen der Stadt St. Gallen mit dem Gebiet Piccardstrasse / Altenwegen und Bahnhof Winkeln / Stadion West zwei Entwicklungsschwerpunkte. Mit der geplanten und z.T. bereits realisierten Verbesserung der ÖV-Erschliessung sowie dem bereits realisierten Autobahnanschluss sind akute Verkehrsprobleme angegangen worden. Die Entwicklung insbesondere beim Stadion mit dessen Mantelnutzung wird zeigen, ob weitere Massnahmen zu ergreifen sind.

Nebenzentren Herisau und Gossau

Herisau ist das Eingangstor aus dem Appenzeller Hinterland in die Region St.Gallen - Gossau und als Kantonshauptort ein wichtiger Wohn- und Arbeitsplatzstandort. Herisau liegt zudem an der wichtigen Achse nach Appenzell I.Rh. und ins Toggenburg sowie in den Alpstein. Gossau ist mit seinem Industriegebiet im Osten ein wichtiger Arbeitsplatzstandort im Dreieck St.Gallen - Herisau - Gossau. Aufgrund des Arbeits- und Freizeitverkehrs sind die Durchgangsachsen in Herisau (Ypsilon: Alpsteinstrasse - Gossauerstrasse - St. Gallerstrasse) und in Gossau (St. Gallerstrasse, Herisauerstrasse) oft überlastet, mit entsprechend starken Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes durch Lärm-, Luft- und Staubemissionen. Stausituationen sind häufig. Sowohl in Herisau (Cilanderstrasse) wie in Gossau (Neustadt ehemals Butterzentrale) bestehen im Einzugsbereich der stark belasteten Achsen relevante potenziale für verkehrsintensive Einrichtungen (VE). Als Schwachstellen können lokalisiert werden:

- Herisau: Knotenkette Kreuzung Kreuzweg, Kreuzung Bierquelle, Bahnübergang St. Gallerstrasse und Bahnübergang Industriestrasse
- Gossau: Lichtsignalanlagen St. Gallerstrasse, Ochsenplatz und Gröbliplatz

Nebenzentrum Rorschach-Goldach-Rorschacherberg

Die Zentrumsachse Goldach-Rorschach ist heute stark belastet und weist insbesondere im Zentrum von Rorschach enge Querschnitte auf. Durch den Bahnübergang der Seelinie über die Kantonsstrasse resultieren regelmässig erhebliche Rückstaus in die Altstadt von Rorschach. Auf der Zugangsachse bildet sich heute vor dem Knoten Bruggmühlestrasse in Goldach in den Abendspitzenstunden regelmässig Stau, der auch den strassengebundenen ÖV behindert. Der Knoten funktioniert zwar als Pförtner für den Verkehr Richtung Rorschach, der Rückstau reicht zeitweise aber bis in den Waldeggkreisel zurück und damit auf die Rampe des A1-Zubringers. Als neuralgische Punkte im Verkehrsnetz ergeben sich:

- Bahnübergang Seelinie Rorschach
- Knotenabfolge Bruggmühle - Waldeggkreisel

Nebenzentrum Arbon / Steinach

Im Zentrum von Arbon wird die wichtige Kantonsstrasse (St. Gallerstrasse) von einem Bahnübergang der Seelinie tangiert. Aufgrund der bereits heute hohen Verkehrsbelastung ergeben sich dabei Rückstaus auf der St. Gallerstrasse, der Bahnhofstrasse und der Hauptstrasse im Zentrum von Arbon. Diese Achse wird aufgrund eines generellen Schwerverkehrsverbots durch die Altstadt von Arbon zusätzlich mit Lastwagenverkehr belastet. Als Schwachstelle im Verkehrsnetz ergibt sich:

- Bahnübergang Arbon-Zentrum (Knoten St. Gallerstrasse - Hauptstrasse - Bahnhofstrasse); Knotenkette St. Gallerstrasse (Lichtsignalanlage Zufahrt Einkaufszentrum, Knoten St.Gallerstrasse/Landquartstrasse).

Kann die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr sichergestellt werden, nimmt die Attraktivität der Agglomeration insgesamt ab, da die einzelnen Funktionen innerhalb der Agglomeration nicht mehr effizient erreichbar sind. Aufgrund der begrenzten räumlichen Möglichkeiten kann der Verkehrsnachfrage innerhalb der Agglomeration langfristig jedoch nicht alleine durch Angebotserweiterungen beim MIV begegnet werden (Finanzierung, Umwelt, Akzeptanz).

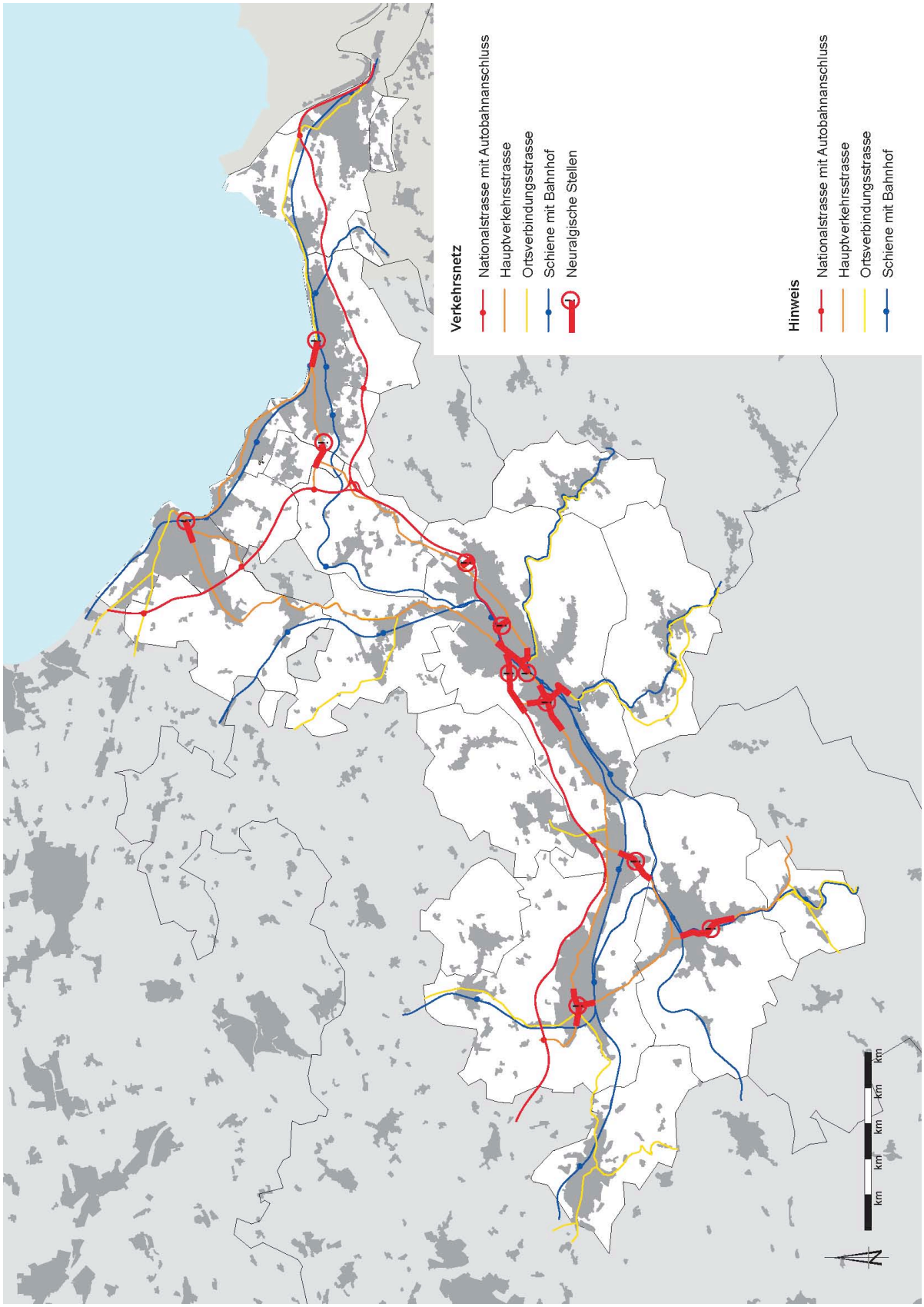


Abb.18: Übersichtkarte Schwachstellen im Strassennetz

2.6.2 Langsamverkehr

a) Fussverkehr

Beim Fussverkehr ist wesentlich, dass zu Fuss Gehende sehr "umwegempfindlich" sind, d.h. Umwege erhöhen den spezifischen Widerstand und führen dazu, dass ein Weg tendenziell gemieden wird. 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.).

Die Aufenthaltsqualität im Aussenraum entlang der Haupt- und Ortsverbindungsstrassen ist im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren aufgrund der hohen Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung als ungenügend zu bezeichnen. Auch dem strassenquerenden Fussgängerverkehr wird generell zu wenig Priorität eingeräumt. Die Wartezeiten z.B. an Lichtsignalen sind zu wenig auf die Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden abgestimmt. Der Strassenraumgestaltung entlang der Hauptverkehrsachsen (Aussenraumqualität und Strassenquerungen) und als Kompensation zur Abwicklung des Agglomerationsverkehrs der Quartieraufwertung entlang dieser Achsen kommt innerhalb der Zentren eine wichtige Bedeutung zu. Da der Langsamverkehr und dabei insbesondere der Fussverkehr der wichtigste Zubringer zum öffentlichen Verkehr darstellt, ist den Umsteigeknoten Langsamverkehr – ÖV ein besonderes Augenmerk zu widmen. Diesbezügliche Schwachstellen sind:

- Hauptbahnhof St.Gallen als wichtigster Umsteigeknoten LV - ÖV und ÖV - ÖV mit gefährlicher Fussgängerführung über den Bahnhofplatz;
- Marktplatz / Bohl St.Gallen als zentraler Knotenpunkt des Fussverkehrs im Agglomerationszentrum sowie als wichtiger Umsteigeknoten LV - ÖV: Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur zwischen nördlicher und südlicher Altstadt; Aussenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität;
- Bahn- / Busknoten an den Hauptbahnhöfen in den Nebenzentren.

b) Veloverkehr

Für Radfahrende sind Attraktivität und Sicherheit unmittelbar miteinander verbunden. Velofahrende suchen sich im Alltagsverkehr möglichst direkte und schnelle Wege. Je dichter das Netz ist, desto grösser ist die Attraktivität. Für die Radfahrenden steht die Sicherheit an erster Stelle. Weniger wichtig ist, ob eine Verbindung auf einer Haupt- oder Quartierstrasse verläuft, solange die Sicherheit gewährleistet ist. Etwas anders ist die Situation im Freizeitbereich, wo die Attraktivität der Routenführung neben der Sicherheit zentral ist.

Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert durch ausreichende Wegbreiten, eine klare Verkehrsführung und die Vorhersehbarkeit der Ereignisse. Wichtiger als die separierte Wegführung ist die Verbesserung

des Verkehrsklimas zugunsten des Veloverkehrs im Sinne einer Koexistenz bzw. eines Nebeneinander mit dem MIV. Es sind daher in erster Linie Massnahmen erforderlich, die ein Miteinander von Velos und Autos erleichtern, indem sie ein korrektes und sicheres Verhalten beider Verkehrsteilnehmer fördern und unterstützen. Insbesondere in Knoten sind sichere Veloführungen von grosser Bedeutung, weil hier die Unsicherheit der Velofahrenden am grössten ist.

Es ist unbestritten, dass der Radverkehr volkswirtschaftlich sehr effizient ist und ein grosses Wachstumspotenzial aufweist, das auch im Rahmen des Agglomerationsprogrammes konsequent zu fördern ist. Es darf jedoch auch nicht verkannt werden, dass die akuten Agglomerationsprobleme wohl nicht über den Langsamverkehr gelöst werden können. Auch zu berücksichtigen sind die konkreten topographischen Verhältnisse, die insbesondere im Agglomerationszentrum St. Gallen, aber auch in Rorschach-Rorschacherberg und in Herisau nicht optimal sind. Da der Langsamverkehr der wichtigste Zubringer zum ÖV darstellt und zudem die wichtige Anspruchsgruppe der nicht automobilen Schüler und Jugendlichen umfasst, müssen die Anstrengungen intensiviert werden, um direkte, hindernisfreie und sichere Wege sowie eine ausreichende Infrastruktur für die Parkierung bereitstellen zu können. Dazu sind ganze Bündel von gut aufeinander abgestimmter Massnahmen erforderlich. Auch im Langsamverkehr ist zwischen für die Agglomeration relevanten und weniger relevanten Massnahmen zu unterscheiden. Die nationalen, kantonalen und regionalen Radrouten haben überwiegend den touristischen Langsamverkehr im Fokus. Für den Agglomerationsverkehr ist insbesondere das Basisnetz der Gemeinden und Städte relevant. In diesem Bereich sind vor allem die Gemeinden gefordert. Der Hauptfokus aus Agglomerationssicht richtet sich daher auf die nachfolgend als wichtigste Schwachstellen identifizierten Problembereiche:

- Die meisten Defizite im Veloroutennetz ergeben sich an Knoten. Generell kann festgehalten werden, dass in der ganzen Agglomeration die Privilegierung (z.B. Haltebalken vor den Motorfahrzeugen) und Priorisierung (z.B. kurze Grünphase vor den Autos; Priorisierung beim Rechtsabbiegen etc.) an Lichtsignalen nicht konsequent verfolgt wird.

  Der Kanton St. Gallen hat im August 2007 für drei Regionen Testplanungen im Sinne von Schwachstellenanalysen bezogen auf die Verkehrsknoten, in Auftrag gegeben. Die bis Ende November 2007 gewonnen Erkenntnisse sollen dann in einer flächendeckenden Planung gesamtkantonal umgesetzt werden. Diese Vorarbeit ist auch eine wichtige Grundlage für ein abgestimmtes Langsamverkehrskonzept in der kantonsübergreifenden Agglomeration.
- Das Konfliktpotenzial entlang der Hauptverkehrsachsen innerhalb des Siedlungsgebietes ist beträchtlich und wird in Zukunft aufgrund der beabsichtigten Konzentration des MIV auf diesen Achsen noch zunehmen (fehlende Radstreifen, Fahrbahnparkplätze etc.). Analog zum Fussverkehr kommt der Strassenraumgestaltung entlang der Hauptverkehrsachsen und der Aufwertung der hinterliegenden Quartieren eine wesentliche Bedeutung zu.

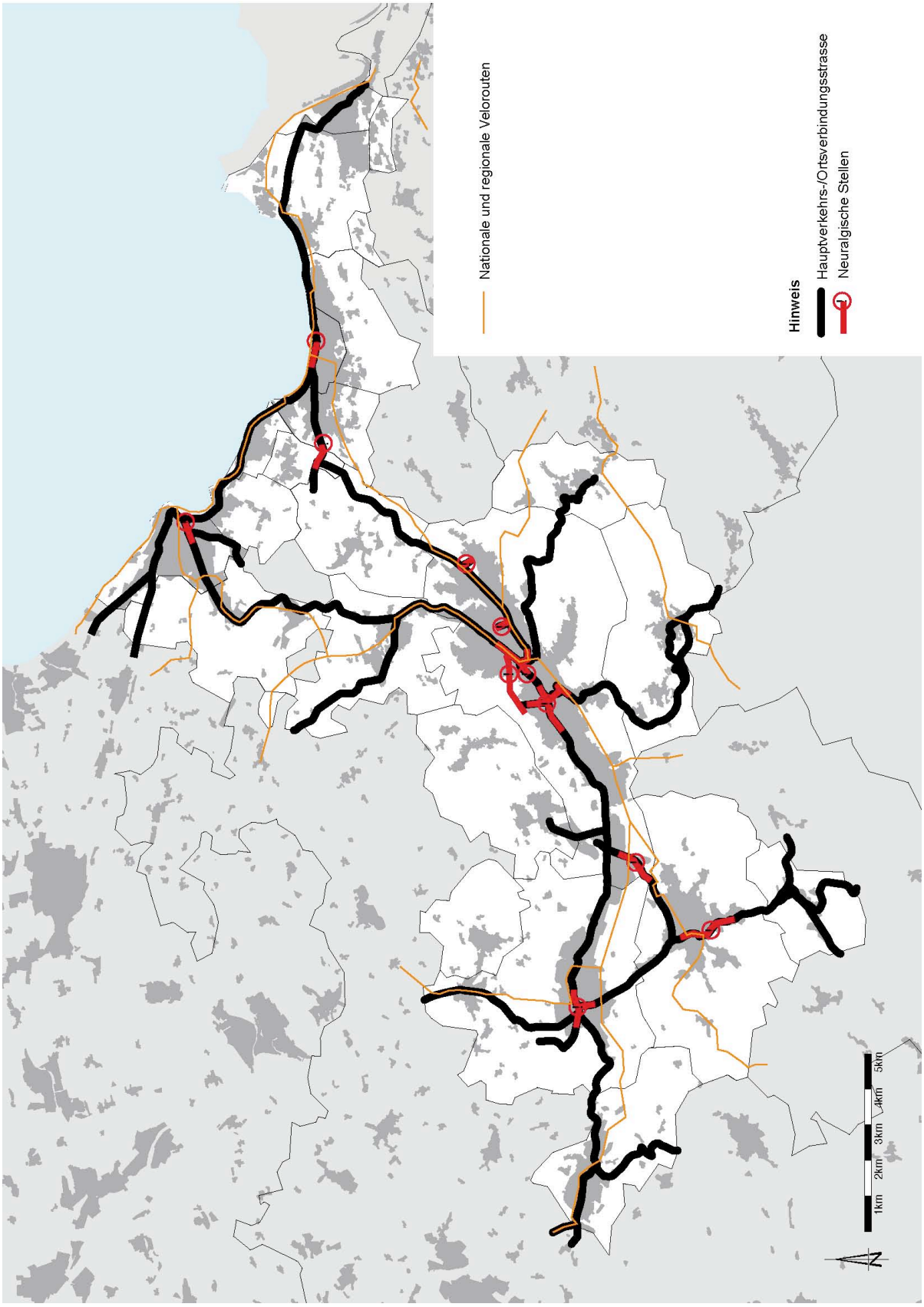


Abb. 19: Nationale und regionale Velorouten sowie neuralgische Stellen im Verkehrsnetz

- Zwar verfügen heute alle wichtigen Bahnhöfe im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren über gedeckte und ungedeckte Veloabstellplätze. Bezüglich Anzahl, Sicherheit und Komfort besteht aber noch beträchtliches Verbesserungspotenzial.
- Im Zusammenhang mit der Überbauung Bahnhof Nord in St.Gallen (Entwicklungsschwerpunkt; Fachhochschule St. Gallen) und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes kommt diesen Aspekten eine wesentliche Rolle zu.

Selbstredend ist, dass die Behebung der neuralgischen Punkte im Bereich des MIV immer auch unter dem Aspekt des LV erfolgt.

2.6.3 Öffentlicher Verkehr

a) Schienengebundener ÖV

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der "Bahn 2000" im Dezember 2004 wurde in der Schweiz ein Meilenstein der Bahnentwicklung erreicht. Aus finanziellen Gründen wurden jedoch zahlreiche Projekte der ersten Etappe zurückgestellt. Die Ostschweiz insgesamt und damit die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach profitierte von der ersten Etappe verhältnismässig wenig.

Mit den Kreditbeschlüssen der eidgenössischen Räte zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) sind die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen worden für den Ausbau der Strecken Zürich - St.Gallen - St.Margrethen (- München), St.Gallen - St. Margrethen - Sargans und St.Gallen - Konstanz. Es geht nun darum, die entsprechenden Bauprojekte umzusetzen und die Angebotsziele zu erreichen.

Für den Wirtschaftsraum Ostschweiz ist ein gut ausgebautes Verkehrssystem von entscheidender Bedeutung. Der öffentliche Verkehr hat dabei einen hohen Stellenwert. Er ist bezüglich Energie- und Flächenverbrauch verhältnismässig effizient. In der Agglomeration mit belasteter Umwelt kann die Lebensqualität verbessert werden, indem der öffentliche Verkehr gefördert wird.

Erfolgsfaktoren beim öffentlichen Verkehr sind:

- Leichter Zugang und einfache Nutzung
- einfache Tarifstruktur
- hohe und durchgängige Servicequalität
- Wettbewerbsfähige Reisezeiten
- Integraler Takt; immer gleiche Zeiten, gleiche Linien, gleiche Anschlüsse
- im S-Bahn-Verkehr mindestens 1/2-Stunden-Takt

Der öffentliche Verkehr wird in der Regel mit Linien im Stunden- oder Halbstundentakt betrieben (Taktfahrplan). Treffen zwei oder mehr Linien aufeinander, soll mit kurzen Umsteigezeiten Anschluss zwischen den verschiedenen Linien gewährleistet werden. Sämtliche Linien des

öffentlichen Verkehrs werden normalerweise mit einem symmetrischen Fahrplan betrieben. Züge und Busse der Gegenrichtung der gleichen Linien kreuzen beim Stundentakt systematisch zur Minute .00 und .30, beim Halbstundentakt zusätzlich zu den Minuten .15 und .45. Züge und Busse in Knotenbahnhöfen sollten deshalb zur vollen oder zur halben Stunde fahren. Damit entstehen Systemknoten. Die Fahrzeiten zwischen Knotenbahnhöfen sollten etwas unter einer Stunde oder einer halben Stunde liegen (Fahrzeit, sogenannte Kantenzeit, plus Umsteigezeit).

In den meisten Korridoren der Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach wird aufgrund ungenügender Infrastruktur noch kein integraler Systemfahrplan angeboten. Es besteht Handlungsbedarf zur Systematisierung im Regional- wie im Fernverkehr.

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ist Teil des Grossraumes Bodensee, einem Wirtschaftsraum mit rund 4.5 Mio. Einwohnern. Aufgrund der Grenzlage sind die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen bis heute ungenügend. Mit dem Einigungsprozess in Europa werden die Grenzhemmnisse jedoch stetig abgebaut. Dadurch wird der grenzüberschreitende Verkehr in Zukunft überproportional zunehmen. Ohne erhebliche Ausbauten im öffentlichen Verkehr wird sich diese Zunahme grösstenteils auf der Strasse abspielen.

Der Regionalverkehr wurde in den vergangenen Jahren dort ausgebaut, wo die bestehende Infrastruktur dies zuliess. Mit dem geplanten nächsten Ausbauschritt soll St. Gallen zum Systemknoten ausgebaut werden. Um im ÖV - Fernverkehr wie Regionalverkehr - einen notwendigen Quantensprung im Angebot realisieren zu können, müssen folgende Schwachstellen behoben werden:

- Beseitigung von Engpässen im Schienennetz: Knoten St.Gallen, neue Kreuzungsstellen bzw. Doppelspurausbauten, Entflechtungen St.Fiden-Rorschach/Romanshorn, St.Gallen-Haggen/Bruggen
- Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-LV
- Ausstattung Haltestellen

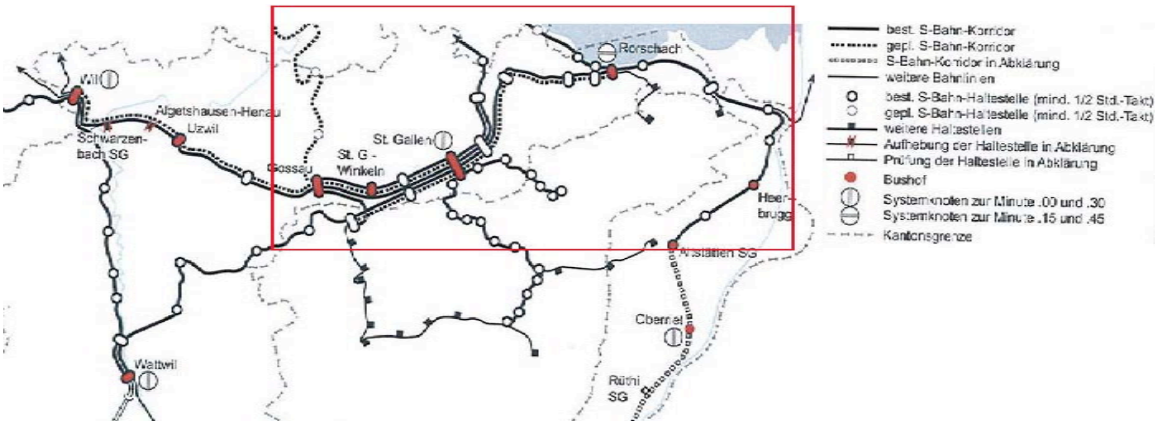


Abb.20: Übersicht öffentlicher Verkehr, Regionalverkehr

Die neuen Angebotskonzepte auf der Schiene werden eine Neugestaltung der Fahrpläne in den Regionen St. Gallen, Appenzellerland, Rorschach und Oberthurgau nach sich ziehen (müssen).

b) Strassengebundener ÖV

Die Agglomeration verfügt mit den verschiedenen Regional- und Ortsbussystemen sowie dem schienengebundenen ÖV-Netz über ein dichtes Haltestellennetz.

Mit der hohen Haltestellendichte kann grundsätzlich eine hohe ÖV-Abdeckung des Siedlungsgebietes innerhalb der Agglomeration erreicht werden. Die hohe ÖV-Abdeckung erlaubt dabei 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. Um dies realisieren zu können sind folgende Schwachstellen zu beheben:

- Markante Verbesserung des Angebots in erster Linie über betriebliche Massnahmen (z.B. Taktverdichtungen) im ganzen Agglomerationsgebiet
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-LV
- Einbindung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) in ein ÖV-Erschliessungskonzept
- Entflechtung MIV strassengebundener ÖV.

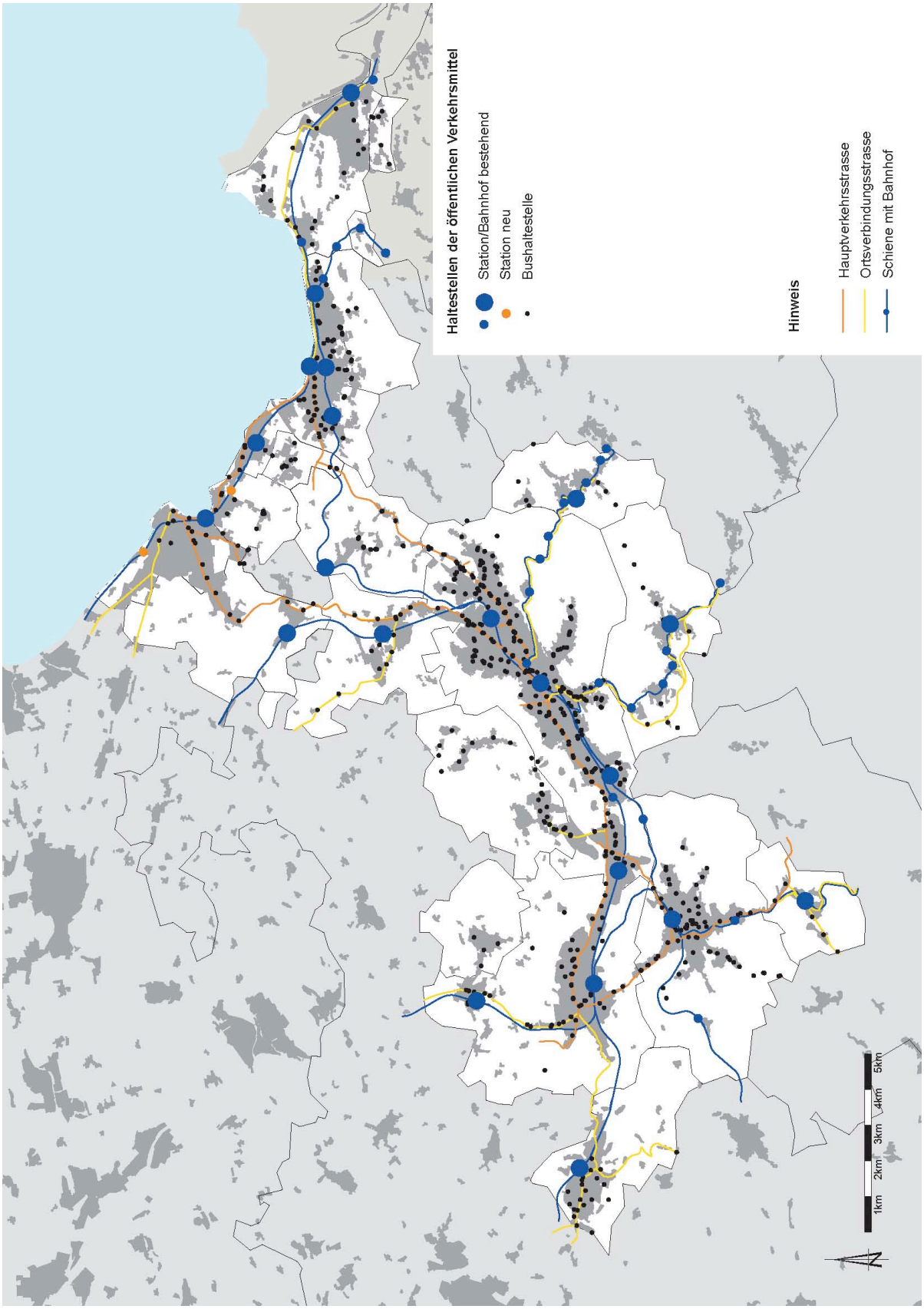


Abb. 21: Übersichtkarte Haltestellennetz

2.7 Verkehr und Siedlung

2.7.1 Verkehr und Umfeldqualität

Von den in den vorstehenden Kapiteln beschriebenen, vornehmlich technischen Qualitätseinbussen sind die Umfeldkonflikte aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens zu unterscheiden. Im Sinne einer groben Abschätzung werden die Umfeldkonflikte und der sich daraus ergebende Sanierungsbedarf im Sinne von Aufwertungsmassnahmen an den Ortsdurchfahrten bzw. von Quartieraufwertungsmassnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen nach folgender Abstufung beurteilt:

Umfeldnutzung / Verkehrsbelastung	**Weniger empfindlich**	**Empfindlich Hohe Dichte**	**Altstadt, historischer Ortskern**
> 15'000 Fz / Tg	mittel	hoch	hoch
10'000 - 15'000 Fz / Tg		mittel	hoch
< 10'000 Fz / Tg			mittel

hoch: sehr hoher Aufwertungsbedarf
mittel: hoher Aufwertungsbedarf

Aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastungen ergeben sich folgende Orte mit sehr hohem und hohem Aufwertungsbedarf:

a) Orte mit sehr hohem Aufwertungsbedarf:

- St. Gallen Zentrum inkl. Quartiere (Bruggen, Lachen, St.Fiden, Neudorf, Langasse, Heiligkreuz)
- Gossau
- Herisau
- Wittenbach / Kronbühl
- Rorschach
- Arbon

b) Orte mit hohem Aufwertungsbedarf:

- Goldach
- Staad

2.7.2 Siedlungsentwicklung und ÖV

Um den ÖV langfristig wirtschaftlich betreiben zu können, ist ein entsprechendes Kundenpotenzial im Einzugsbereich der Haltestellen erforderlich. Das Kundenpotenzial kann einerseits über ein attraktives Angebot beeinflusst werden, anderseits ist mit flankierenden Massnahmen im Bereich Siedlung das Kundenpotenzial am richtigen Ort zu fördern. In diesem Bereich besteht heute weitgehend noch keine ausreichende Koordination. Als Schwachstelle ergibt sich daher die noch nicht durchwegs konsequente Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Kundenpotenzials auf das Einzugsgebiet der ÖV-Erschliessung.

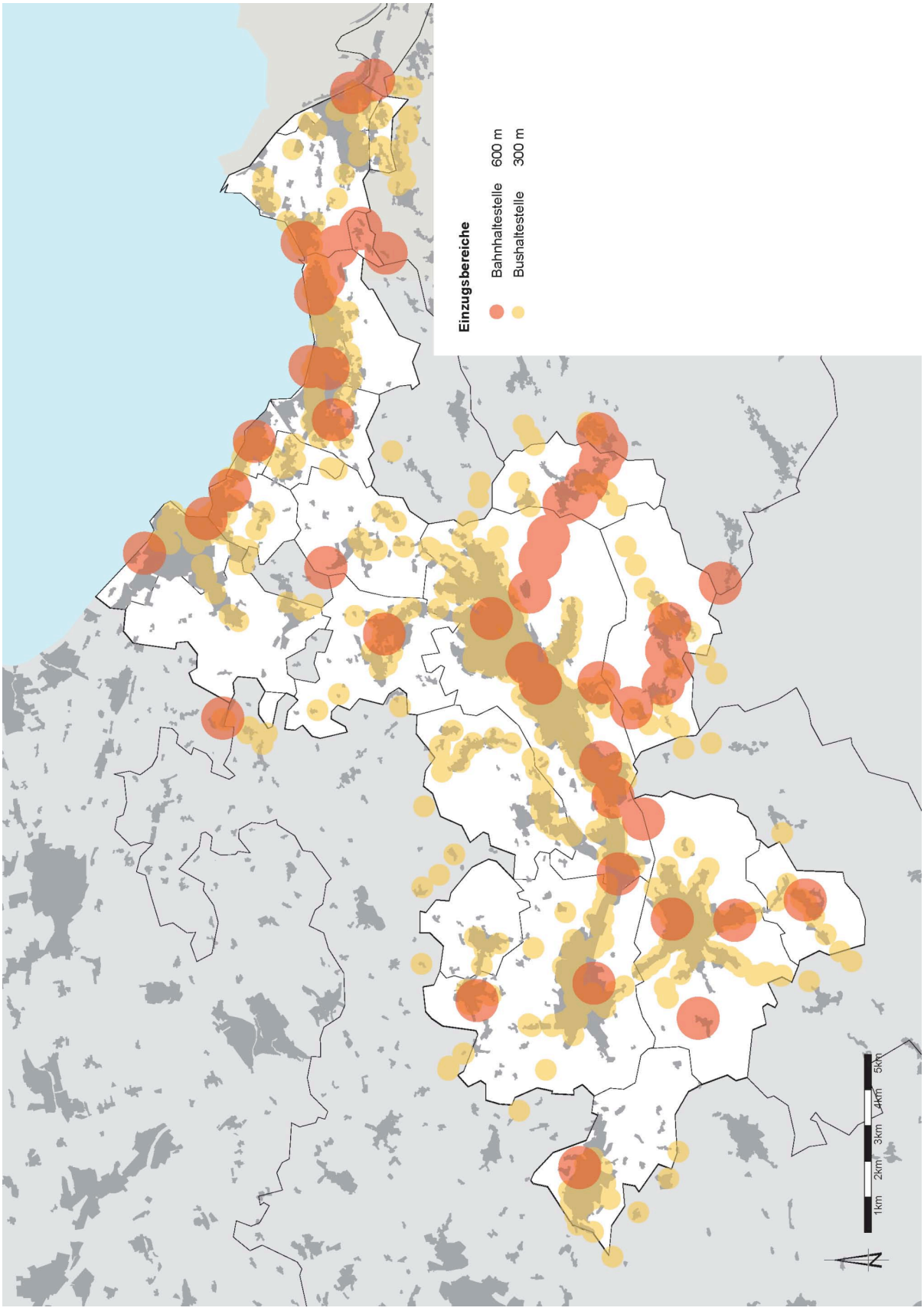


Abb. 22: Übersichtkarte Haltestellen Einzugsbereiche
(Quelle und Stand siehe Fussnote 1, S. 21)

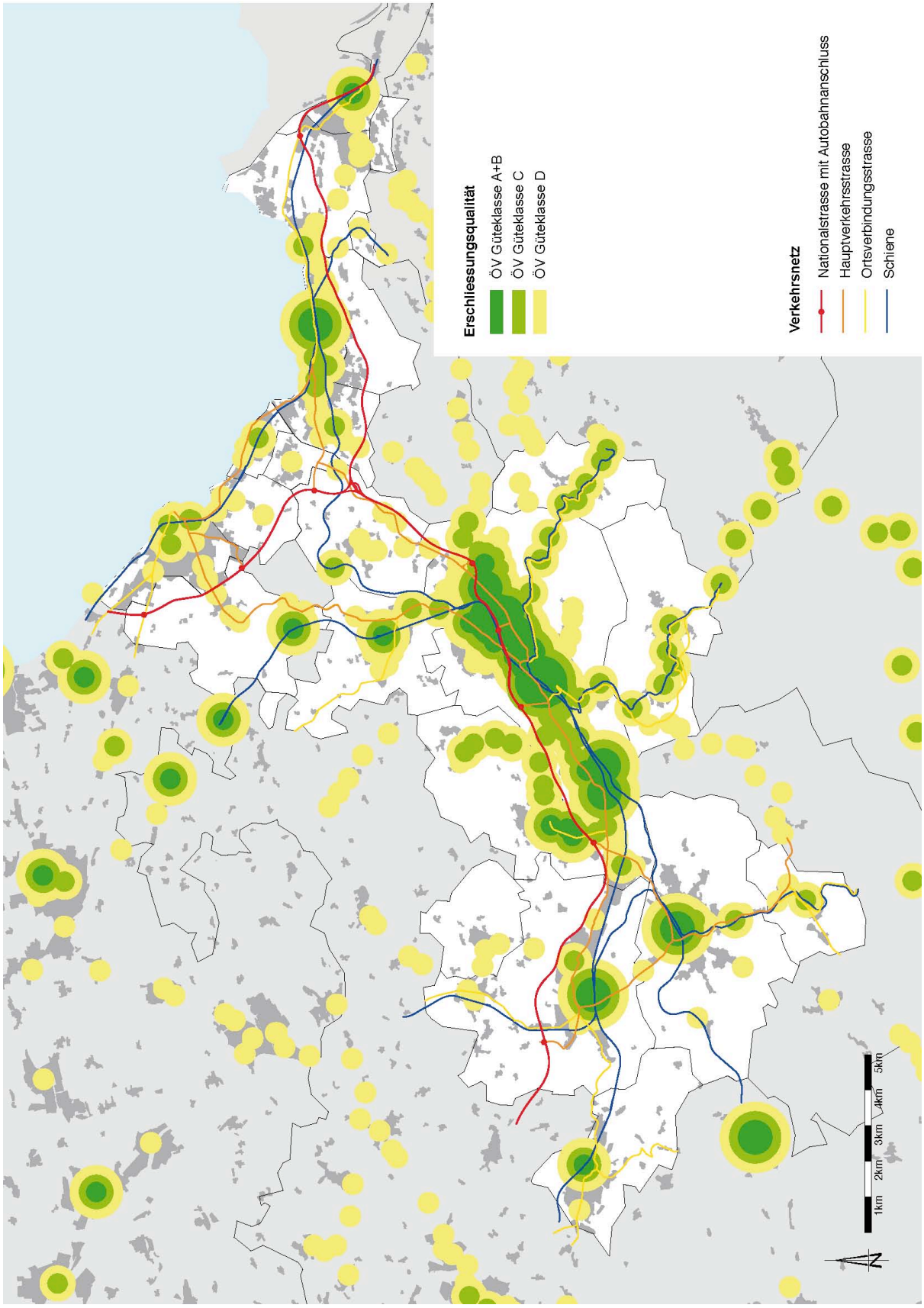


Abb. 23: ÖV-Erschliessungsqualitäten
(Quelle und Stand siehe Fussnote 1, S. 21)

2.8 Verkehr und Umwelt (Luft und Lärm)

Wie die Immissionskarten von Ostluft zeigen, sind die hauptsächlichen Siedlungsgebiete und die sie verbindenden Hauptverkehrsachsen mit erhöhten Immissionsbelastungen (NO_2) belastet. Dies verwundert nicht, da es sich bei diesen Verbindungen um die am stärksten befahrenen Achsen handelt. Da der Verkehr aus Agglomerationssicht auch künftig auf diesen Achsen gebündelt werden soll, können die Umweltziele entlang dieser Achsen nicht vorbehaltlos eingehalten werden. Dies darf aus einer übergeordneten Gesamtsicht heraus jedoch nicht als unzweckmässig beurteilt werden - im Gegenteil. Das Umweltschutzrecht geht von seiner Grundkonzeption her von einer flächendeckenden, maximalen Grundbelastung (Immissionsgrenzwerte) aus. Aus einer raumordnungspolitischen Gesamtsicht heraus ist jedoch eine begrenzte Mehrbelastung entlang von ausgewählten Achsen zugunsten einer Entlastung von weiteren Gebieten im Gesamtinteresse allenfalls zielführender.

Aus Umweltsicht sind folgende Schwachstellen relevant:

- flächendeckende Verschlechterung der Umweltqualität, bei Ausweichen des Verkehrs in die Fläche
- Schlechteste Umweltbilanz bei stockendem Verkehr (stop and go) aufgrund von Kapazitätsengpässen
- ungebrochene Verkehrszunahme beim MIV

2.9 Fazit

2.9.1 Die Agglomeration funktioniert bereits heute nur gemeinsam

Nutzungstrennung und Nutzungskonzentration haben bereits alle Lebensbereiche durchdrungen. Unsere Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsorte verteilen sich über die ganze Agglomeration. Dieser «Siedlungsorganismus» funktioniert somit nur noch gemeinsam – vorausgesetzt, die einzelnen Nutzungen können auch künftig tatsächlich erreicht werden, was ein leistungsfähiges Verkehrssystem voraussetzt. Die Attraktivität der einzelnen Gemeinden hängt folglich davon ab, wie gut es gelingt, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu erhalten und die Nachbargemeinden zu erreichen. An vielen Orten zeichnet sich jedoch ab, dass diese Kapazitäten zunehmend ausgeschöpft sind und die Nutzungen damit nicht mehr problemlos erreicht werden können.

Abbildung 13 zeigt, gestützt auf die automatischen Zählstellen der Kantone, schematisch die Restkapazitäten der National- und Kantonsstrassen. Es zeigt sich deutlich, dass die Erreichbarkeit der Zentren akut gefährdet ist.

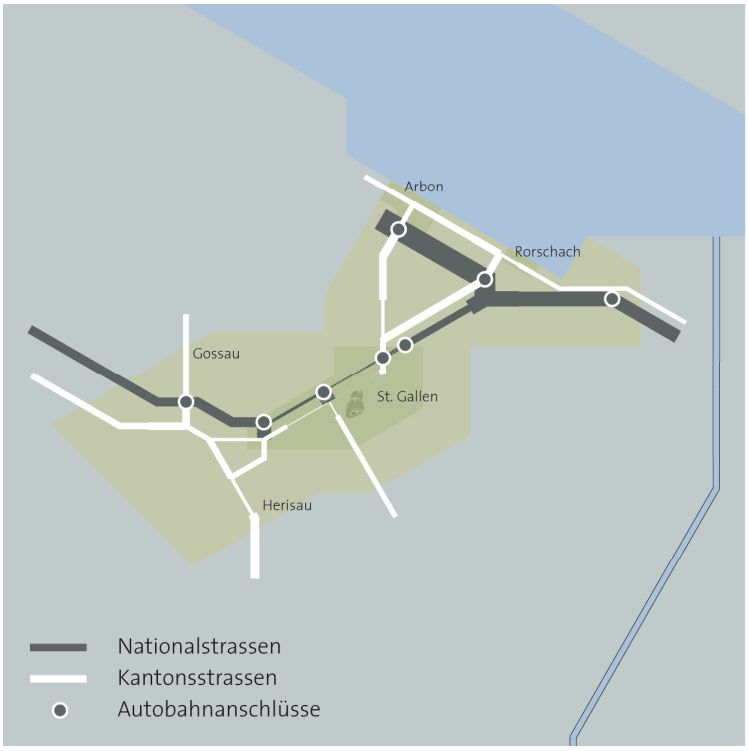


Abb. 24: Restkapazitäten der National- und Kantonsstrassen (schematisch)

Die Gesellschaftsentwicklung lässt eine weiter zunehmende Mobilitätsnachfrage erwarten. Eine umfassende Verständigung über Massnahmen, Prioritäten und die Finanzierung ist unausweichlich.

In diesem Lichte darf die Agglomeration nicht nur als Verursacher von Verkehrsproblemen gesehen werden. Die Agglomeration ist vielmehr das notwendige Gefäss für eine nachhaltige Sicherung der Mobilität und damit der wirtschaftlichen Entwicklung insgesamt. Dies gelingt aber nur, wenn sich die Gemeinden auch als Teil der Agglomeration und der gemeinsamen Entwicklungsstrategie verstehen.

2.9.2 Die künftige Entwicklung ist ohne Massnahmen nicht nachhaltig

Die starke Siedlungsentwicklung in die Fläche führt zu langen Wegen zwischen Ziel und Quelle des Verkehrs. Die geringere Dichte im Agglomerationsgürtel erschwert den Ausbau eines effizienteren öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der S-Bahn und der Stadt- oder Regionalbusse. Damit verschlechtert sich der Modal Split ständig zu Lasten des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs.

Das überörtliche Angebot an publikumsintensiven Einrichtungen bedingt ein grosses Einzugsgebiet, das sich nur teilweise durch den öffentlichen Personennahverkehr erschliessen lässt und seinerseits zum erheblichen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs in der Agglomeration beiträgt.

Aufgrund dieser strukturellen Effekte braucht es, neben Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, auch raumplanerische Massnahmen zur Beeinflussung der Siedlungsentwicklung. Andernfalls ist mit einem anhaltenden Wachstum des MIV bis zur Kapazitätsgrenze der Infrastrukturen zu

rechnen. Die Erschliessungsqualität der Agglomerationszentren ist mittel- und langfristig gefährdet.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kommen verschiedene Verkehrsinfrastrukturen an die Leistungsgrenze oder haben diese teilweise bereits erreicht. Dadurch wird das Verkehrssystem innerhalb der Agglomeration, insbesondere aber die Erreichbarkeit der Zentren (insbesondere der Stadt St.Gallen) beeinträchtigt. D.h. die Arbeitsplätze und Dienstleistungen sowie die Wohnorte und Erholungsziele in der Agglomeration sind deutlich schlechter erreichbar. Die Standortqualität des Agglomerationskerns und damit der Agglomeration als Ganzes nimmt ab, und die Funktionen verlagern sich aufgrund der besseren Erreichbarkeit in den Agglomerationsgürtel, was aus siedlungspolitischer Sicht (haushälterische Bodennutzung, geordnete Besiedlung) unerwünscht ist.

3. WIRKUNGSZIELE, LEITSÄTZE UND HANDLUNGSFELDER

"Es macht keinen Sinn, gemeinsam Pläne zu entwickeln, wenn über das Grundsätzliche keine Einigkeit herrscht."

Nachfolgend sollen im Sinne dieses Grundsatzes und gestützt auf die vorstehenden Überlegungen konsensfähige Wirkungsziele definiert werden. Diese sollen zusammen mit den Leitsätzen zur Bewertung und Gewichtung der Handlungsfelder bzw. der nachgelagerten konkreten Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr dienen. Die Handlungsfelder sollen dabei aufzeigen, in welche Richtung mögliche Massnahmen gehen, damit den Leitsätzen entsprochen werden kann. Das konkrete "Was", "Wo", "Wieviel" und durch "Wen" ist Gegenstand der nachfolgenden Massnahmenplanung.

3.1 Wirkungsziele

Um die Folgen der bestehenden und absehbaren Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bzw. die daraus resultierenden Umfeld- und Umweltauswirkungen des Verkehrs zu minimieren und die künftige Entwicklung vorausschauend zu steuern, werden, gestützt auf die übergeordneten kantonalen Planungen und die Vorgaben des Bundes, für das Agglomerationsprogramm gewichtete Wirkungsziele festgelegt (Reihenfolge mit abnehmendem Gewicht).

1. **Vermeiden langer Wege**
   (Vermeiden langer Wege - Reduktion der Verkehrsnachfrage)
2. **Umlagern der Wege auf effiziente Verkehrsmittel**
   (Wesengerechter Verkehrsmitteleinsatz - Umlagerung auf den LV und ÖV)
3. **Optimieren der bestehenden Verkehrsinfrastruktur**
   (Effizienzsteigerung durch Beseitigung punktueller Schwachstellen und betriebliche Optimierungen)
4. **Ausbauen der Verkehrsinfrastruktur**
   Kapazitätserweiterung des Netzes durch Neubauten

Die Gewichtung der Wirkungsziele ergibt sich auf Grund ihrer Wirksamkeit und der Anforderungen der Nachhaltigkeit. Sie folgt dem Grundgedanken: minimieren - umlagern - optimieren - ausbauen. Die Gewichtung führt nicht zu einer direkten Priorisierung von Massnahmen. Die Festlegung von Massnahmen und der Umsetzungsplan haben vielmehr auf Grund einer umfassenden Interessenabwägung zu erfolgen.

3.2 Forderungen Siedlung und Verkehr

Zur Stärkung der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ergeben sich unter Beachtung der vorstehenden Überlegungen sowie der übergeordneten Zielsetzungen und dem Prinzip der Nachhaltigkeit folgende Forderungen:

3.2.1 *Erhalt der polyzentrischen Struktur*

Die Versorgungsfunktionen des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren sind zu stützen, da die ausschliessliche Konzentration an einem Ort zu sehr langen Wegen und damit einer hohen Infrastrukturbelastung führt.

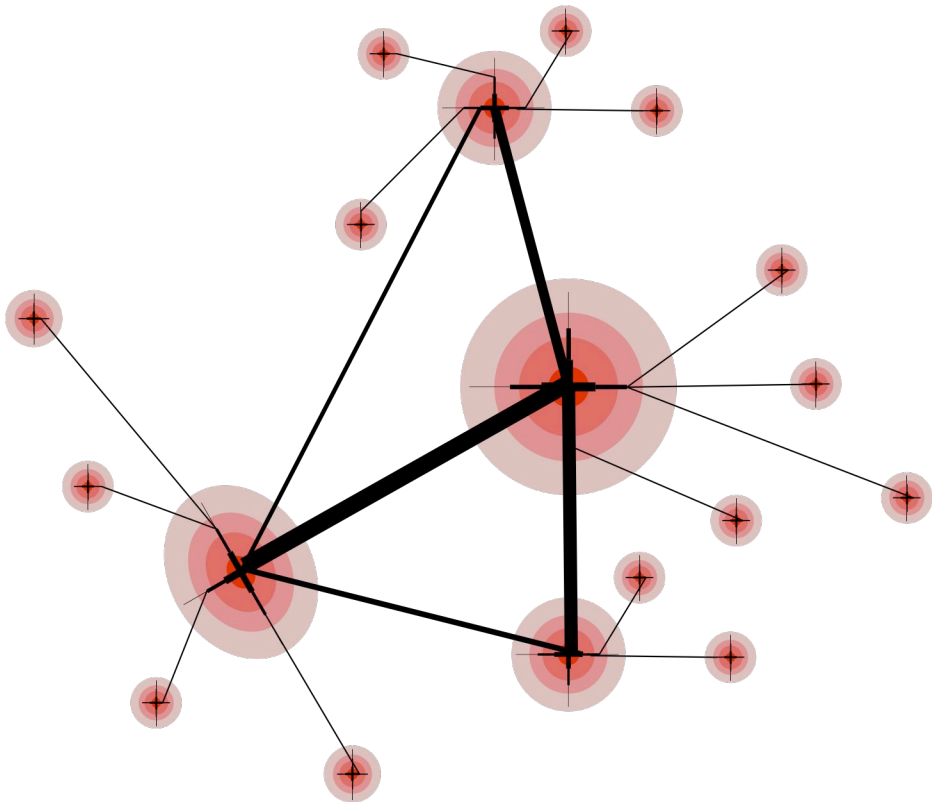


Abb. 25: Modell einer Agglomeration mit Agglomerationszentrum, Nebenzentren und Umlandgemeinden und ihrer infrastrukturellen Vernetzung.

3.2.2 *Verbesserung der Verkehrskapazitäten nach «Innen»*

Zur besseren Erreichbarkeit der Versorgungsfunktionen in den bestehenden Zentren und zur Ermöglichung einer Entwicklung nach Innen sind in erster Linie die Verkehrskapazitäten in die Zentren (Agglomerationszentrum, Nebenzentren) zu erhöhen.

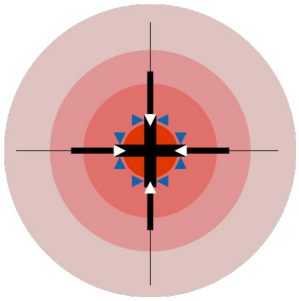


Abb. 26: Modell der Siedlungsentwicklung nach Innen durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ins Agglomerationszentrum gerichteten Verkehrsinfrastrukturen.

Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums auch künftig zu gewährleisten. Da aufgrund der räumlichen Platzverhältnisse ein Ausbau der Strassen für den MIV an Grenzen stösst, ist in erster Linie Verkehr zu vermeiden. Dies kann u.a. durch eine nachhaltige Raumstruktur unterstützt werden (Anordnung der Bauzonen, Zuordnung der Funktionen). Zudem soll der Verkehr abgestimmt auf die Infrastruktur und die Funktionen abgewickelt und die vorhandenen Kapazitäten sollen funktionsgerecht genutzt werden, z.B. mittels Entlastung der Autobahn vom Pendlerverkehr durch leistungsfähigen ÖV in der Agglomeration. Im Agglomerationszentrum ist eine spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖV nur durch vermehrte Eigentrassierung für den strassengebundenen ÖV erreichbar. Dies setzt einerseits genügend Kapazitäten für alle voraus (ÖV, LV und MIV), wobei diese mit zunehmender Verkehrsmenge schwinden. Andererseits ist die Priorisierung und damit die Attraktivierung des strassengebundenen ÖV nur mit erheblichen Investitionen in die Strasseninfrastruktur realisierbar.

3.2.3 Wohnbauflächen

Die Bauzonen sind vermehrt angebotsorientiert dort zu bezeichnen, wo die übrigen Funktionen (Arbeit, Freizeit, Konsum) mit kurzen Wegen erreichbar sind.

3.3 Leitsätze und Handlungsfelder Siedlung (S) und Verkehr (V)

Ausgehend von den vorstehenden Wirkungszielen und Forderungen werden nachfolgend für die Bereiche Siedlung und Verkehr Leitsätze mit entsprechenden Handlungsfeldern definiert.

Die Leitsätze sind fortlaufend durchnummeriert (1 - 12). In Klammer (S, V) ist der Bereich angegeben mit fortlaufender Nr. (S1). Die Handlungsfelder H beziehen sich auf den entsprechenden Leitsatz und Bereich (H.S1).

3.3.1 Minimierung der Wegelängen

Leitsätze

Leitsatz 1 (S1):

Durch eine kompakte Siedlungsstruktur und eine hohe Nutzungsmischung die Wege kurz und damit die (motorisierte) Zwangsmobilität klein halten.

Leitsatz 2 (V1):

Die Infrastrukturkapazität im inneren zu Gunsten des Langsamverkehrs erhöhen und von/nach Aussen zu Gunsten der innerörtlichen Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems dosieren bzw. zu lenken.

Durch die Nutzungstrennung und Spezialisierung des Raumes nimmt die Länge der Wege, die täglich zurückgelegt werden müssen, zu. Dies führt zu mehr Verkehr. Aufgrund der externen Effekte (Umweltbelastung, Stau, Unfallhäufigkeit etc.) resultiert aber auch eine sinkende volkswirtschaftliche Effizienz des Verkehrs, obwohl durch die

räumlichen Konzentrationsprozesse auch positive betriebswirtschaftliche Resultate möglich werden.

Weil der MIV *zwischen* den Zentren ungehinderter fliesst als in die Zentren hinein, sind an verschiedenen Orten in der Agglomeration Versorgungsschwerpunkte an den Siedlungsrändern entstanden, die fast vollständig auf den MIV ausgerichtet sind. Gleichzeitig sind die Versorgungsstrukturen in Zentren, Quartieren und Dörfern zunehmend gefährdet. Die Grundbedürfnisse können somit nicht mehr überall mit dem LV oder ÖV befriedigt werden. Ziel ist es, die bestehenden Zentren zu stärken und konkurrenzfähig zu erhalten.

Um das Ziel von möglichst kurzen Wegen zu erreichen, ist die Infrastrukturplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung und anderseits die Siedlungsentwicklung auf die Qualität der Erschliessung abzustimmen. Gegenseitig koordinierte Planungen sind wichtig.

Handlungsfelder (H)

H.S1: Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf gut ausgestattete (Einkauf, Freizeit, Arbeitsplätze) Lagen.

- Richtgrössen für Siedlungsdichten, differenziert nach Zentralität und Ausstattung

H.V1: Förderung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Zentren und Dosierung der Leistungsfähigkeit nach dem Umfeld.

- Förderung der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur durch:
  - Ausbau der Stadtbussysteme
  - Projektierung des innerörtlichen Verkehrssystems zu Gunsten des Langsamverkehrs
  - Dosierung der Leistungsfähigkeit aus der Peripherie
  - Verfügbarkeitsgefälle Parkplatzangebot Innenstadt/Peripherie ausgleichen

3.3.2 Umlagerung der Wege auf effiziente Verkehrsmittel

Leitsätze

Leitsatz 3 (S2):

Die Siedlungsentwicklung dort fördern und mit angemessenen Baudichten sichern, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist.

Leitsatz 4 (V2):

Die Attraktivität des ÖV in Bezug auf Verfügbarkeit und Komfort verbessern.

Um eine Umlagerung vom MIV auf den LV und den ÖV zu erreichen, ist einerseits eine Siedlungsstruktur anzustreben, die überhaupt einen effizienten ÖV ermöglicht (genügendes Kundenpotenzial im Einzugsbereich, genügende Dichte). Wo aufgrund der dünnen oder diffusen

Verkehrsströme keine Umlagerung auf den ÖV sinnvoll ist, soll die räumliche Entwicklung nicht forciert werden.

Anderseits ist zwischen den einzelnen Verkehrsarten für "gleich lange Spiesse" zu sorgen, indem mit geeigneten Massnahmen die Attraktivität für einen wesensgerechten Verkehr gefördert wird.

Handlungsfelder (H)

H.S2: Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Qualität der ÖV-Erschliessung.

- ÖV-Erschliessung als Voraussetzung für die hinreichende Erschliessung festlegen
- ÖV-Angebot (Stadtbus) als Voraussetzung für die Einteilung als Nebenzentrum
- Abstimmung publikumsintensiver Einrichtungen auf das Benutzerpotenzial und die ÖV-Erschliessung

H.V2: Attraktivität des ÖV erhöhen.

- Einführung und Ausbau von Stadtbussystemen im Agglomerations- und den Nebenzentren
- Aufwertung der Umsteigepunkte
- Projektierungsgrundsätze Strassen

3.3.3 Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

Leitsätze

Leitsatz 5 (S3):

Reduktion von Konflikten zwischen Umfeld und Verkehr durch flankierende Massnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Hauptverkehrsachsen mit hoher Verkehrsbelastung, Schutzmassnahmen für das Umfeld und eine adäquate Nutzungszuordnung

Leitsatz 6 (V3):

Beseitigung von punktuellen Schwachstellen im Netz (gezielter Ausbau kurzer Strecken oder von Knoten)

Betriebliche Optimierungen (z.B. Regimeanpassungen an Knoten, Optimierung der Steuerung, Pförtnerung von netzhierarchisch untergeordenten Verbindungen)

Mit Blick auf eine Optimierung der Leistungsfähigkeit innerörtlicher Hauptverkehrsachsen müssen auch die Konsequenzen bezüglich der Umfeldnutzungen bedacht werden. Eine einseitige Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den MIV ohne Rücksichtnahme auf die Umfeldnutzungen ist nicht opportun und auch nicht tragfähig. Die innerörtliche Nutzungsdurchmischung bildet das Rückgrat der gewachsenen Siedlungsstrukturen und ist auch künftig soweit als möglich zu respektieren. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptachsen hat somit umfeldverträglich zu erfolgen (z.B. in Kombination mit flankie-

renden Massnahmen wie Strassenraumgestaltung oder Immissionsschutzmassnahmen).

Bei der Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestehender Strassen stehen organisatorische Massnahmen im Vordergrund, z.B. Verkehrsleitsysteme oder die Priorisierung des strassengebundenen ÖV und des LV. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Abhängigkeiten zwischen einem leistungsfähigen, attraktiven strassengebundenen ÖV einerseits und der Strassenkapazität andererseits hinzuweisen. Diese Abhängigkeiten sind namentlich dann zu beachten, wenn es darum geht, die Attraktivität des strassengebundenen ÖV mittels Eigentrassierung zu erhöhen.

Handlungsfelder (H)

H.S3: Reduktion von Konflikten zwischen Umfeld und Verkehr.

- Bestimmung der Hauptverkehrsachsen (vgl. Abb. 16, S. 37))
- flankierende Massnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Hauptverkehrsstrasse mit hoher Verkehrsbelastung
- flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr
- Aufwertung von Quartieren mit starker Verkehrsbelastung

H.V3: Beseitigung punktueller Mängel und betriebliche Optimierungen

- Beseitigung von punktuellen Mängeln im Verkehrssystem
- Vorgabe von Entwurfsprioritäten

3.3.4 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Leitsätze

Leitsatz 7 (S4):

Freihaltung von Korridoren künftiger Verkehrsinfrastrukturen durch Ausscheidung von Baulinien und den Verzicht auf Einzonungen im Bereich allfälliger Vorhaben.

Leitsatz 8 (V4):

Kapazität der Infrastruktur (Schiene und Strasse) erhöhen.

Es wird kaum möglich sein, alle Problemstellungen und Defizite durch Massnahmen mit den Wirkungszielen 1 bis 3 zu lösen. Punktuelle und gezielte Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur – sowohl im Bereich ÖV wie MIV – werden kurz-, mittel- und langfristig unumgänglich sein. Es wird aber auch nicht möglich sein, alle notwendigen und wünschenswerten Vorhaben zu realisieren. Es ist jedoch wichtig, dass man sich auch für die Zukunft Optionen offen hält und vorausschauend den notwendigen Raum sicherstellt.

Handlungsfelder (H)

H.S4: Raumsicherung

- Für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sind Handlungsspielräume langfristig offen zu halten durch die Ausscheidung von Baulinien und Zonenplananpassungen

H.V4: Infrastrukturplanung

- Ergänzungen der bestehenden Netze (Schiene, Strasse) durch Neu- und Ausbauten (Massnahmen Nr. 1.2-3, 2.11-16)

3.4 Leitsätze und Handlungsfelder Organisation (O)

Leitsätze

Leitsatz 9 (O1):

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms für alle betroffenen Behörden (Bund, Kantone, Regionen, Gemeinden) sichern.

Leitsatz 10 (O2):

Eine gemeinsame Organisationsstruktur für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms schaffen.

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms ist einmal insofern zu sichern, als dessen raumrelevante Inhalte in die kantonalen Richtpläne zu übernehmen sind.[1] Damit werden die entsprechenden Inhalte für die Behörden verbindlich. Die Behördenverbindlichkeit des Agglomerationsprogramms muss jedoch generell, also auch für allfällige Inhalte, welche nicht raumrelevant sind, nachgewiesen werden; dies gehört zu den vom Bund festgelegten Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme,[2] deren Erfüllung Voraussetzung für die Genehmigung der Programme ist.

In der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach sind Gemeinden aus drei Kantonen vertreten. Die Gemeinden gehören zudem unterschiedlichen Regionalplanungsgruppen und weiteren regionalen Organisationen an. Institutionalisierte Strukturen, in denen eine überkommunale Zusammenarbeit erfolgt, bestehen innerhalb der einzelnen Kantone (z.B. Mitwirkungsverfahren im Rahmen der kantonalen Richtplanungen) oder innerhalb der regionalen Körperschaften (z.B. der Regionalplanungsgruppen). Auf der Ebene der Agglomeration fehlen solche Strukturen noch.

---

[1] Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Agglomerationsprogramm – Arbeitshilfe, provisorische Fassung, Nov. 2003, S. 22ff.

[2] Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch, S. 21

Handlungsfelder H:

H.O1: Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms für alle Beteiligten sicherstellen.

- Verbindliche Regelungen in den Kantonen, die gegenseitig abgestimmt sein müssen.
- vertragliche Regelungen Bund – Kanton(e) – Gemeinden.

H.O2.1: Geeignete Organisationsstrukturen für die Agglomeration schaffen.

- Regelung der Entscheidfindung bei der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms, wobei eine adäquate Mitwirkung der Beteiligten und die Verbindlichkeit der getroffenen Entscheide sicher zu stellen ist (siehe Handlungsfeld HO.1).

3.5 Leitsätze und Handlungsfelder: Zusammenfassung

Leitsätze	**Handlungsfelder**	
Minimierung der Weglängen		
S1: Kompakte Siedlungsstruktur, hohe Nutzungsmischung, kurze Wege	H.S1:	Richtgrössen Siedlungsdichten
V1: Infrastrukturkapazität im Innern zugunsten des LV erhöhen und von/nach Aussen mit Dosierungen die innerörtliche Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems dosieren	H.V1:	Förderung Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Zentren, und Dosierung nach dem Umfeld.
Umlagerung auf effiziente Verkehrsmittel		
S2: Siedlungsentwicklung fördern, wo gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist	H.S2:	Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Qualität der ÖV-Erschliessung
V2: Attraktivität des ÖV in Bezug auf Verfügbarkeit und Komfort erhöhen	H.V2.:	Einführung / Ausbau Stadtbussysteme, Aufwertung Umsteigepunkte u.a.
Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur		
S3: Reduktion von Konflikten zwischen Umfeld und Verkehr durch flankierende Massnahmen entlang und im Umfeld von Hauptverkehrsachsen	H.S3:	Städtebauliche Aufwertungen an Hauptverkehrsachsen, Quartieraufwertungen
V3: Beseitigung punktueller Schwachstellen im Netz und betriebliche Optimierungen	H.V4:	Beseitigung punktueller Schwachstellen, Entwurfsprioritäten vorgeben
Ausbau der Verkehrsinfrastruktur		
S4: Korridore für künftige Infrastrukturen freihalten	H.S4:	Baulinien ausscheiden, Zonenplananpassungen
S5: Kapazität Infrastruktur erhöhen (Schiene, Strasse)	H.S5:	Ergänzungen bestehender Netze durch Neu- und Ausbauten

Leitsätze	**Handlungsfelder**
Organisation	
O1: Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms für alle Behörden sichern	H.O1: Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms sicherstellen
O2: Gemeinsame Organisation schaffen	H.O2.1: Geeignete Organisationsstruktur schaffen

4. SIEDLUNGSSTRUKTUR UND VERKEHRSSYSTEM

4.1 Herausforderung und Lösungsansatz

Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des Verkehrssystems laufen nach der bekannten Wirkungskette ab: Siedlungsentwicklung / Trennung der Funktionen → Erhöhung Verkehrsnachfrage → Infrastrukturausbau → Erhöhung Verkehrsangebot → Siedlungsentwicklung → Erhöhung Verkehrsnachfrage etc. Diese Entwicklung ist weder wirtschaftlich (Finanzierbarkeit), noch sozial (Erreichbarkeit für nicht Motorisierte) und ökologisch (Ressourcen und Schadstoffe) nachhaltig.

Die Herausforderung besteht darin, Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem in ein Gleichgewicht zu bringen bzw. in eine erwünschte Richtung zu lenken. Aufgabe des Agglomerationsprogrammes ist es, die mit der Siedlungsentwicklung und Funktionenteilung verbundene Mobilität angemessen über die Verkehrsinfrastruktur zu bewältigen, gleichzeitig aber auch die Siedlungsentwicklung in eine erwünschte Richtung zu lenken und damit unerwünschte Entwicklungen so weit als möglich zu minimieren.

Ausgangspunkt für die nachfolgend entwickelte Strategie ist die Überzeugung, dass die Agglomeration ein System von Siedlungsräumen mit sich ergänzenden Funktionen ist. Nicht alle Räume haben die gleichartigen Entwicklungspotenziale. Wenn aber die weitere Entwicklung von Siedlung und Verkehrssystem aus einer Gesamtsicht heraus koordiniert wird, können Synergien genutzt werden, welche die Agglomeration und damit den Wirtschaftsraum nach aussen so weit stärken, dass in der Bilanz für alle Gemeinden Vorteile gegenüber dem Trend erwachsen. Weil die Ausgangslage und die Standortvoraussetzungen der Agglomerationsgemeinden unterschiedlich sind, geht es dabei nicht darum, allen Gemeinden gleich*artige* Entwicklungspotenziale zuzuordnen. Die Gemeinden sollen sich jedoch gleich*wertig* entwickeln; je nach Standorteignung stehen dann eher quantitative oder qualitative Entwicklungspotenziale im Vordergrund.

Nachfolgend wird eine Agglomerationsstruktur dargestellt, welche von vier Siedlungstypen und einem darauf ausgerichteten Verkehrssystem ausgeht. Das Modell ist im Rahmen des Workshops vom 15. Dezember 2006 mit Vertretern der Gemeinden, Regionen und kantonalen Ämtern diskutiert worden. Es ist dabei auf breite Zustimmung gestossen.

Mit dem Strukturmodell wird eine Grundlage für die Prioritätensetzung bei der Massnahmenplanung geschaffen. Die Infrastrukturvorhaben und die flankierenden Massnahmen werden daran zu messen sein, ob und in welchem Mass sie die erwünschte Siedlungsentwicklung unterstützen. Bei der Massnahmenbewertung werden neben der an-

gestrebten Siedlungsstruktur bzw. Funktionenteilung auch die Leitsätze und Wirkungsziele zu berücksichtigen sein.

4.2 Siedlungsstruktur

4.2.1 Herleitung

Wenn innerhalb der Agglomeration gleichwertige, nicht aber gleichartige Entwicklungspotenziale gesichert werden sollen, müssen auch die Eigenheiten der Orte herausgeschält werden. Es werden vier Siedlungstypen unterschieden. Für die Herleitung wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Zentralität / Vollständigkeit der Versorgungsangebote
- ÖV-Erschliessungsqualität / Erreichbarkeit für den ÖV
- Anbindungsqualität Strassennetz

Die Zuordnung zu den einzelnen Siedlungstypen erfolgt nicht pro Gemeinde insgesamt, sondern für die einzelnen Gemeindeteile oder funktionale Räume.

4.2.2 Die vier Siedlungstypen

Das Ergebnis der Zuordnung findet sich in Abb. 23 Die vier Siedlungstypen sind wie folgt zu charakterisieren:

Agglomerationszentrum:

- regionale Bedeutung als Wohn-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Kulturstandort
- regionale Bedeutung für Unternehmen im 3. Sektor
- regionale Bedeutung als Einkaufsstandort für Güter des täglichen, periodischen und aperiodischen Bedarfs
- sehr gute ÖV-Anbindung ans überregionale Verkehrsnetz
- sehr hohe Siedlungsdichten

Das Agglomerationszentrum als funktionaler Raum wird gebildet durch: Stadt St. Gallen inkl. seine Stadtquartiere sowie Abtwil und Kronbühl.

Nebenzentrum:

- überörtliche Bedeutung als Wohn- und Arbeitsplatzstandort
- überörtliche Bedeutung für Unternehmen des 2. und 3. Sektors
- überörtliches Angebot als Einkaufsstandort für Güter des täglichen und periodischen Bedarfs
- sehr gute ÖV-Anbindung ans Agglomerationszentrum
- hohe Siedlungsdichten

Die Nebenzentren als funktionale Räume werden wie folgt gebildet:

- Nebenzentrum Rorschach: Rorschach / Goldach / Rorschacherberg
- Nebenzentrum Arbon: Arbon / Steinach
- Nebenzentrum Gossau: Stadt Gossau

- Nebenzentrum Herisau

Ort mit lokalen Zentrumsfunktionen:

- überörtliche Bedeutung als Wohnstandort
- örtliches Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs
- örtliches Angebot an Arbeitsplätzen (Gewerbe)
- gute ÖV-Anbindung ans Agglomerationszentrum und /oder an ein Nebenzentrum
- mittlere Siedlungsdichten

Orte mit lokalen Zentrumsfunktionen sind: Flawil, Teufen, Speicher, Wittenbach, Rheineck

Ort mit hauptsächlich Wohnfunktion:

- Bedeutung als Wohnstandort
- Grundversorgung an Gütern des täglichen Bedarfs
- Grundangebot an Arbeitsplätzen (Gewerbe)
- Grundversorgung der ÖV-Anbindung
- tiefe Siedlungsdichten

Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion sind: Waldstatt, Arnegg, Andwil, Engelburg, Niederteufen, Speicherschwendi, Mörschwil, Tübach, Roggwil, Freidorf, Horn, Staad, Altenrhein, Thal, Wiennacht, Lutzenberg

4.3 Struktur des Verkehrssystems

4.3.1 Herleitung

Die polyzentrische Agglomerationsstruktur bedingt die adäquate Vernetzung der Orte. Die Kantone haben im Rahmen ihrer Richtplanung der Bedeutung der Achsen entsprechende Typisierungen des übergeordneten (Kantons-)Strassennetzes vorgenommen. Diese Netzhierarchie deckt sich weitgehend mit der Sichtweise der Agglomerationspolitik bei der sich die Hierarchie des Netzes aus der Bedeutung der damit verbundenen Orte ergibt. Die Typisierung basiert auf den VSS-Normen.

4.3.2 Strasse

Hauptverkehrsstrasse

- Verbindet Nebenzentren untereinander oder mit dem Agglomerationszentrum
- Stellt die Anschlüsse zu regionalen Autobahnanschlüssen sicher
- Stellt die Anschlüsse zu ausserregionalen Zentrumsorten sicher

Ortsverbindungsstrasse

- Verbindet Orte mit lokaler Zentrumsfunktion untereinander oder mit Agglomerations - und Nebenzentren
- Stellt die Anschlüsse zu lokalen Autobahnanschlüssen sicher

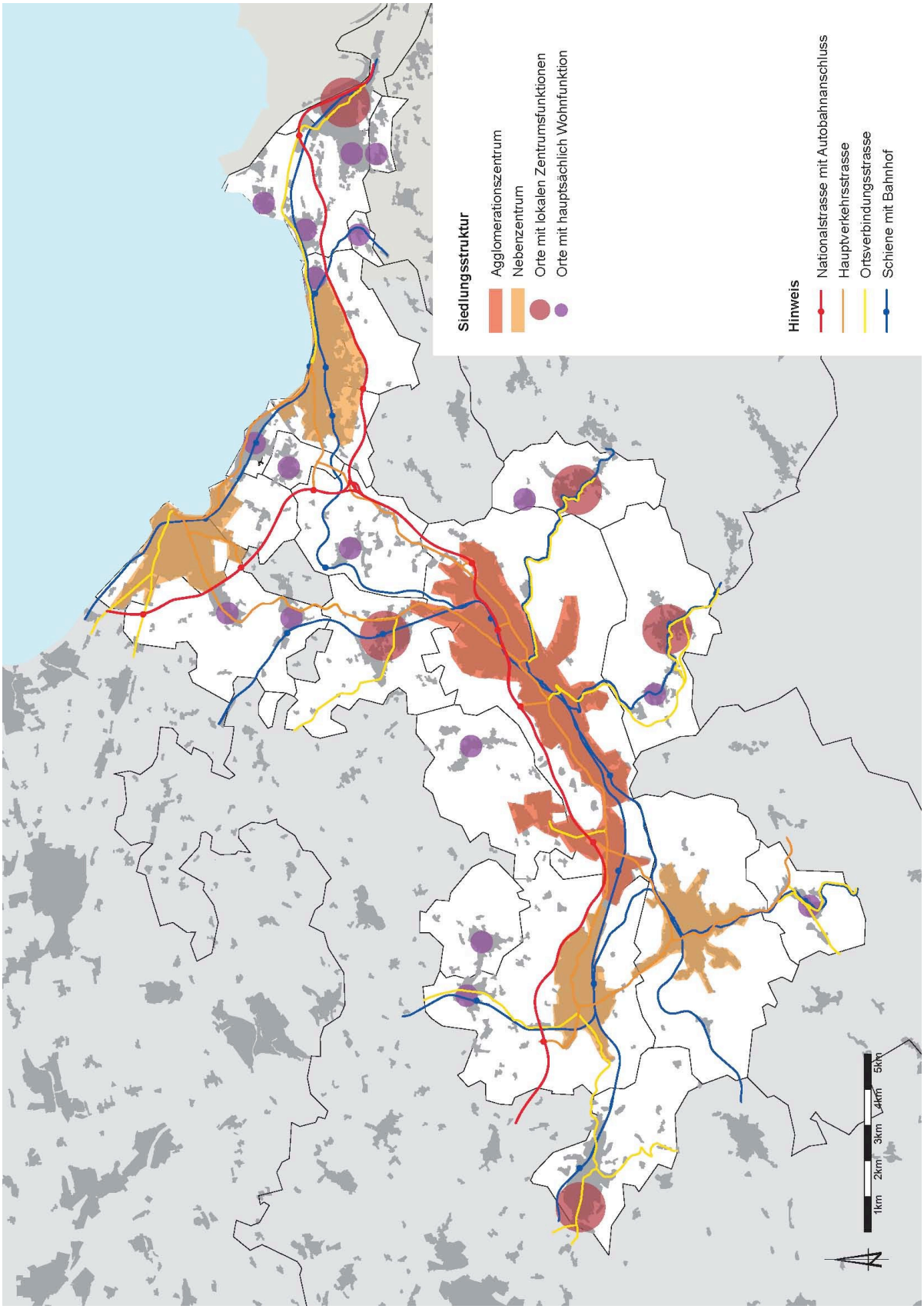


Abb. 27: Siedlungsstruktur und Verkehrssystem

4.3.3 Schiene

Bei der Schiene wird auf der Ebene Infrastruktur keine Typisierung vorgenommen. Aus Agglomerationssicht steht insbesondere die Nutzung der Schiene als Mittelverteiler im Vordergrund.

4.4 Strukturmodell Siedlung und Verkehr

Die vier Siedlungstypen mit abgestimmtem Verkehrssystem ergeben ein sich ergänzendes funktionales System, das durch folgendes Strukturmodel Siedlung und Verkehr schematisch dargestellt werden kann.

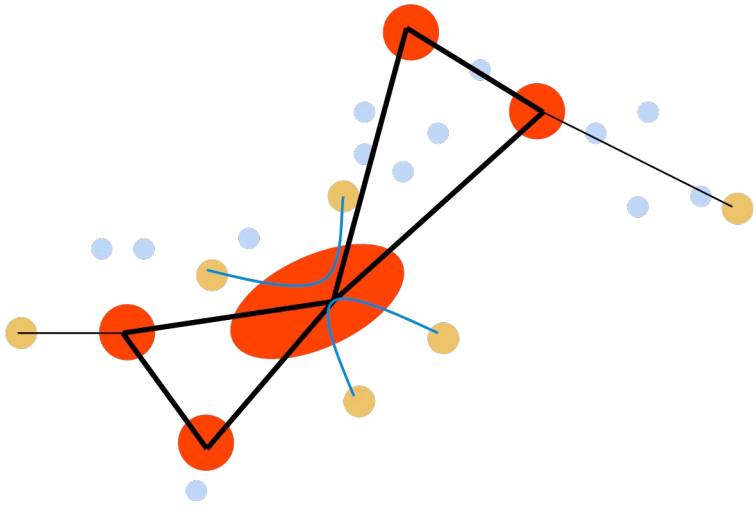


Abb. 28: Strukturmodell Siedlung und Verkehr Agglomeration

Mit diesen modellhaften Überlegungen zur Siedlungsstruktur und zur Verkehrshierarchie wird eine zusätzliche Grundlage für die Erarbeitung und Beurteilung der Massnahmen geschaffen. Die Infrastrukturvorhaben und die flankierenden Massnahmen werden auch daran zu messen sein, ob und in welchem Masse sie die erwünschte Siedlungsentwicklung unterstützen.

5. ENTWICKLUNGSPOTENZIALE UND ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN

5.1 Grundsatz

Potenziale im Sinne gegenseitiger Entwicklungssynergien können nur genutzt werden, wenn die Orte ihre räumliche Entwicklung koordinieren und die Infrastruktur darauf abgestimmt wird. Basis dazu ist die in Kapitel 4 dargestellte Siedlungsstruktur und das darauf abgestimmte Verkehrssystem, welche als Beurteilungsbasis für die relevanten Infrastrukturprojekte dient.

Erfolge sind nur durch eine Kombination von Pull-Massnahmen (ziehen) und Push-Massnahmen (stossen) zu erreichen:

- Mit welchen Massnahmen lassen sich erwünschte Entwicklungen fördern (Pull)?
- Mit welchen flankierenden Massnahmen lassen sich unerwünschte Entwicklungen eindämmen (Push)?

5.2 Siedlung

5.2.1 Grundsatz

Gemäss den Leitsätzen zum Bereich Siedlung (vgl. Kap. 3.3) sind in quantitativer Hinsicht primär Standorte mit hoher Nutzungsmischung und guter Versorgung/Ausstattung zu sichern. Dabei handelt es sich um das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren. Für die übrigen Standorte sind folglich eher qualitative statt quantitative Entwicklungsstrategien anzustreben.

Anzustreben ist bei allen Siedlungstypen generell ein positiver Saldo zwischen Steuerertrag und Infrastrukturkosten. Dies kann langfristig bei tiefen Siedlungsdichten nur mit überdurchschnittlichen Steuererträgen pro Haushalt erreicht werden. In den übrigen Fällen sind die Infrastrukturkosten durch höhere Siedlungsdichten auf viele Haushalte aufzuteilen.

5.2.2 Wohnen

Handlungsbedarf

In den für ein quantitatives Bevölkerungswachstum am besten geeigneten Orten (Agglomerations- und Nebenzentren) ist die Entwicklung stagnierend oder rückläufig. In den eher peripheren Gemeinden erfolgt die Entwicklung primär über lockere Bebauung, was bei starkem Wachstum zu Zersiedelung, langen Wegen und teurer Infrastruktur führt.

Tabelle 1 zeigt, die Bevölkerungsentwicklung pro Jahr von 1980 bis 2000.

Gemeinde	Veränderung 1980-2000 in % p.a.	Gemeinde	Veränderung 1980-2000 in % p.a.
Herisau	0.64	Steinach	0.87
Waldstatt	0.96	Tübach	1.32
Speicher	0.71	Rheineck	0.41
Teufen (AR)	0.56	Thal	1.32
Lutzenberg	2.23	Flawil	0.53
St.Gallen	- 0.33	Andwil (SG)	1.42
Wittenbach	0.72	Gaiserwald	2.58
Goldach	0.41	Gossau (SG)	0.76
Rorschach	- 0.60	Arbon	0.29
Rorschacherberg	1.00	Horn	1.26
Mörschwil	2.75	Roggwil (TG)	3.04
		TOTAL	0.31

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 1980-2000, in % pro Jahr

Entwicklungsstrategie

Das Wachstum soll in den Zentren höher und flächensparender sein als an der Peripherie:

- Alle Gemeinden sollen sich quantitativ so entwickeln können, dass die demographische Struktur erhalten werden kann. Dies bedingt einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 0.5 %.
- Folgende Gemeinden konnten dieses Ziel zwischen 1980 und 2000 nicht oder nur knapp erreichen:
  - St.Gallen
  - Rorschach
  - Goldach
  - Rheineck
  - Arbon.

  An diesen Orten ist die Siedlungsentwicklung im Vergleich zu heute zu forcieren, zumal es sich um die Orte mit hoher Nutzungsdurchmischung sowie guter Versorgung und Ausstattung handelt.
- Entwicklungen mit einem Bevölkerungszuwachs von mehr als 1 % pro Jahr sollten nur erfolgen, wenn das Angebot an Arbeitsplätzen, Freizeitanlagen, öffentlicher Ausstattung und Einkaufsflächen Schritt hält, weil andernfalls übermässige Zwangsmobilität gefördert wird. Zwischen 1980 und 2000 weisen insbesondere die folgenden Standorte Bevölkerungszunahmen über 1 % p.a. auf, ohne jedoch bei den übrigen Merkmalen vollumfänglich Schritt zu halten:
  - Mörschwil
  - Tübach
  - Andwil

  - Gaiserwald
  - Lutzenberg
  - Roggwil
  - Horn.

  Im Gesamtinteresse der Agglomeration soll in diesen Orten gegenüber heute eine quantitativ moderatere Siedlungsentwicklungs-Strategie verfolgt werden, die sich insbesondere auf spezielle Nischen ausrichtet (eher qualitative Aspekte).

  Auch wenn die Entwicklung dieser Standorte in relativen Zahlen teilweise erheblich war, erscheint sie in absoluten Zahlen eher marginal. Dies darf aber aus folgenden Gründen nicht zu falschen Schlüssen verleiten:

  - Bezogen auf die Standorte bleibt die Entwicklung bedeutend und ist dann ungünstig, wenn sie nicht im ertragreichen Segment erfolgt.
  - Bezogen auf die Agglomeration bleibt die Entwicklung bedeutend, wenn in einzelne Standorte besonders privilegierte Segmente mit Bedeutung für das ganze Planungsgebiet „abfliessen".

- In den übrigen Gemeinden soll die Siedlungsentwicklung etwa im heutigen Masse weitergeführt und gehalten werden.

Die „Umlagerung" der Entwicklungsprioritäten soll durch eine kombinierte Push/Pull-Strategie (stossen/ziehen) erreicht werden. Denkbar sind:

- Entwicklung[1] von Bauentwicklungsgebieten in den zentralen, aber zu wenig stark nachgefragten Lagen.
- Fokussierung der Bauentwicklung auf privilegierte Lagen bei gleichzeitig reduziertem Angebot in den peripheren Lagen.

5.2.3 Arbeiten

Handlungsbedarf

Mit der anhaltenden Verschiebung der Arbeitsplätze in den dritten Sektor sinkt der durchschnittliche Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.

Flächenintensive Gewerbe- und Industriearbeitsplätze siedeln sich dort an, wo der Bodenbedarf zu günstigeren Bedingungen gedeckt werden kann, also an eher dezentralen Lagen. Arbeitsplatzintensive Betriebe des Dienstleistungssektors suchen dagegen zentrale Lagen. So ergibt sich innerhalb der Agglomeration eine sinnvolle Aufgabenteilung: In den Zentren ist das Angebot v.a. auf arbeitsplatzintensive Unternehmen auszurichten, in den übrigen Gemeinden primär auf flächenintensive. Diese Aufgabenteilung spiegelt sich bereits heute in

[1] Unter „Entwicklung" wird nicht primär die Einzonung zusätzlicher, womöglich peripherer Flächen verstanden, weil in der Regel ausreichende Zonenreserven vorhanden sind. Vielmehr sind je nach Situation Quartiersanierungen (Neunutzung problematischer Areale durch Abbruch/Nachverdichtung, die Umnutzung von Industriebrachen oder die Förderung der Erhältlichkeit gemeint.)

der Verteilung und Entwicklung der Arbeitsplätze. Einen hohen Arbeitsplatzbesatz weisen in erster Linie das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren auf. Die übrigen Gemeinden weisen demgegegnüber tendenziell ein unterdurchschnittliches Wachstum oder sogar einen Rückgang an Arbeitsplätzen auf.

Die Entwicklung der Arbeitsplätze konzentriert sich heute somit auf zentrale, mit dem ÖV gut erschlossene und gut ausgestattete Standorte, was aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht erwünscht ist. Handlungsbedarf besteht in diesem Bereich nur insofern, als die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze sicher gestellt werden muss.

Entwicklungsstrategie

Das Wachstum soll in den Zentren höher und flächensparender sein als an der Peripherie.

- Die Clusterbildung des dritten Sektors in den gut erreichbaren Zentren entspricht der Entwicklungsstrategie.
- Zur Vermeidung langer Pendlerwege sollen insbesondere die Agglomerationszentren in ihrer Einwohnerentwicklung gestärkt werden. Es kann auf die Ausführungen unter Kapitel 3.2.2 verwiesen werden.

5.2.4 Einkauf und Versorgung

Ausgangslage

Die Problematik der publikumsintensiven Verkaufsanlagen ist im Kanton St.Gallen über die G- und K-Standortplanung wie folgt gelöst:

G-Standorte (täglicher und periodischer Bedarf) sind nur an bestehenden oder zu entwickelnden Siedlungsschwerpunkten zulässig. Deren Grösse richtet sich nach dem relevanten LV- und ÖV-Einzugsgebiet. Die hinreichende Erschliessung umfasst den Leistungsnachweis für den MIV wie auch die Angebotsqualität für den ÖV. Damit löst die Ausscheidung von Standorten für solche Nutzungen eine erhebliche Erschliessungspflicht für die Standortgemeinden aus.

Auch im Kanton Thurgau sind publikumsintensive Einrichtungen nur an Zentrumslagen zugelassen.

Aufgrund der Siedlungsstruktur ist davon auszugehen, dass wenig Druck besteht, im Kanton Appenzell A.Rh. solche Zentren zu bauen.

Entwicklungsstrategie

Soweit relevant, ist die mit der Agglomerationspolitik koordinierte Planung publikumsintensiver Einrichtungen hinreichend gesichert. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

5.2.5 Freizeit und Erholung

Ausgangslage

Die Freizeit erhält einen immer grösseren Stellenwert. Es erstaunt damit nicht, dass der Freizeitverkehr bereits der grösste Verkehrsverursacher ist. Weil Freizeitwege aber wenig strukturiert sind, lassen sie sich im Gegensatz zu Pendlerbeziehungen kaum über weitere Strecken gebündelt auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

Entwicklungsstrategie

- Die MIV-intensiven, kommerziellen Freizeitangebote sind auf die gut innert LV-Distanz erreichbaren und feinmaschig mit dem ÖV erschlossenen Lagen zu konzentrieren. Auf die Ausführungen unter «Einkauf und Versorgung» kann hier verwiesen werden.
- Die Bevölkerungsentwicklung ist vermehrt auf die Agglomerationszentren zu richten, wo zugleich ein grosser Teil des Freizeitangebotes besteht.

5.3 Verkehr

5.3.1 Grundsatz

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 sicherstellen müssen. Weniger stark wachsende Standorte haben hier eine wesentlich kleinere Verpflichtung. Orte mit tiefer quantitativer Entwicklung und niedrigen Dichten lassen sich mit dem ÖV nicht zweckmässig erschliessen. Hier kommt dem ÖV nur eine Grundversorgungsfunktion zu. Damit ergeben sich folgende Forderungen:

- Im Agglomerations- und den Nebenzentren sind der Bedeutung und Grösse entsprechend adäquate, städtische ÖV-Systeme einzuführen / auszubauen bzw. die Angebotsstruktur zu verbessern. Mit der Projektierung entsprechender neuer Angebote in Arbon und Rorschach ist diese Forderung auch für die Nebenzentren bereits erfüllt.
- In den Umlandgemeinden ist die Anbindung an das nächste Zentrum im Sinne der Grund- bzw. erweiterten Grundversorgung zu sichern. Auch diese Angebote bestehen im Grundsatz bereits. Angebotsverbesserungen bleiben vorbehalten.

5.3.2 Schiene

Ausgangslage

Die Schiene hat in der Agglomeration St.Gallen / Rorschach-Arbon die Funktion eines Grob- und Mittelverteilers. Während die überregionalen Aufgaben vom Bund geplant werden, steht im Rahmen der Agglomerationsplanung die Funktion als Mittelverteiler und hier der Aus-

bau des S-Bahn-Systems im Vordergrund. Dieses verbindet insbesondere die Siedlungsschwerpunkte mit dem Agglomerations- und den Nebenzentren.

Entwicklungsstrategie

Ausbau der S-Bahn mit dem Ziel der Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte mit dem Agglomerations- und den Nebenzentren im Sinne der polyzentrischen Siedlungsstruktur.

- Das Angebot (Verfügbarkeit, Komfort) der bestehenden Mittelverteiler (S-Bahn) ist als Alternative zur Strasse zu verbessern.
- Die Funktion der S-Bahn als leistungsfähiger Mittelverteiler ist durch eine optimierte Verknüpfung mit dem Feinverteiler (Bus) und punktuell durch zusätzliche Haltestellen in Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten zu gewährleisten.

5.3.3 Strasse

Ausgangslage

Die Strassen nehmen je nach Bedeutung im Netz unterschiedliche Funktionen wahr. Während das Autobahnnetz in die Planungskompetenz des Bundes fällt (Strassen des Bundes sind nicht Gegenstand des Agglomerationsprogrammes) und primär die überregionale Erreichbarkeit für den MIV sichern, übernimmt das übrige Kantons- und Gemeindestrassennetz regionale und kommunale Erschliessungsaufgaben. Für das Agglomerationsprogramm relevant ist das Kantonsstrassennetz als Rückgrat der Agglomerationserschliessung.

Durch den angebotsorientierten Bau und Betrieb der Strassen sind unterschiedliche Verkehrsmittelprioritäten durchzusetzen.

Entwicklungsstrategie

Beim Kantonsstrassennetz ist bei Bau und Betrieb den unterschiedlichen Verkehrsmittelprioritäten Rechnung zu tragen, indem explizit Kapazitätsanteile den einzelnen Verkehrsarten zugewiesen werden:

- Hauptverkehrsstrassen sind gegenüber Regionalverbindungsstrassen oder anderen Strassen zu priorisieren (Knotensteuerungen, Dosierung).
- Innerhalb der städtischen Räume ist dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr aufgrund der gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit auf allen Wegelängen Priorität einzuräumen. Dem gegenüber kommt dem MIV insbesondere in den Umlandgemeinden mit Ausnahme von kurzen Verbindungen die Priorität der Erschliessung zu. Aufgrund der an diesen Standorten geringeren Bevölkerungsentwicklung lässt sich dies mit den Verkehrsträgerkapazitäten vereinen.

Die Übersicht „Typisierung und Handlungsbedarf Strasse" im Anhang zeigt mögliche Massnahmen zur Umsetzung dieser Ziele.

6. MASSNAHMEN

6.1 Bildung von Massnahmenpaketen

Um die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems nachhaltig gewährleisten zu können, sind gestützt auf die in den vorstehenden Kapiteln zusammengefassten Analysen und Überlegungen Massnahmen erarbeitet, beurteilt und zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden. Ziel der Massnahmenplanung ist es, längerfristig eine nachhaltige – sprich koordinierte – Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen und kurzfristig die drängendsten Schwachstellen und Engpässe im Verkehr zu beheben, damit die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Agglomeration als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten werden kann.

Bei nicht wenigen der aufgeführten Projekte sind Planungs- und Projektierungsarbeiten unabhängig vom Agglomerationsprogramm begonnen worden. Bei deren Aufnahme ins Agglomerationsprogramm war neben sachlichen Kriterien – Übereinstimmung mit den Wirkungszielen – auch zu berücksichtigen, dass diese Projekte zum Teil politisch bereits sehr breit diskutiert und konsolidiert worden sind.

Im Rahmen einer breiten Vernehmlassung sind aus einem Katalog von rund 40 Massnahmen u.a. die aus einer Gesamtsicht für die Agglomeration wichtigen Projekte eruiert worden. Die Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen durch die Vernehmlassungsteilnehmer ist in der Folge von Projektleitung, Projektausschuss und Lenkungsauschuss diskutiert, ergänzt und bereinigt worden.

Mit Blick auf eine optimale Wirkung werden die Einzelmassnahmen in folgende Schlüsselbereiche (bzw. Massnahmenpakete) zusammengefasst.

- **Siedlung:**
  Die Siedlungsmassnahmen sind einerseits generelle Vorgaben an die Nutzungsplanung im Sinn der Abstimmung Siedlung und Verkehr, anderseits gelten sie teilweise als notwendige flankierende Massnahmen zu den einzelnen Infrastrukturmassnahmen.
- **Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen:**
  Die S-Bahn ist das Rückgrat zur nachhaltigen Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach und der Ostschweiz. Ihr kommt in Bezug auf die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs eine tragende Funktion zu.
- **Optimierung des Verkehrsflusses des strassengebundenen ÖV im Agglomerationszentrum:**
  Im Agglomerationszentrum ist eine spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV nur durch eine merkliche Verbesserung des Verkehrsflusses realisierbar. Dies setzt insbesondere genügende Kapazitäten für alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV) voraus.

- **Optimierung Langsamverkehr:**
  Da rund ein Drittel der Autofahrten kürzer als 3 km sind, ist das Umlagerungspotenzial auf den LV insbesondere im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren erheblich. In Ergänzung zu kurzfristigen, punktuellen Schwachstellenbehebungen (z.B. im Rahmen von Aufwertungsmassnahmen bei Ortsdurchfahrten, Verbesserungen beim Bike+Ride-Angebot usw,) soll dieses Potenzial gestützt auf einen Massnahmenplan optimal genutzt werden. Wichtig ist, dass die Anliegen des LV in den übrigen Infrastrukturmassnahmen mitenthalten und mitgedacht sind.
- **Entlastung und Aufwertung der Nebenzentren:**
  Da eine ausschliessliche Fokussierung auf das Agglomerationszentrum zu langen Wegen und damit zu hohen Infrastrukturbelastungen führt, ist der Erhaltung und Aufwertung der Attraktivität der Nebenzentren im Sinne der erwünschten Siedlungsstruktur eine gleichbedeutende Beachtung zu schenken.
- **Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen:**
  Der Hauptbahnhof St.Gallen ist die wichtigste Drehscheibe des regionalen und damit auch des Agglomerations-ÖV. Der optimalen Ausgestaltung auch in Bezug auf den LV, die Umsteigebeziehungen, die Verkehrsabwicklung etc. kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu.
- **Organisation und Umsetzung:**
  Um die Umsetzung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogrammes generell zu gewährleisten, sind entsprechende vertragliche und organisatorische Massnahmen zwischen den Beteiligten erforderlich.
- **Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens:**
  Langfristig muss versucht werden, auch über die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens die Verkehrsprobleme zu mildern. Entsprechende Massnahmen im Bereich PP-Bewirtschaftung und Mobilitätsmanagement können dazu einen Beitrag leisten.
- **Einzelmassnahmen**
  Einzelne Schwachstellen sind über entsprechende Einzelmassnahmen gezielt zu entschärfen.

6.2 Zur Priorisierung der Massnahmen

6.2.1 Einleitung

Für die Ermittlung der Programmwirkung sowie für die Planung des Mitteleinsatzes sind den Massnahmen(-paketen) Prioritäten zuzuweisen (A-, B- oder C-Liste). Die Priorisierung erfolgt aufgrund von drei Kriterien, welche der Bund vorgegeben hat[1]:

[1] Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung: Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (Fassung für die Anhörung), S. 21ff.

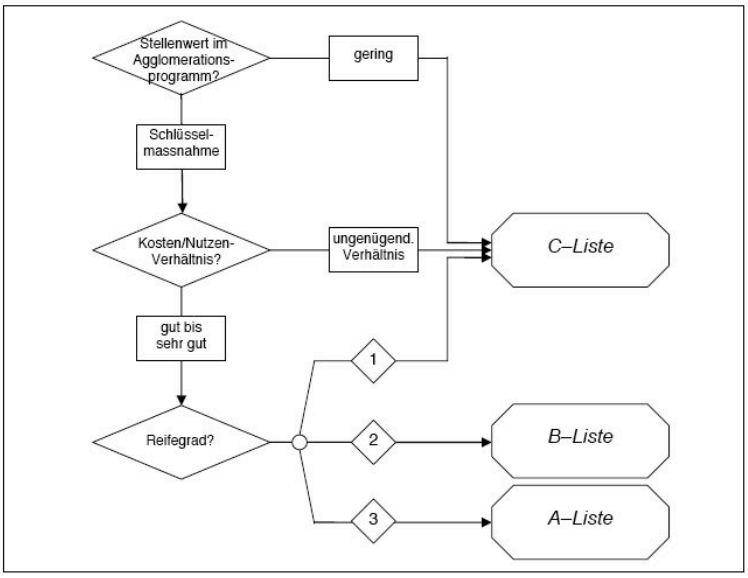
- Die **Relevanz** der Massnahmen / des Massnahmenpakets für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm; eine Massnahme ist dann relevant für die Agglomeration, wenn ohne sie das Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung entfalten würde;
- Das **Kosten/Nutzen-Verhältnis** der Massnahme / des Massnahmenpakets;
- die **Reife** der Massnahme / des Massnahmenpakets.

Dabei sind folgende drei Reifegrade zu unterscheiden[1]:

Reifegrad	Abgrenzung
1	1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.
2	1. Reifegrad 1 ist erfüllt. 2. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. 3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. 4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenbündels. 5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt. 6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.
3	1. Reifegrad 1 und 2 sind erfüllt. 2. Ein Vorprojekt oder generelles Projekt ist vorhanden. 3. Massnahme ist in den nächsten vier Jahren bau- und finanzreif, d.h. - alle Auflageprojekte sind vorhanden - Einsprachen sind behandelt - Kredite der Kantone/Agglomerationen sind sichergestellt

Die Zuordnung der Massnahmen in die A-, B- oder C-Liste ist für die Beurteilung der Programmwirkung relevant. Diese wird aufgrund jener Massnahmen ermittelt, die der A- oder B-Liste zugeteilt sind.

Die Zuordnung der Projekte zur A-, B- oder C-Liste erfolgt nach dem folgenden Schema[2].



[1] ebd., S. 23

[2] ebd., S. 22

6.2.2 Herleitung der Prioritäten

Die Priorisierung wird nachfolgend für die Massnahmen einzeln vorgenommen. Basis für die Beurteilung der Relevanz einer Massnahme und des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses ist das Ergebnis der Massnahmen-Bewertung im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf Schlussbericht[1]. Dabei wird auf die Beurteilung durch die Gemeinden, Regionen und kantonalen Fachstellen abgestellt.

- **Relevanz:** Eine Massnahme wird als relevant eingestuft, wenn sie bei der Beurteilung des Zielerreichungsgrades mindestens einen Mittelwert von 1.67 (bei einem Maximum von 3) erreicht hat[2].
- Das **Kosten/Nutzen-Verhältnis** wird als gut bis sehr gut eingestuft, wenn die Beurteilung im Rahmen der Vernehmlassung einen Mittelwert von mindestens 0.50 (Maximum: 1) ergeben hat.

Die Beurteilung des **Reifegrades** bezieht sich auf den Stand, welchen die Massnahmen und Projekte nach jeweiligem Zeitplan per Ende 2010 aufweisen.

6.3 Massnahmen im Bereich Siedlung

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, wie sie bereits aus dem Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) abgeleitet werden können. Am nachhaltigsten wird das Wirkungsziel "vermeiden" mit raumplanerischen Massnahmen (Richt- und Nutzungsplanung) erreicht, weshalb die Massnahmen im Bereich Siedlung an den Anfang gestellt werden.

Siedlungsentwicklung (Wachstum, Dichte) soll vor allem in den Siedlungszentren und Entwicklungsschwerpunkten, an Standorten mit vollständigen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen etc.) und sehr guter ÖV-Anbindung gefördert werden. In den übrigen Gebieten soll eine massvolle Entwicklung und das Potenzial für wirtschaftlich interessante Nischen gefördert werden (z.B. spezielle Wohn- und Arbeitsplatzsegmente).

Im Bereich Siedlung ist zu beachten, dass die Massnahmen einerseits generelle Vorgaben bezüglich der Nutzungsplanung im Sinne der Konkretisierung der "Siedlungsentwicklung nach innen" formulieren, anderseits teilweise als flankierende Massnahmen zu den einzelnen Infrastrukturmassnahmen festzulegen sind (vgl. Massnahmenblätter).

Die Kantone können die Siedlungsentwicklung namentlich über Vorgaben im kantonalen Richtplan und im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Nutzungsplanungen in die erwünschte Richtung

---

[1] Vernehmlassung vom April/Mai 2007 zum Entwurf Schlussbericht

[2] Bericht zur Vernehmlassung zum Entwurf Schlussbericht und zur Zwischenbeurteilung des Bundes, vom Lenkungsausschuss verabschiedet am 23. Aug. 2007, Tabelle in Anhang A.2, S. 18

lenken. Ziel der Massnahmen "Siedlung" ist es daher, Standards im Hinblick auf die Genehmigung zu formulieren und über die kantonalen Richtpläne behördenverbindlich festzulegen. Damit wird insbesondere auch die Transparenz und die Rechtssicherheit gefördert.

Gemäss Leitsatz S1 soll die Zwangsmobilität durch kompakte Siedlungen und eine hohe Nutzungsdurchmischung minimiert werden. Dies kann durch eine Ausrichtung der quantitativen Entwicklung auf möglichst vollständig ausgestattete Standorte und eine Begrenzung der Siedlungsausdehnung erfolgen.

Mit der anhaltenden Verschiebung der Arbeitsplätze in den dritten Sektor sinkt zugleich der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz. Mit einem spezifischen Flächenbedarf von ca. 25 m^2 pro Arbeitsplatz verbleibt auch innerhalb der bestehenden Büroflächen noch eine grosse Reserve, weshalb auf Vorgaben zu den Arbeitsplatzzonen verzichtet wird (vgl. auch Ziff. 5.2.3 Handlungsbedarf Arbeiten).

Gemäss Leitsatz S2 ist die Siedlungsentwicklung dort zu fördern und mit angemessenen Baudichten zu sichern, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist. Konkret soll dies durch die Festlegung von Erschliessungsanforderungen bei Ein- und Umzonungen und durch die Festlegung von Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen erreicht werden. Im Weiteren sind Entwicklungsschwerpunkte zu bezeichnen, wo eine gute ÖV-Erschliessung möglich bzw. aufzuziehen ist.

Mit dem Leitsatz S4 wird darauf hingewirkt, Konflikte zwischen dem Verkehr und dem Umfeld zu reduzieren. Neben Massnahmen im Bereich der Strassenraumgestaltung soll dies insbesondere auch durch Quartieraufwertungsmassnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen unterstützt werden.

Die vorstehenden Ziele sollen mit dem nachstehenden Massnahmenpaket Siedlung unterstützt werden.

Nr.	Massnahme *	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
1.1	ÖV-Erschliessungsanforderungen Ein-/Umzonung	●		●		●			●			0
1.2	Richtgrössen Siedlungsdichten Ein-/Umzonungen	●		●		●			●			0
1.3	Publikumsintensive Einrichtungen PE	●		●		●			●			0
1.4	Quartieraufwertungskonzepte Hauptverkehrsachsen	●		●		●			●			0

* Die Reihenfolge der Massnahmen innerhalb der einzelnen Massnahmenpakete widerspiegelt einerseits die Priorisierung aufgrund der Vernehmlassung und berücksichtigt anderseits den Realisierungszeitraum.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		A	B	C
Flank. Massnahmen: –				

a) ÖV-Erschliessungsanforderungen bei Ein- und Umzonungen (Massnahme Nr. 1.1)

Für Ein- und Umzonungen wird die Definition der hinreichenden Erschliessung durch die Anforderung einer minimalen ÖV-Erschliessungsqualität erweitert. Künftig sollen neue Nutzungen nur noch im Einzugsbereich einer adäquaten ÖV-Erschliessung zugelassen werden. Die minimalen ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen richten sich nach der Haltestellenqualität der alten Schweizer Norm (SN 640 290, dat. Mai 1993) der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute VSS:

Ermittlung der Haltestellenkategorie:

	Art des Verkehrsmittels / Type du moyen de transport			
Kursintervall Cadence	Gruppe A[1] / Groupe A[1]		Groupe B[1] / Groupe B[1]	
	Bahnknoten Noeud ferroviaire	Bahnlinie Ligne ferroviaire	Tram, Trolleybus/ Autobus (städtische Hauptlinien) Regionalbus Tramway, trolleybus et autobus (des lignes urbaines principales) Bus régional	Ortsbus Lokaler Kleinbus Bus urbain Minibus local
< 5 Min./min	I	I	II	III
5... 9 Min./min	I	II	III	IV
10...19 Min./min	II	III	IV	V
20...39 Min./min	III	IV	V	V
40...60 Min./min	IV	V	V	-

Güteklasse der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

Haltestellenkategorie Catégorie d'arrêt	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen in m) Accessibilité des arrêts (distances en m)			
	< 300 m	300...500 m	501...750 m	751...1000 m
I	Klasse/niveau A	Klasse/niveau A	Klasse/niveau B	Klasse/niveau C
II	Klasse/niveau A	Klasse/niveau B	Klasse/niveau C	Klasse/niveau D
III	Klasse/niveau B	Klasse/niveau C	Klasse/niveau D	-
IV	Klasse/niveau C	Klasse/niveau D	-	-
V	Klasse/niveau D	-	-	-

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

ÖV-Grundversorgung bedeutet dabei, dass zumindest in den Spitzenstunden am Morgen, Mittag und Abend ein ÖV-Angebot (Bahn, Postauto, Bus etc.) mit einem Kursintervall von min. 60 Min. vorhanden sein muss und die Haltestellen-Erreichbarkeit maximal 600 m betragen darf.

Um die vorstehenden Anforderungen zu erfüllen, muss insbesondere in den Aussenquartieren des Agglomerationszentrums sowie in den Nebenzentren das ÖV-Angebot erhöht bzw. merklich verbessert werden. In den übrigen Orten ist es aufgrund des begrenzten Kundenpotenzials und aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht realistisch bzw.

zweckmässig, aus Agglomerationssicht höhere Anforderungen festzulegen. Die Grenzen einer wirtschaftlichen ÖV-Erschliessung müssen berücksichtigt werden.

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

b) Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen (Massnahme Nr. 1.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: –				

An den gut durch den ÖV erschlossenen Lagen sind auch die notwendigen Siedlungsdichten festzulegen, damit ein ausreichendes Kundenpotenzial für den wirtschaftlichen Betrieb der ÖV-Infrastruktur in unmittelbarer Nähe gefördert wird. Um dies zu erreichen, werden für Ein- und Umzonungen folgende minimalen Siedlungsdichten festgelegt:

	Agglomerationszentrum	Nebenzentrum	Übrige
300 m Radius Haltestelle Feinverteiler (z.B. Stadtbus, Tram)	AZ 0.65	AZ 0.50	-
600 m Radius Haltestelle Mittelverteiler (z.B. S-Bahn)	AZ 0.80	AZ 0.65	AZ 0.50

Die Siedlungsdichten werden für das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren so angesetzt, dass sie über den heute üblichen Regelbauvorschriften für Zonen höherer Dichten liegen (W4, W3). Insbesondere im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren sind nach Möglichkeit noch höhere Dichten anzustreben, um das Kundenpotenzial für den ÖV optimal zu fördern.

Anpassungen bzw. Änderungen der Richtwerte der ÖV-Erschliessungsqualität und der Siedlungsdichten 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.

c) Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) (Massnahme Nr. 1.3)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: –				

Bezüglich verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) verfügt der Kanton St.Gallen über ein Planungsmodell, das die Abstimmung Siedlung und Verkehr bereits berücksichtig und behördenverbindlich umsetzt:

- Ausrichtung von VE auf die Kunden; adäquates Kundenpotenzial in angemessener Distanz für den Langsamverkehr und den ÖV
- Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung
- Abstimmung auf bestehende Verkehrsinfrastruktur

Es ist nicht zweckmässig, aufgrund des unterschiedlichen Perimeters der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ein neues System für die VE zu entwickeln und festzulegen, zumal der Kanton St.Gallen die meisten Gemeinden in der Agglomeration stellt und die Planungen im Kanton und in der RPG St.Gallen bereits umgesetzt sind.

Das System des kantonalen Richtplanes St.Gallen ist daher auf den ganzen Agglomerations-Perimeter zu adaptieren.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		A	B	C
Flank. Massnahmen: –				

d) Quartieraufwertungs-Konzepte entlang von Hauptverkehrsachsen (Massnahme Nr. 1.4)

Im Zusammenhang mit der Optimierung der Leistungsfähigkeit innerörtlicher Hauptverkehrsachsen soll 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 werden.

Neben den rein verkehrlichen Massnahmen sollen die Quartiere entlang der Hauptverkehrsachsen im Agglomerationszentrum St.Gallen und in den Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon/Steinach und Rorschach/Goldach/Rorschacherberg – im Sinne des Ausgleichs für regionale Verkehrsbelastungen – als Begegnungs-, Kommunikations- und Freizeiträume städtebaulich aufgewertet und attraktiv gestaltet werden.

e) Entwicklungsschwerpunkte / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Als Entwicklungsschwerpunkte oder wirtschaftliche Schwerpunktgebiete gelten Gebiete / Areale, die ein hohes städtebauliches und wirtschaftliches Entwicklungspotenzial und gute raumplanerische Voraussetzungen (Siedlungsschwerpunkte, Einzugsgebiet, Anbindung ans Verkehrsnetz etc.) aufweisen.

Als Entwicklungsschwerpunkte bzw. wirtschaftliche Schwerpunktgebiete werden bezeichnet:

- Saurer-Areal, Arbon
- Alcan Areal, Rorschach
- ehemaliges Areal "Swiss Marina", Rorschach
- Dorfstrasse Altenrhein, Thal
- Flughafen Altenrhein, Thal
- SBB-Areal St.Fiden/Bachstrasse
- SBB Güterbahnhof-Areal, St.Gallen
- Bahnhof-Nord, St.Gallen
- Piccardstrasse/Altenwegen, St.Gallen
- Bahnhof Winkeln - Stadion West, St.Gallen
- Bahnhof Herisau - Rüti Herisau
- Westtangente, Gossau

- Rietli/Tannäcker, Goldach

Die Kantone unterstützen die federführenden Gemeinden bei der Aufbereitung und Entwicklung dieser Schwerpunktgebiete.

6.4 Massnahmen im Bereich Verkehr

Betriebliche oder infrastrukturelle Verbesserungen im Verkehrssystem führen zwar tendenziell zu einer Erhöhung der Mobilität, gleichzeitig können sie durch eine bessere Erschliessung in die bzw. in den Siedlungszentren auch die Siedlungsentwicklung nach Innen positiv unterstützen und die Ausschöpfung eines grösseren Umlagerungspotenzials überhaupt erst ermöglichen. Massnahmen, welche auch die Erreichbarkeit nach Aussen verbessern, begünstigen tendenziell aber auch die Entwicklung an der Peripherie und damit die weitere Ausdehnung der Siedlungen. All diese Effekte sind bei der Beurteilung der Gesamtwirkung von Massnahmen im Verkehrsbereich mit einzubeziehen.

In keinem Bereich ist die Notwendigkeit flankierender Massnahmen damit so evident wie bei den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Bezüglich der Einzelmassnahmen müssen daher immer auch flankierende verkehrliche (z.B. Verkehrsmanagment, Staumanagement und Dosierung, Umgestaltungen von Verkehrsachsen u.ä.) sowie siedlungsplanerische Massnahmen mitgedacht werden. Die Massnahmenpakete stehen damit teilweise auch untereinander in Beziehung. In den einzelnen Massnahmenblättern wird auf die flankierenden Massnahmen ausdrücklich hingewiesen.

Nur im Zusammenspiel der Massnahmenpakete kann es gelingen, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems aufrecht zu erhalten und das Potenzial langfristig zu Gunsten des LV und ÖV zu erhöhen.

Dem Agglomerations-ÖV (Schiene und Strasse) kommt bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zu. Die Leitsätze V2 und V4 fordern, die Attraktivität des ÖV in Bezug auf die Verfügbarkeit und den Komfort zu verbessern sowie die Kapazität der Infrastruktur "Schiene" zu erhöhen.

Eine markante Verbesserung des ÖV-Angebots wird in erster Linie über den Takt, d.h. durch betriebliche Massnahmen, erreicht. Ziel muss es daher sein, im gesamten Agglomerationsperimeter auf den Hauptachsen und zwischen den Hauptbeziehungen sowie bei den Stadtbus-Systemen mindestens einen 15 - 20 Min. Takt zu realisieren. Im Bereich des schienengebundenen ÖV bildet der Ausbau der S-Bahn das Rückgrat. Beim strassengebundenen ÖV steht die Erhöhung des Verkehrsflusses insbesondere durch eine Buseigentrassierung im Zentrum. Diese ist jedoch nur möglich, wenn die notwendigen Kapazitäten für alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV) zur Verfügung stehen. Die strassengebundenen ÖV-Massnahmen stehen daher in unmittelbarer Abhängigkeit zu den Infrastrukturmassnahmen im Bereich des MIV und LV.

Mit der Umsetzung von Leitsatz 2 („Infrastrukturkapazität im Innern zu Gunsten des Langsamverkehrs erhöhen") sollen die Voraussetzungen für den Fuss- und Radverkehr verbessert und damit auch das Potenzial des Langsamverkehrs besser ausgeschöpft werden. Schwerpunktmässig ist dort anzusetzen, wo die Wege kurz sind, d.h. in Gebieten hoher Dichte.

Zum heutigen Zeitpunkt fehlen konkrete Einzelvorhaben und auch eine systematische Erfassung von Schwachstellen noch weitgehend. Dieses Defizit ist rasch zu beheben. Es versteht sich jedoch, dass der LV in den übrigen Massnahmen integriert (z.B. als ÖV-Zubringer, im Rahmen der Buseigentrassierung etc.) und als "dritte Säule des Agglomerationsverkehrs" mitgedacht und mitbehandelt wird.

Um den Druck auf das Agglomerationszentrum abzudämpfen, ist es wichtig und notwendig, dass die Nebenzentren als ergänzende Wohn-, Arbeits-, Wirtschafts- und Freizeitstandorte abgestimmt auf die Siedlungstypen gefördert und funktionsfähig erhalten werden.

Einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung des ÖV kann mit der Aufwertung des wichtigsten Umsteigepunktes im Agglomerationszentrum St.Gallen erreicht werden. Dem Hauptbahnhof St.Gallen kommt als Drehscheibe des nationalen, regionalen und des Agglomerations-Verkehrs eine zentrale Bedeutung zu. Er bildet auch das Eingangstor zur Agglomeration was den kombinierten Verkehr betrifft.

Mittel- und langfristig ist auch darauf hin zu wirken, das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer zu optimieren. Entsprechende Lenkungsmassnahmen und Anreizsysteme sind zu prüfen.

Nicht zuletzt sind lokale Schwachstellen durch gezielte Einzelmassnahmen zu entschärfen bzw. zu beheben.

Mit den nachfolgenden Massnahmenpaketen sollen die vorstehenden Zielrichtungen angestrebt werden.

6.4.1 Optimierung S-Bahn-Angebot St.Gallen

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
2.1	Angebotskonzept Agglomerations-ÖV	●		●		●			●			0.1 - 02
2.2	Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen	●		●		●			●			117 - 183
2.3	Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	●		●		●			●			80

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		A	B	C
Flank. Massnahmen: –				

a) Angebotskonzept Agglomerations-ÖV (Massnahme Nr. 2.1)

Gestützt auf die vorstehenden Zielsetzungen soll für die gesamte Agglomeration prioritär ein entsprechendes Angebotskonzept für den Agglomerations-ÖV ausgearbeitet werden. Die Trägerschaft des Agglomerations-Programmes wird daher beauftragt, innert 4 Jahren ein entsprechendes Angebotskonzept auszuarbeiten und im Sinne der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogrammes (rollende Planung) weitere konkrete Umsetzungsmassnahmen vorzuschlagen. Dabei geht es insbesondere um:

- Markante Verbesserung des Angebots vorrangig über betriebliche Massnahmen (z.B. Taktverdichtung) im gesamten Agglomerationsperimeter.
- Verbesserung und Attraktivierung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-LV (inkl. bauliche Massnahmen zur Komfortverbesserung wie Bushöfe, Velounterstände u.ä.)
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung von publikumsintensiven Einrichtungen (wie Einkaufzentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen wie Walter-Zoo Gossau, Flugplatz Altenrhein u.ä.).

Die in der vorliegenden Massnahmenplanung vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (Schiene und Strasse) zur kurzfristigen Gewährleistung eines effizienten Gesamtverkehrs und zur Behebung von aktuellen Engpässen sind soweit als möglich an den Zielsetzungen eines Angebotskonzeptes Agglomerations-ÖV zu reflektieren. Die Massnahmen sollen ein künftiges Konzept nach Möglichkeit positiv unterstützen, zumindest aber nicht negativ präjudizieren.

b) Umsetzung S-Bahn-Konzept St. Gallen (Massnahme Nr. 2.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 1.1, 3.3, 4.1				

Die S-Bahn St.Gallen soll koordiniert mit Ausbauten im Fernverkehr ausgebaut werden. Die im Jahr 2000 eingeführte S-Bahn St.Gallen basiert auf der damals bestehenden Infrastruktur. Weitere Angebotsausbauten bedingen einen Ausbau der Infrastruktur. Bedingt durch die Ankünfte des Fernverkehrs von Zürich mit Fahrzeiten von über einer Stunde, besteht am Knoten St.Gallen derzeit kein sauberer Systemknoten 00/30. Auf Seiten des öffentlichen Verkehrs besteht ein Nachholbedarf, wenn der bestehende Trend zuungunsten des ÖV verändert werden soll.

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

c) Stadtbahn Süd: Durchmesserlinien (Massnahme Nr. 2.3)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 1.2, 9.1				

Die Appenzeller Bahnen erschliessen mit den Gemeinden Speicher, Trogen und Teufen südlich der Stadt St.Gallen grössere Agglomerationsgemeinden sowie mit dem Appenzellerland ein attraktives Naherholungs- und wichtiges Tourismusgebiet. Die heutige Situation führt zu Komforteinbussen durch Wartezeiten und Umsteigen. Betrieb und Unterhalt der Zahnradstrecke im Riethüsli sind aufwendig.

Die Durchmesserlinie Trogen - St.Gallen - Appenzell ist Bestandteil des S-Bahn-Konzeptes St.Gallen. Künftig sollen die beiden Meterspur-Linien zu einer Durchmesserlinie durchgebunden, der Takt auf 15 Minuten verdichtet und die Reisezeiten verkürzt werden. Auf dem

Gebiet der Stadt St.Gallen wird damit zudem die innerstädtische Erschliessung gestärkt, wozu auch die beiden neuen Haltestellen Güterbahnhof und Birnbäumen beitragen werden. Zudem wird die Verbindung in die Region aufgewertet. Dieses Vorhaben ist in der Projektierung am weitesten fortgeschritten. Bezüglich des Ausbaus und der Aufwertung des Agglomerations-ÖV kommt diesem Vorhaben eine "Treiberfunktion" zu, weshalb es als Schlüsselprojekt einzustufen ist.

6.4.2 Optimierung Verkehrsfluss strassengebundener ÖV im Agglomerationszentrum

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
3.1	ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen	●		●		●			●			200 - 400
3.2	Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange SG)	●		●				●			●	*
3.3	Buskonzept Agglomerationszentrum St. Gallen	●		●			●			●		5 - 10
3.4	Verkehrssystem-Management St.Gallen	●		●			●			●		20 - 40
3.5	Querspange Kronbühl - Obere Waid (Mörschwil)	●			●			●			●	*

** Kosten noch nicht bestimmt*

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: –				

a) ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen (Massnahme Nr. 3.1)

Die Hauptlinien des strassengebunden ÖV verkehren auf denselben Hauptachsen wie der MIV. Behinderungen durch den MIV wirken sich entsprechend auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität aus. Die heutige elektronische Eigentrassierung kann infolge der zunehmenden Verkehrsmengen des MIV ohne unzulässigen Rückstau (beispielsweise auf die Autobahn) heute und insbesondere längerfristig die Fahrplanstabilität nicht mehr allein gewährleisten. Mit einer baulichen Eigentrassierung sollen ÖV und MIV auf den Hauptachsen grundsätzlich getrennt werden. Damit sollen die Störungen des ÖV durch den MIV reduziert resp. eliminiert und damit die Reisezeiten reduziert und die Fahrplanstabilität erhöht werden. Künftig soll der ÖV im Agglomerationszentrum unter Einbezug aller von VBSG-Linien bedienten Gemeinden auf einem Eigentrassee geführt werden, um die Reisezeiten zu reduzieren und die Fahrplanstabilität zu erhöhen.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 3.1, 3.4				

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

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

Um die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit insbesondere auch des strassengebundenen ÖV sowie die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können, ist mittel- bis langfristig eine neue Ost-West-Achse erforderlich.

c) Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen (Massnahme Nr. 3.3)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.3, 3.12				

Die heutigen Linienführungen und Haltestellenanordnungen sind historisch gewachsen. Insbesondere an den Bahnstationen Winkeln, St.Fiden und Haggen ist die Verknüpfung Bahn-Bus ungenügend.

Mit einer verbesserten Koordination der städtischen und regionalen Bussysteme – unter Einbezug der Prüfung von möglichen zusätzlichen Durchmesserlinien – soll das Busangebot bestmöglich der Nachfrage angepasst werden. Die Stadtbahnhöfe werden zu Umsteigepunkten aufgewertet.

d) Verkehrssystem-Management St.Gallen (Massnahme Nr. 3.4)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

Durch das Verkehrssystem-Management sollen mit betrieblichen Mitteln der Verkehrslenkung (z.B. Verkehrssteuerung, Parkleitsystem, ÖV-Betriebsleitsystem) die Verkehrsqualität, insbesondere im Siedlungsgebiet, aufrechterhalten und allfällige Stausituationen ausserhalb des Siedlungsgebiets resp. in weniger dichtes Siedlungsgebiet verlagert werden.

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

Neben der Beschaffung und Inbetriebnahme der Einzelkomponenten dynamische Fahrgastinformation und ÖV-Betriebsleitsystem ist auch die Verknüpfung resp. Abstimmung der Einzelkomponenten vorzunehmen.

e) Querspange Kronbühl (Wittenbach) - Obere Waid (Mörschwil) (Massnahme Nr. 3.5)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 12.2				

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

Die St.Gallerstrasse soll insbesondere vom Durchgangsverkehr so entlastet werden, dass einer Verödung des Strassenraums entgegengewirkt und der ÖV in einer Strassenraumgestaltung integriert werden kann. Mit einer Verbindungsstrasse soll mittel- bis langfristig die direktere Anbindung an das Nationalstrassennetz im Neudorf ermöglicht werden.

6.4.3 Optimierung Langsamverkehr

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
4.1	Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr	●		●		●			●			0.2 - 0.3
4.2	B+R Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen	●		●			●			●		1 -2
4.3	Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen	●		●		●			●			5

a) Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr (Massnahme Nr. 4.1)

Ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als 3 km. Das Umlagerungspotenzial zugunsten des Fuss- und Radverkehrs ist gross, kann aber nur mit einer klaren Förderungsstrategie ausgeschöpft werden.

Vor allem im Bereich der Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet ist das Konfliktpotenzial zwischen motorisiertem und Langsamverkehr erheblich. Dieses nimmt mit generell zunehmendem Verkehrsvolumen und der gewollten Konzentration des motorisierten Verkehrs auf die Hauptverkehrsachsen tendenziell zu. Das wirkt dem Umlagerungsziel entgegen.

Die heutigen LV-Netze im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren sind auf Schwachstellen hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit zu untersuchen. Gestützt darauf ist bis Ende 2010 ein Massnahmenplan zur Steigerung von Attraktivität und Sicherheit der Fuss- und Radwegverbindungen zu formulieren. Die Massnahmen werden ab 2011 realisiert. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:

- *Sicherheit:* Separate Radspuren, Querung stark befahrener Strassen, Abstimmung der Geschwindigkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer.
- *Attraktivität:* Linienführung (Vermeidung von Umwegen), Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Strassenraumgestaltung (Priorisierung LV), Orientierung (Wegweisungssystem).

Im Sinne von Sofortmassnahmen wird den Bedürfnissen der Fussgänger/innen und Velofahrer/innen bei Infrastrukturmassnahmen generell hohe Priorität eingeräumt. Das ist namentlich der Fall bei Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen bei Ortdurchfahrten und Platzgestaltungen (z.B. Bahnhofplatz und Bohl / Marktplatz St.Gallen, Aufwertungsmassnahmen in den Nebenzentren usw.).

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		A	B	C
Flank. Massnahmen: –				

b) Bike + Ride Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen (Massnahme Nr. 4.2)

An ÖV-Haltestellen ist das Angebot an attraktiven, d.h. gut und sicher zugänglichen sowie gedeckten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder quantitativ oder qualitativ ungenügend. Hier können und sollen rasche Verbesserungen erfolgen. Auch hier stehen das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren wegen des grossen Umsteigepotenzials im Vordergrund.

Das Angebot an gut zugänglichen und gedeckten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder soll generell, d.h. sowohl entlang der S-Bahn- wie der Regionalbuslinien, erhöht werden. Bei gut frequentierten Haltestellen bzw. Bahnhöfen, d.h. mindestens im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren, ist die Einrichtung bewachter Stationen anzustreben.

Konkret sind Angebotsverbesserungen an folgenden Haltestellen zu realisieren:

- Gossau: Erweiterung
- Herisau: Erweiterung
- St.Gallen HB: Ausbau im Rahmen der Umgestaltung Bahnhofplatz
- St.Gallen St.Fiden: Erweiterung
- Arbon: Erweiterung
- Rorschach HB: Erweiterung
- Rorschach Stadt: Neubau
- Rheineck: Erweiterung

c) Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen (Massnahme Nr. 4.3)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	A	B	C	
Flank. Massnahmen: –				

Der Bohl / Marktplatz ist neben dem Bahnhofplatz St.Gallen der wichtigste Haltepunkt für Busse und Trogenerbahn und Knotenpunkt des Fussverkehrs. Die engen Verhältnisse werden der Wichtigkeit als Halte- und Umsteigepunkt nicht gerecht. Künftig sollen qualitative Verbesserungen (grössere Haltezonen, Überdachung, Reduktion der ÖV-Selbstbehinderung) vorgenommen und die Attraktivität für die Fussgänger verbessert werden. Dies ist insbesondere mit Umbauten im Haltestellenbereich verbunden.

6.4.4 Entlastung und Aufwertung Nebenzentren

Um die Nebenzentren in Ergänzung zum Agglomerationszentrum zu stärken, ist es notwendig, diese mit einem leistungsfähigen Stadtbussystem zu erschliessen und die Ortszentren durch Entlastungsmassnahmen von ortsfremdem Verkehr zu entlasten. Dies bietet dann die Möglichkeit, die Lebens- und Wohnqualität durch flankierende Aufwertungsmassnahmen der bestehenden Ortsdurchfahrten sowie die wirtschaftliche Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Stadtbussysteme sowie Umfahrungs- bzw. Entlastungsachsen in Kombination mit Aufwertungsmassnahmen der Ortsdurchfahrten sind Massnahmenpakete, die in allen vier Nebenzentren wesentlich sind.

Rorschach / Goldach / Rorschacherberg

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
5.1	A1-Zubringer Region Rorschach	●		●				●			●	*
5.2	Umfahrung Zentrum Rorschach	●		●			●			●		160
5.3	Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg	●		●		●			●			2.5
5.4	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	●			●			●			●	2
5.5	Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach		●		●			●			●	0.5

***** *Kosten noch nicht bestimmt*

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 5.4				

a) A1-Zubringer Region Rorschach (Massnahme Nr. 5.1)

Heute ist das Nebenzentrum Rorschach 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.

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

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**		**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 5.4				

b) Umfahrung Zentrum Rorschach (Massnahme Nr. 5.2)

Die Ortsdurchfahrt 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.

Künftig soll eine neue Achse zur Verfügung stehen, die diese Verbindungen sicherstellt. Die Umfahrung wird so gewählt, dass die Konflikte entlang der neuen Achse minimiert werden. Eine Variante dafür ist die Tieferlegung der Bahn. Gleichzeitig soll auf der bestehenden Durchgangsstrasse die Qualität für den Langsamverkehr gesteigert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.3				

c) Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg (Massnahme Nr. 5.3)

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

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

d) Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach (Massnahme Nr. 5.4)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

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

Künftig soll durch die vollständige Umgestaltung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs kompensiert werden.

e) Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach (Massnahme Nr. 5.5)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

Heute bildet sich ortseinwärts vor dem Knoten Bruggmühlestrasse zu den Abendspitzenstunden regelmässig ein Stau infolge ungenügender Leistungsfähigkeit. Dieser Stau behindert ebenfalls den strassengebundenen ÖV.

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

Arbon / Steinach

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
6.1	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	●		●		●			●			**50**
6.2	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt	●		●			●			●		**2.5 - 5**
6.3	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach		●		●			●			●	**1 -1.5**
6.4	Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot)	●		●			●			●		**3 - 5**

a) Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei (Massnahme Nr. 6.1)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 6.2				

Mit dem Saurer WerkZwei verfügt Arbon über ein städtisches Entwicklungsareal für 1'000 - 1'500 Personen. Die planungsrechtlichen Grundlagen kommunaler Richtplan und Gestaltungsplan sehen die Erschliessung des Areals mit Hilfe einer neuen Hauptverkehrsverbindung vor. Die heutige Hauptverkehrsstrasse führt durch die historische Altstadt und ist entsprechend vom MIV dominiert. Zudem sind

die Wohnquartiere an der Landquartstrasse und an der Sonnenhügelstrasse ebenfalls stark vom Durchgangsverkehr belastet.

Mit der gleichzeitigen Erschliessung des Areals Saurer WerkZwei sowie der Entlastung der Altstadt und der Wohnquartiere erhält der Durchgangsverkehr in Arbon eine neue, leistungsfähige Verkehrsachse. Sie schafft gleich mehrere neue städtebauliche Handlungsräume für bestehende und geplante neue Siedlungsstrukturen im Zentrum von Arbon. Mittelfristig ist eine PW-Unterführung zur Seestrasse über das Gemeindegebiet von Steinach anzustreben. Die Bahnübergänge in Arbon und Steinach können dadurch ebenfalls entlastet werden. Die Machbarkeitsstudie liegt vor und das Projket sollte bis 2010 baureif sein.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 6.1				

b) Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt (Massnahme Nr. 6.2)

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

Künftig soll durch die Umgestaltung des Strassenraumes die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs kompensiert werden.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

c) Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach (Massnahme Nr. 6.3)

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

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

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.3				

d) Stadtbus Arbon, Optimierung Busangebot (Massnahme Nr. 6.4)

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 Einrichtungen sind bishe nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Dies kann nicht mehr über die Regionalbuslinien erfolgen.

Durch die Einführung eines Ortsbusangebotes mit zwei Linien und einem verdichteten Takt soll der innerörtliche ÖV markant verbessert und die Zubringerfunktion zu den Regionalverbindungen attraktiver gestaltet werden. Für die Endausgestaltung ist es notwendig, dass die Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei realisiert ist.

Gossau

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
7.1	Bus-Eigentrassee Gossau-Winkeln	●		●			●			●		8.0
7.2	Stadtbus Gossau	●		●			●			●		0.1
7.3	Aufwertung Altstadt Gossau	●		●		●			●			6.0
7.4	Verkehrs-/Staumanagement Gossau	●		●				●			●	1

Anlässlich der Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 ist in Gossau ein Stadtbus-Versuchsbetrieb deutlich abgelehnt worden.

Aus Sicht des Agglomerationsverkehrs und des Siedlungskonzepts mit starken Nebenzentren ist die Einführung eines Stadtbus-Systems weiterhin wünschenswert; Nebenzentren sollten über ein Stadtbus-Angebot verfügen. Deshalb wird diese Massnahme weiterhin im Agglomerationsprogramm aufgeführt. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids ist der Realisierungshorizont jedoch zeitlich nach hinten zu verschieben.

a) Bus-Eigentrassierungen Gossau - Winkeln (Massnahme Nr. 7.1)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

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

Längerfristig sollen die regionalen Buslinien vom Industriegebiet Gossau über den Bahnhof Winkeln geführt werden und die Arbeitsplätze besser erschliessen. Durch die damit geschaffenen Verknüpfungen sollen die Reisezeiten zu und vom Entwicklungsschwerpunkt Winkeln, Abtwil und Gossau Ost massgeblich reduziert und die S-Bahn im Zusammenspiel mit den Buslinien als Rückgrat der Verkehrserschliessung gestärkt werden.

Ein Eigentrassee ist in einem ersten Schritt für den Bus zu schaffen. Längerfristig könnte das Trassee im Zusammenhang mit der Stadtbahn Nord auch von einer Stadtbahn benutzt werden.

b) Stadtbus Gossau (Massnahme Nr. 7.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.3				

In St.Gallen-West bestehen und entstehen grosse Einkaufszentren. Um dieser Konkurrenz begegnen zu können, zielt das Stadtentwicklungskonzept auf eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Einkaufserlebnisses im Zentrum von Gossau ab. Grundvoraussetzung hierfür ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Nebst einer anderen Linienführung für den Durchgangsverkehr und einer Verbesserung der Verhältnisse für Fussgänger und Radfahren-

de soll für die Erreichung dieses Zieles ein Stadtbus eingeführt werden.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 7.4				

c) Aufwertung Altstadt Gossau (Massnahme Nr. 2.6)

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

Künftig soll durch die vollständige Umgestaltung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs kompensiert werden.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**		**C**
Flank. Massnahmen: –				

d) Verkehrs- und Staumanagement Gossau (Massnahme Nr. 7.4)

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

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

Herisau

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
8.1	A1-Zubringer Appenzellerland/Umfahrung Herisau	●		●		●			●			**450 - 500**
8.2	Stadtbus Herisau	●		●			●			●		**1.0 - 1.5**
8.3	Aufwertung Ortsdurchfahrt Herisau	●		●			●			●		**10**

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 8.3				

a) A1-Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau (Massnahme Nr. 8.1)

Heute sind die Durchgangsachsen in Herisau überlastet. Der Verkehrsablauf wird durch Kreuzungen, Bahnübergänge, Linksabbiegemanöver, etc. stark gestört. Stausituationen sind häufig. Die Belastung der an den Durchgangsachsen wohnenden Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung und Belästigung ist hoch. Der Langsamver-

kehr hat nur ungenügend Raum. Es ist weiterhin mit zunehmender Verkehrsbelastung zu rechnen.

Die Industriebetriebe in Gossau Ost benützen wegen der kürzeren Wege (LSVA) die Ortsdurchfahrt durch das Gossauer Zentrum bis zum Kreisel Eichen. Dies führt zu beträchtlichen Lärm-, Luft- und Staubemissionen in der Altstadt von Gossau.

Künftig soll der Durchgangsverkehr auf eine eigene Achse verlagert werden, wie das schon seit 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 sicherer und attraktiver werden. Die längs der Achsen liegenden Wohnbereiche sollen eine Aufwertung erreichen.

Die Projektentwicklung für den Zubringer Appenzellerland wird seit 1998 zielgerichtet vorangetrieben. Das Projekt ist denn heute in der Projektierung, Abklärung, Kommunikation sowie in der politischen Entscheidung und Verankerung in der Bevölkerung sehr weit fortgeschritten. Die Planauflage ist im Kanton Appenzell A.Rh. erfolgt und die Einsprachebehandlung ist pendent. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Abschnitt auf Kantonsgebiet Appenzell A.Rh. 2010 baureif ist.

b) Stadtbus Herisau (Massnahme Nr. 8.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 1.1, 1.2, 1.3				

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

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

c) Aufwertung Hauptverkehrsachsen Herisau (Massnahme Nr. 2.9)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 8.1				

Heute sind die Durchgangsstrassen in Herisau stark belastet und in Stosszeiten überlastet. Als flankierende Massnahme zum A1-Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau soll daher die Ortsdurchfahrt aufgewertet werden.

Künftig sollen diese Achsen entlastet werden. Der Durchgangsverkehr soll über die zu erstellende Umfahrungsstrasse rollen. Der da-

durch frei werdende Raum soll mit baulichen Massnahmen dem LV und ÖV zugeteilt werden und die städtebauliche Situation soll verbessert werden. Damit soll erreicht werden, dass der Langsamverkehr sicherer und attraktiver wird und die Wohnbereiche entlang dieser Strassenzüge eine qualitative Aufwertung erfahren.

6.4.5 Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
9.1	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	●		●		●			●			15 - 20
9.2	Bahnhof Nord SG	●		●			●			●		5
9.3	Mobilitätszentrale Verkehrsregion St.Gallen	●		●		●			●			0.3

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	A	B	C	
Flank. Massnahmen: 9.2				

a) Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen (Massnahme Nr. 9.1)

Der Bahnhofplatz St.Gallen ist die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration. Heute treffen sich auf dem Bahnhofplatz die Kurse der städtischen Verkehrsbetriebe, der Postautos und der Regiobus-Linien. Ebenfalls wird der Platz von der Linie St.Gallen - Trogen der Appenzellerbahnen durchquert. Zudem führt die MIV-Bahnhofvorfahrt über den Bahnhofplatz. Diverse grosse Fussgängerströme überqueren den Bahnhofplatz. Die Warte- und Einsteigeverhältnisse sind nicht zeitgemäss. Die notwendige und vorgesehene bedeutende Erweiterung des ÖV-Busangebots erfordert eine Neuanordnung der Platzverhältnisse für Haltestellen und Zufahrten.

Ziel ist es, durch bauliche Anpassungen eine wesentliche Angebotserweiterung im städtischen und regionalen ÖV zu erreichen und durch die Beseitigung von gegenseitigen Behinderungen und Sicherheitsproblemen eine attraktive Gestaltung des Stadtraumes zu schaffen.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	A	B	C	
Flank. Massnahmen: 9.1				

b) Bahnhof Nord: Velostation, Bahnhofinfrastruktur Nord, Bahnhofunterführung West (Massnahme Nr. 9.2)

Einen engen sachlichen Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes hat die Gestaltung des Bahnhofs Nord. Das Gebiet nördlich des Bahnhofes St.Gallen ist ein städtisches Entwicklungsgebiet mit grossem Potenzial und macht einen vernachlässigten Eindruck. Dank verschiedener Planungen nördlich des Bahnhofes, wie Umbau Lokremise zu einem Kulturzentrum, dem Neubau des Fachhochschulzentrums sowie weiterer Bürobauten und dem etwas weiter entfernten Neubau des Bundesverwaltungsgerichtes wird das Gebiet nördlich des Bahnhofes künftig intensiver genutzt.

Mit der Verlegung der Bahnhofszufahrt für den MIV auf die Nordseite des Bahnhofs, werden die Voraussetzungen für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes geschaffen. Gleichzeitig soll die Nordseite des Bahnhofs aufgewertet und die Zugänglichkeit und Abstellangebote für Velos sollen ausgebaut werden.

c) Mobilitätszentrale der Verkehrsregion St.Gallen (Massnahme Nr. 9.3)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: –				

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

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

6.4.6 Beeinflussung Mobilitätsverhalten

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
10.1	Rechtsgrundlagen PP-Begrenzung/Bewirtschaftung	●		●			●			●		0
10.2	Mobilitätsmanagement in Betrieben	●		●		●			●			1 - 2

a) Vereinheitlichung Grundlagen PP-Begrenzung/Bewirtschaftung (Massnahme Nr. 10.1)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 10.2				

Wie Untersuchungen zeigen, hängt die Verkehrsmittelwahl insbesondere für den Arbeitsweg stark davon ab, ob am Arbeitsort ein Parkplatz verfügbar ist oder nicht. Ist dies der Fall, benützt eine grosse Mehrzahl der Pendlerinnen und Pendler das Auto, während umgekehrt andere Verkehrsmittel bevorzugt werden. Durch die Erhebung benutzungsabhängiger Gebühren, kann die Wirkung noch verstärkt werden. Entsprechende parkraumpolitische Massnahmen auf öffentlichem und privatem Grund sind aus umweltrechtlichen Gründen insbesondere im Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons St.Gallen bereits gefordert.

Die Regierungen der Kantone St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau wirken darauf hin, dass die Grundlagen zur Begrenzung der Zahl der Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie zur Erhebung einer Abgabe auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und auf Beschäftigtenparkplätzen vereinheitlicht werden.

b) Mobilitätsmanagement in Betrieben (Massnahme Nr. 10.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen: 10.1				

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

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

6.5 Organisation und Umsetzung

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
11.1	Interkantonale Verträge zur Umsetzung	●		●		●			●			0
11.2	Aufbau Organisationsstruktur für Agglomeration	●		●		●			●			0

Eine der vom Bund an die Agglomerationsprogramme gestellten Grundanforderungen verlangt den Nachweis, dass Auslösung, Umsetzung und Finanzierung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen verbindlich sicher gestellt sind.

Der Bund verlangt ferner die Bezeichnung eines einzigen Ansprechpartners. Als solcher ist der Kanton St.Gallen vorgesehen.

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

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: –				

a) Interkantonale Verträge zur Umsetzung (Massnahme Nr. 11.1)

Die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eingesetzte Projektorganisation verfügt nicht über die zur Umsetzung der Massnahmen erforderlichen Entscheidkompetenzen. Die Umsetzung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der geltenden Kompetenzregelungen.

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

Im Rahmen der Vereinbarungen sind folgende Aspekte zu regeln:

- Bezeichnung des Kantons St.Gallen als Ansprechpartner gegenüber dem Bund.
- Gegenseitige Verpflichtung, die zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlichen Schritte einzuleiten, namentlich durch Festsetzungen in den kantonalen Richtplänen sowie die Aufnahme der Massnahmen in die Infrastrukturprogramme und Finanzplanungen.

– Verpflichtung, den Aufbau von Organisations- und Entscheidungsstrukturen einzuleiten und zu unterstützen, welche die Umsetzung und Fortschreibung des Agglomerationsprogrammes sicherstellen.

b) Aufbau Organisationsstruktur für die Agglomeration (Massnahme Nr. 11.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen:				
–				

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach umfasst Gemeinden aus drei Kantonen. Sie berühren zudem drei Regionalplanungsgruppen, wobei diese jeweils auch Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters umfassen. Es bestehen keine institutionalisierten Strukturen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms.

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

6.6 Einzelmassnahmen

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (Mio)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
12.1	Stadtbahn Nord: Winkeln - SG - Kronbühl / Neudorf	●		●				●			●	300 - 400
12.2	Strassenraumgestaltung St.Gallerstr., Kronbühl	●		●				●			●	5
12.3	Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden	●		●			●			●		1
12.4	Dorfkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstrasse	●		●			●			●		*

** Kosten noch offen*

a) Stadtbahn Nord Winkeln - St.Gallen - Kronbühl (Massnahme Nr. 12.1)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen:				
1.1, 1.2, 1.3				

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

Die Durchmesserlinie Winkeln - HB St.Gallen - Kronbühl / Wittenbach ist das Resultat des konsequenten Weiterdenkens des Stadtbahnkonzeptes. Dabei handelt es sich um eine langfristige Vision, die als Option mitgedacht und durch die anderen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen nicht negativ präjudiziert werden soll.

b) Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse, Kronbühl / Neudorf (Massnahme Nr. 12.2)

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität	**A**	**B**	**C**	
Flank. Massnahmen:				
–				

Die stark befahrene St.Gallerstrasse (DTV von 16'000) ist heute stark verkehrsorientiert gestaltet. Als flankierende Massnahme zur Querspange Kronbühl (Wittenbach) - Obere Waid (Mörschwil) soll die St.Gallerstrasse stärker auf die Anforderungen des öffentlichen und

des Langsamverkehrs, der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ausgerichtet werden.

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 3.3				

c) Bus-Bahnverknüpfung Bahnhof St.Fiden (Massnahme Nr. 12.3)

Der Bahnhof St.Fiden erschliesst mit der S-Bahn ein dichtes Siedlungsgebiet, das Messegelände (Olmaareal) und das Kantonsspital. Es ist heute aber nur ungenügend mit dem Busnetz verknüpft. Einzig die periphere städtische Buslinie 9 mit geringer Taktfrequenz knüpft an die Station an. Die Haltestelle ist 200 m vom Bahnhof entfernt.

An der Nordseite des Bahnhofes besteht ein grösseres Entwicklungsgebiet mit grossem Ausbaupotenzial, das in der regionalen Richtplanung als G-Standort für den Bau von Einkaufszentren vorgesehen ist. Die räumliche Tieflage – eingezwängt zwischen Autobahn und Autobahnanschlüsse – ist ausgesprochen unattraktiv. Zudem ist der Bahnhof nur über Quartierstrassen erreichbar.

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

Realisierungszeitraum				
Bis 2010	2011-2014	2015-2018	2019-2023	2024 +
Priorität		**A**	**B**	**C**
Flank. Massnahmen: 2.3				

d) Dorfkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstrasse (Massnahme Nr. 12.4)

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

Das Verkehrstrennungsprojekt Teufen zielt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit für LV, MIV und ÖV. Mit dem beabsichtigten 15 Min. Takt auf der Durchmesserlinie erhöht sich auch das Gefahrenpotenzial im Innerortsbereich von Teufen erheblich, so dass Verbesserungen insbesondere bezüglich der innerörtlichen Sicherheit notwendig werden. Dabei soll die Variante Trambahn mittels Vorprojekt auf die gleiche Projektstufe gebracht werden, wie die Tunnelvariante.

6.7 Prioritäten Übersicht

Die Prioritäten können wie folgt zusammengefasst werden:

A-Liste:

Die in die A-Liste aufgenommenen Massnahmen sind Massnahmen mit einem hohen Wirkungsgrad (Schlüsselmassnahmen) und einem guten bis sehr guten Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sie sind zudem bis Ende 2010 realisierungsreif und können im Zeitraum 2011 - 2014 realisiert werden.

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (in Mio. Fr.)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
1.1	ÖV-Erschliessungsanforderungen Ein-/Umzonung	●		●		●			●			0
1.2	Richtgrössen Siedlungsdichten Ein-/Umzonungen	●		●		●			●			0
1.3	Verkehrsintensive Einrichtungen PE	●		●		●			●			0
1.4	Quartieraufwertungskonzepte Hauptverkehrsachsen	●		●		●			●			0
2.1	Angebotskonzept Agglomerations-ÖV	●		●		●			●			0.1 - 0.2
2.2	Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen	●		●		●			●			117 - 183
2.3	Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	●		●		●			●			80
3.1	ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen	●		●		●			●			200 - 400
4.1	Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr	●		●		●			●			0.2 - 0.3
4.3	Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen	●		●		●			●			5
5.3	Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg	●		●		●			●			2.5
6.1	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	●		●		●			●			50
7.3	Aufwertung Altstadt Gossau	●		●		●			●			6
8.1	A1-Zubringer Appenzellerland/Umfahrung Herisau	●		●			●			●		(450)
9.1	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	●		●		●			●			15 - 20
9.3	Mobilitätszentrale Verkehrsregion St.Gallen	●		●		●			●			0.3
10.2	Mobilitätsmanagement in Betrieben	●		●		●			●			0.2
11.1	Interkantonale Verträge zur Umsetzung	●		●		●			●			0
11.2	Aufbau Organisationsstruktur für Agglomeration	●		●		●			●			0
											Total	476.3 - 747.6

B-Liste:

Die in der B-Liste aufgeführten Massnahmen sind, wie jene der A-Liste, ebenfalls Schlüsselmassnahmen mit einem hohen Wirkungsgrad und einem guten bis sehr guten Kosten-/Nutzenverhältnis. Sie können bis 2014 zur Realisierungsreife gebracht und anschliessend, im Zeitraum 2015 - 2018, realisiert werden.

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (in Mio. Fr.)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
3.3	Buskonzept Agglomerations-Zentrum St.Gallen	●		●			●			●		5 - 10
3.4	Verkehrssystem-Management St.Gallen	●		●			●			●		20 - 40
4.2	B+R Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen	●		●			●			●		1 - 2
5.2	Umfahrung Zentrum Rorschach	●		●			●			●		160
5.4	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	●			●			●			●	2

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (in Mio. Fr.)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
6.2	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	●		●			●			●		**2.5 - 5**
6.4	Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot)	●		●			●			●		**3 - 5**
7.1	Bus-Eigentrassee Gossau-Winkeln	●		●			●			●		**8**
7.2	Stadtbus Gossau	●		●			●			●		**0.1**
8.2	Stadtbus Herisau	●		●			●			●		**1 - 1.5**
8.3	Aufwertung Ortsdurchfahrt Herisau	●		●			●			●		**10**
9.2	Bahnhof Nord SG	●		●			●			●		**5**
10.1	Rechtsgrundlagen PP-Begrenzung/Bewirtschaftung	●		●			●			●		**0**
12.3	Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden	●		●			●			●		**1**
12.4	Dorkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstr.	●		●			●			●		*
											Total (ohne A1-Zubringer Appenzellerland)	**218.6 - 249.6**

** Kosten noch nicht bestimmt*

C-Liste:

Die Mehrzahl der in die C-Liste aufgenommenen Massnahmen sind aus Agglomerationssicht durchaus relevant. Ihre Zuweisung zur C-Liste ist mit einem ungünstigeren Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu begründen und/oder mit der Tatsache, dass sie erst nach 2018 realisierungsreif sein werden. Daneben enthält die C-Liste einige Massnahmen, die zwar in der Stossrichtung des Agglomerationsprogramms liegen, denen aber aus Sicht der Agglomeration eine geringere, eher lokale Bedeutung zukommt.

Im Rahmen der im 4-Jahres-Rhythmus vorzunehmenden Aktualisierung des Agglomerationsprogramms ist im Übrigen jeweils auch der Realisierungsstand der Massnahmen und deren Priorität (A, B oder C) zu überprüfen.

Nr.	Massnahme	Relevanz		K-/N-Verhältnis		Reifegrad			Priorität			Kosten (in Mio. Fr.)
		ja	nein	gut	ungen.	3	2	1	A	B	C	
3.2	Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange SG)	●		●				●			●	*
3.5	Querspange Kronbühl - Obere Waid (Mörschwil)	●			●			●			●	*
5.1	A1-Zubringer Region Rorschach	●		●				●			●	**(30)**
5.5	Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach		●		●			●			●	**0.5**
6.3	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach		●		●			●			●	**1 -1.5**
7.4	Verkehrs-/Staumanagement Gossau	●		●				●			●	**1**
12.1	Stadtbahn Nord: Winkeln - SG - Kronbühl	●		●				●			●	**300 - 400**
12.2	Strassenraumgestaltung St.Gallerstr., Kronbühl	●		●				●			●	**5**
											Total (ohne A1-Zubringer Region Rorschach)	**303.0 - 403.5**

** Kosten noch nicht bestimmt*

7. TRÄGERSCHAFT UND UMSETZUNG

Auslösung, Umsetzung und Finanzierung der mit dem Agglomerationsprogramm beschlossenen Massnahmen müssen sichergestellt werden. In kantonsübergreifenden Agglomerationen liegt dies, solange keine anderen Zuständigkeitsregelungen gelten, in der Verantwortung der beteiligten Kantone bzw. der im kantonalen Recht mit den entsprechenden Befugnissen ausgestatteten Körperschaften.

Mit Blick auf die für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Vereinbarungen verlangt der Bund einen einzigen Ansprechpartner. Im vorliegenden Fall soll der Kanton St.Gallen diese Rolle übernehmen. Er deckt, gemessen sowohl an der Zahl der beteiligten Gemeinden wie auch am Einwohneranteil, den grössten Teil der Agglomeration ab.

Eine erfolgreiche, auf Kontinuität ausgerichtete Zusammenarbeit in Agglomerationen setzt ein Mindestmass an festen Strukturen voraus. In der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach bestehen noch keine Strukturen, welche das ganze Gebiet abdecken. Bestehende Körperschaften, namentlich die Regionalplanungsgruppen decken einerseits nur Teilgebiete der Agglomeration ab und umfassen andererseits auch Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Eine eigentliche Agglomerationsstruktur muss deshalb aufgebaut werden, was in einer kantonsübergreifenden Agglomerationen eine besonders anspruchsvolle Aufgabe darstellt.

Im Auftrag der Tripartiten Agglomerationskonferenz (TAK) sind mögliche Modelle zur Verstärkung der Zusammenarbeit in kantonsübergreifenden Agglomerationen entwickelt worden.[1] Die insgesamt sechs Modelle zeichnen sich durch unterschiedliche Intensitätsstufen der Zusammenarbeit aus. Das Spektrum reicht von der bloss koordinierenden Zusammenarbeit ohne Änderung der aktuellen Zuständigkeitsregelungen bis hin zu interkantonalen Agglomerationsräten oder -Plattformen, die demokratisch legitimiert und mit Volksrechten ausgestattet sind (Volkswahl, Initiativ- und Referendumsrecht) und denen bestimmte Entscheidbefugnisse zugewiesen werden. Zusammenarbeitsformen, welche über die reine Koordination hinausgehen und mehr oder weniger weit gehende Entscheidbefugnisse an interkommunale oder interkantonale Gremien delegieren, bedürfen entsprechender Gesetzesgrundlagen auf kantonaler Ebene.

Der Aufbau von Koordinations- und Entscheidstrukturen in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach soll schrittweise angegangen werden. Ein erster Schritt ist mit der für die Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationsprogramms gebildeten Projektorganisation erfolgt. Um die für Umsetzung und Fortschreibung des Programms er-

[1] Tripartite Agglomerationskonferenz (Hrsg.): Verstärkung der Zusammenarbeit in kantonsübergreifenden Agglomerationen. Bericht der Tripartiten Technischen Arbeitsgruppe vom 29. Mai 2006

forderliche Kontinuität sicherzustellen, ist die Projektorganisation zu überprüfen und – als Mindestziel – in ein ständiges Koordinationsgremium zu überführen. Weiter gehende Modelle sind zu prüfen, wobei auf die vom Kanton St.Gallen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee bereits vorgenommenen Abklärungen und auf den TAK-Bericht abgestützt werden kann.

Trägerschaft und Umsetzung des Agglomerationsprogramms sollen in Vereinbarungen zwischen den beteiligten Kantonen geregelt werden. Mindestinhalt dieser Vereinbarungen sind:

- Bezeichnung des Kantons St.Gallen als Ansprechpartner des Bundes;
- Verpflichtung zur Umsetzung des Agglomerationsprogramm (über die kantonalen Richtpläne, Infrastrukturprogramme usw.);
- Verpflichtung, den Aufbau von Agglomerationsstrukturen einzuleiten und zu unterstützen, welche Kontinuität in der Zusammenarbeit sowie Umsetzung und Fortschreibung des Agglomerationsprogramms sicherstellt.

8. BEURTEILUNG GEMÄSS GRUNDANFORDERUNGEN

8.1 GA 1: Partizipation gewährleistet

In die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sind die betroffenen Akteure auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene kontinuierlich einbezogen worden. Die drei Ebenen waren sowohl in der strategischen Führung (Lenkungsausschuss) wie in der operativen Leitung (Projektausschuss) vertreten. Im Rahmen von insgesamt fünf Workshops konnten sich Vertreter dieser Kreise aktiv in die Diskussion grundlegenden Fragen einbringen. Workshop-Themen waren u.a.: Chancen und Risiken, Stossrichtungen, Handlungsbedarf und Leitsätzen, Siedlungsstruktur und Verkehrssystem sowie der Entwurf zum Agglomerationsprogramm.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf Agglomerationsprogramm hatten neben den institutionellen Akteuren auch private Fach- und Interessenverbände aus den Bereichen Mobilität (MIV, ÖV und LV), Wirtschaft und Umwelt sowie politische Parteien die Möglichkeit, sich anhand eines Fragebogens detailliert zur Stossrichtung des Agglomerationsprogramms und zu den vorgeschlagenen Massnahmen äussern zu können. Die Vernehmlassungsunterlagen waren zudem im Internet abrufbar, so dass auch Einzelpersonen Gelegenheit zur Stellungnahme hatten; allerdings wurde davon kaum gebrauch gemacht.

Das Agglomerationsprogramm ist während der Vernehmlassungsfrist in der regionalen Tages- und Wochenpresse intensiv begleitet und thematisiert worden.

Die Ergebnisse der Vernehmlassung sind in einem Bericht zusammengefasst und den Vernehmlassungsteilnehmern zugänglich gemacht worden. Über die Berücksichtigung der Stellungnahmen und Anträge hat der Lenkungsausschuss aufgrund von Empfehlungen des Projektausschusses entschieden. Zahlreiche Anträge und Wünsche sind in die Schlussfassung des Agglomerationsprogramms eingeflossen. Abgelehnt wurden dagegen Anträge, deren Umsetzung das Erreichen der Zielsetzungen gefährden würde.

→ Fazit: Grundanforderung 1 ist erfüllt.

8.2 GA 2: Trägerschaft untersucht und bestimmt

Der Aufbau einer interkantonalen Trägerschaft für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist für die erste Hälfte 2008 vorgesehen (vgl. Massnahmenpaket 11). Dabei wird u.a. auf die Erfahrungen aus dem noch nicht abgeschlossenen Prozess in der ebenfalls interkantonalen Agglomeration Obersee abgestellt. Ab Sommer 2008 wird die Trägerschaft soweit gebildet sein, dass die operative Umsetzung des Programms gestartet werden kann.

→ Fazit: Grundanforderung 2 wird vor Abschluss der Leistungsvereinbarungen Bund – Trägerschaft erfüllt sein.

8.3 GA 3: Analyse von Ist-Zustand und künftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV und LV

Aktuell gibt es keine greifbaren Anzeichen, die darauf schliessen lassen, dass sich die Entwicklungen aus der Vergangenheit ohne lenkende Massnahmen kurz- und mittelfristig massgeblich ins Gegenteil verändern. Es wird daher davon ausgegangen, dass sich ohne Massnahmen der Trend der letzten 10 Jahre fortsetzt. Diese Grundeinschätzung liegt denn auch den Entwicklungsannahmen in den Bereichen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie Verkehrsentwicklung zugrunde und wird im Kap. 2 "Analysen, Entwicklungen und Abhängigkeiten" dargestellt. Insbesondere beim Verkehrsverhalten ist davon auszugehen, dass jeder Verkehrsteilnehmer für sich in Anspruch nimmt, sich individuell vernünftig und mit dem für ihn grössten Nutzen zu bewegen. Dies hat zur Konsequenz, dass sich auch im Verkehrsverhalten ohne Zwang oder erheblichen Anreiz keine Trendumkehr ergeben wird. Die Antriebs- und Einflussfaktoren der Mobilität mitsamt ihren Wechselwirkungen sind so komplex, dass quantitative Aussagen mit grosser Unsicherheit behaftet sind. Auf einen quantitativen Nachweis kann daher ohne wesentlichen Informationsverlust verzichtet werden

In diesem Sinne ist das, was heute ist und tagtäglich wahrgenommen werden kann, auch die zu erwartende Entwicklung. Entsprechend werden auch die Schwachstellen von heute die limitierenden Faktoren von morgen sein. Wichtiger als der quantitative Nachweis dieser bekannten Fakten, ist das Aufzeigen der Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten, worauf im Hinblick auf die Massnahmenplanung und auch im Hinblick auf die Verständigung unter den Agglomerationsgemeinden ein Schwergewicht gelegt wurde.

Die Entwicklungen in den Bereichen Einwohner, Arbeitsplätze, Verkehrsintensive Einrichtungen sowie Verkehr sind qualitativ und - soweit zweckmässig und notwendig - auch quantitativ abgeschätzt und die Schwachstellen im System eruiert worden.

→ Fazit: Grundanforderung 3 ist - soweit für die Herleitung der Massnahmen und Massnahmenpakete notwendig und zweckmässig - erfüllt.

8.4 GA 4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

Die vom Bund verlangten Massnahmenbereiche Raumplanung, Strasseninfrastruktur, ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie kombinierte Mobilität sind abgehandelt. Die Ergebnisse schlagen sich denn auch in einem breiten, über die Bereiche abgestimmten, Massnahmenkatalog bzw. in abgestimmten Massnahmenpaketen nieder. Es lässt sich - insbesondere in einer Agglomeration über drei Kantone - jedoch nicht vermeiden, dass gewisse übergreifende konzeptionelle Arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogrammes zusätzlich erarbeitet wer-

den müssen und die Resultate im Sinne einer rollenden Planung später einfliessen. Dies gilt insbesondere für das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV und die Massnahmenplanung Optimierung LV. Ein anderes Vorgehen wäre fachlich nicht opportun.

Für die einzelnen Bereiche kann folgendes angeführt werden

- ***Raumplanung:***
  Das dem vorliegenden Agglomerationsprogramm zugrunde gelegte Strukturmodell zielt auf eine konzentrierte und forcierte Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen sowie im Einzugsbereich des ÖV (Abstufung nach Zentralität / Versorgungsangebot, ÖV-Erschliessungsqualität, Anbindungsqualität ans Strassennetz). In diesem Sinne bilden die Zentren die Entwicklungsschwerpunkte in einem weiteren Sinne. Die verkehrsintensiven Einrichtungen sind speziell beurteilt worden
- ***Strasseninfrastruktur:***
  Das Agglomerationsprogramm ist vom Grundgedanken getragen, dass der Agglomerationsverkehr in Zukunft durch einen erheblich höheren Anteil ÖV / LV bewältigt werden muss. Grundvoraussetzung dazu ist jedoch, dass insbesondere für den wichtigen strassengebundenen ÖV die notwendigen Kapazitäten erhalten und geschaffen werden. Dies bedingt insbesondere im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren Entlastungsmassnahmen. Soweit die Entlastung durch neue Strassen angegangen werden, sind flankierende Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten vorgesehen, die die Kapazitäten für den ÖV und LV langfristig sichern.
- ***ÖV:***
  Für Schiene, Bus und Tram sind langfristige Angebotskonzepte entwickelt oder vorgesehen (S-Bahn-Konzept (bestehend), ÖV-Angebotskonzept, Durchmesserlinien, ÖV-Eigentrassierung, Stadtbus-Systeme usw.) Die notwendigen Infrastrukturinvestitionen im Schienenverkehr und stassengebundenen ÖV sind untersucht und die Massnahmen vorgesehen (Umsetzung S-Bahn-Konzept, Durchmesserlinie, ÖV-Eigentrassierung usw.).
- ***Fuss- und Veloverkehr:***

  Die aus übergeordneter Agglomerationssicht wichtigsten Schwachstellen werden behoben bzw. die wichtigsten Potenziale werden aktiv gefördert (Verbesserung Umsteigebeziehungen, Verbesserung wichtiger ÖV-Knoten auch aus Sicht Velo / Fussgänger (Bahnhofplatz Süd/Nord, Marktplatz Bohl).

  Eine Massnahmenplanung Optimierung LV ist wie vorstehend ausgeführt vorgesehen und wird bis 2010 vorliegen.
- ***Kombinierte Mobilität:***

  Der kombinierten Mobilität kommt eine wesentliche Bedeutung zu. Die Attraktivierung der Umsteigepunkte erfolgt über die Massnahmen Bahnhofplatz, Bahnhof Nord, Marktplatz/Bohl, Optimierung B+R-Angebot. Mit den Massnahmen Verkehrssystem-Management, Rechtsgrundlagen für die PP-Begrenzung und -Bewirt-

schaftung und Mobilitätsmanagement in Betrieben werden auch nachfrageseitige Massnahmen vorgekehrt.

→ Fazit: Grundanforderung 4 ist erfüllt.

8.5 GA 5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

Die Wirksamkeitsanalyse ist erfolgt Es kann auf die Ausführungen unter Kap. 9 verwiesen werden.

Die Kosten sind soweit möglich ausgewiesen und die Kosten/Nutzen-Beurteilung hat stattgefunden. Bei weit fortgeschrittenen Projekten und Vorhaben finden sich detailliertere Kosten-Nutzen-Abschätzungen in den Dossiers der Projektverfasser.

Die Beststrategie ergibt sich aus Kapitel 6 mit den Schlüsselbereichen und der Priorisierung gemäss Vernehmlassung und fachlicher Bewertung. Die Massnahmen wurden sowohl bezüglich ihres Zielbeitrages wie auch bezüglich des Kosten/Nutzen-Verhältnisses beurteilt. Daraus wurden Schlüsselbereiche und Massnahmenpakete abgeleitet.

→ Fazit: Grundanforderung 5 ist erfüllt.

8.6 GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist mit dem Aufbau einer strategisch und operativ handlungsfähigen Trägerschafts- und Organisationsstruktur sicher zu stellen (Siehe Kapitel 7 und Massnahmenpaket 11). Der Aufbau eines geeigneten Controlling-Systems erfolgt im Rahmen der operativen Umsetzung ab Sommer 2008. Es wird davon ausgegangen, dass dann auf das zur Zeit noch nicht abgeschlossene Pilotprojekt im Auftrag des Amts für Raumentwicklung abgestellt werden kann.[1]

→ Fazit: Grundanforderung 6 wird vor Abschluss der Leistungsvereinbarungen Bund – Trägerschaft erfüllt sein.

[1] Vgl. Hinweis von Vertretern des ARE im Rahmen des Besprechung der Zwischenbeurteilung zum Agglomerationsprogramm St.Gallen – Arbon / Rorschach vom 13.6.2007.

9. BEURTEILUNG GEMÄSS WIRSAMKEITSKRITERIEN

9.1 Einleitung

Um die Wirksamkeit der Agglomerationsprogramme beurteilen zu können, hat der Bund Wirksamkeitskriterien festgelegt, an denen die Massnahmen(-pakete) zu messen sind.[1] Für die nachstehend zusammengefasste Beurteilung wurden die in einem Massnahmenpaket zusammengefassten Massnahmen zunächst anhand der Kriterien einzeln beurteilt. Anschliessend wurden diese Einzelbeurteilungen zu einer Gesamtbewertung des jeweiligen Massnahmenpakets zusammengefasst (Ausnahme: Massnahmenpaket 12 / Einzelmassnahmen). Abb. 25 zeigt das Ergebnis der Bewertung in einer Übersicht.

9.2 WK1: Qualität der Verkehrsysteme verbessert?

- ***Verbesserung der Reisezeiten im ÖV:*** Im Bereich des Schienenverkehrs ergeben sich Verbesserungen hier vor allem durch das Massnahmenpaket (MP) 2 / Optimierung des S-Bahn-Angebots. Mit dem MP 3 werden die Voraussetzungen für eine wesentliche Beschleunigung des strassengebundenen ÖV im Agglomerationszentrum St.Gallen geschaffen. In die gleiche Richtung wirken die in den Nebenzentren vorgesehenen Entlastungsmassnahmen. Und schliesslich zielt eine Reihe von Massnahmen auf die Verbesserung der Umsteigebeziehungen (Bahn-Bus, Bus-Bus).

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
MP 2, MP 3, 4.2,

- ***Qualität im ÖV:*** Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit werden insbesondere durch die auf den strassengebundenen ÖV ausgerichteten Massnahmen erhöht (v.a. MP 3). Mit der Durchbindung der Appenzeller Bahnen am Bahnhof St.Gallen wird das Stadtzentrum aus Richtung Trogen bzw. Appenzell – Teufen umsteigefrei erreichbar. Zu wesentlichen Qualitätsverbesserungen wird die Umgestaltung des Bahnhofplatzes St.Gallen in Verbindung mit dem Projekt Bahnhof Nord führen: Bessere Voraussetzungen für vermehrte Bus-Durchmesserlinien, Attraktivierung der Umsteigeverhältnisse für LV und MIV usw. Wichtiges Element weiterer Massnahmen ist die Ausweitung und Verbesserung des Informationsangebotes für ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
2.1, MP 3, MP 9

- ***Stausituationen im Strassenverkehr:*** Handlungsbedarf besteht hier vor allem im Agglomerationszentrum St.Gallen. Mit den auf die Optimierung und Attraktivierung des ÖV-Angebots Massnahmen (u.a. MP 3) zielt das Programm auf eine Erhöhung des ÖV-Anteils

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
MP 2, 3.4, 3.2, 5.1, 5.2, 6.1, 8.1

[1] Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK / Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 6. August 2007

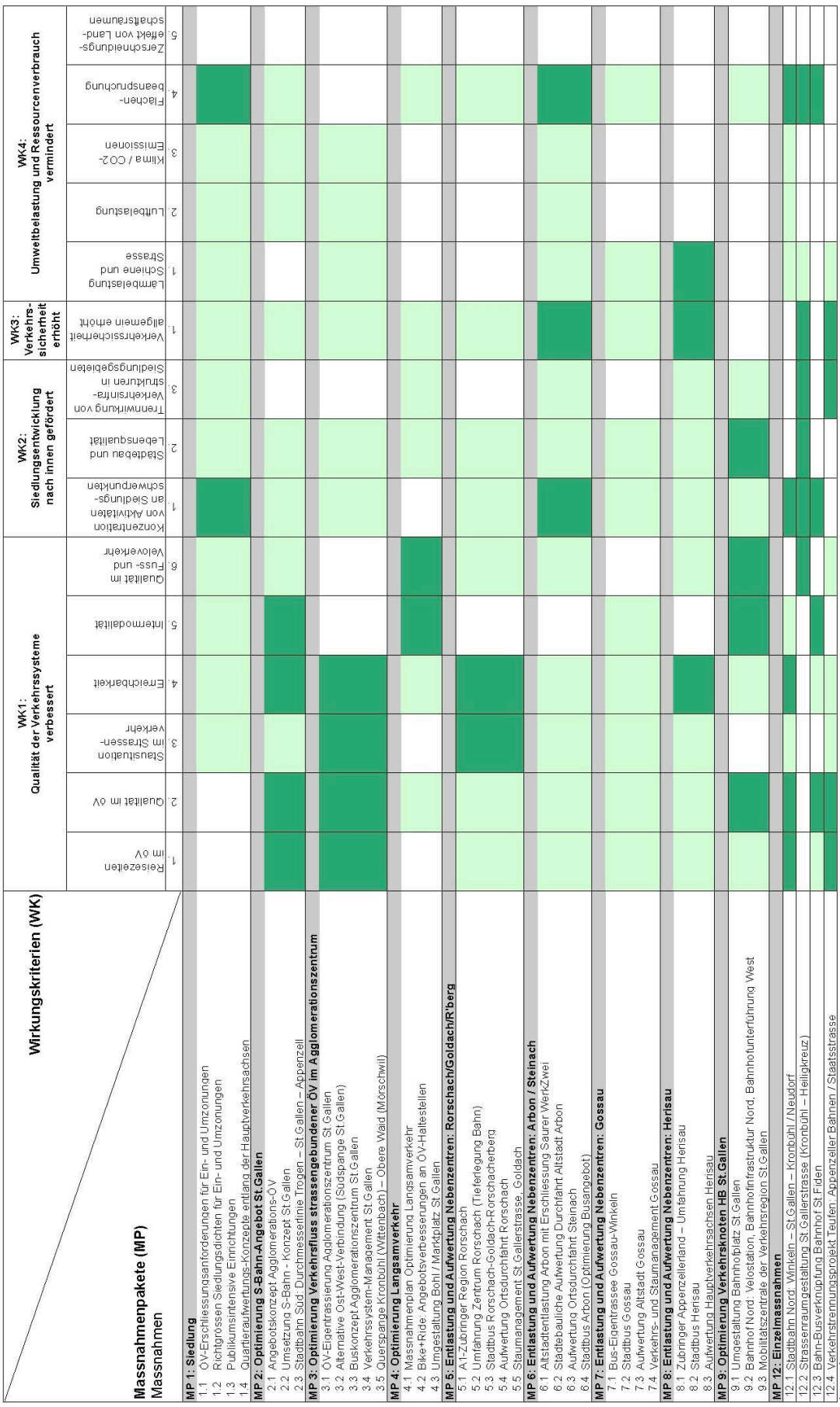


Abb. 29: Übersicht Wirksamkeits-Bewertung nach Massnahmenpaketen

beim Modal Split und somit auf eine Entlastung des Strassensystems. Ergänzend soll ein umfassendes Verkehrsystem-Management zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und Reduktion von Staustunden führen. Auf diese Zielsetzung sind auch die in das Programm aufgenommenen Entlastungsstrassen und Umfahrungen im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren ausgerichtet, wobei flankierend zu diesen Massnahmen Aufwertungsmassnahmen in den Zentren festgelegt werden. Sie verbessern gleichzeitig auch die Voraussetzungen für den strassengebundenen ÖV.

- ***Erreichbarkeit:*** Es ist auf die Ausführungen unter den Kriterien Reisezeiten im ÖV und Qualität im ÖV zu verweisen. Bei der mit dem Agglomerationsprogramm festgelegten Siedlungsstruktur ist die ÖV-Erschliessungsqualität ein zentrales Kriterium. Die Agglomerationsentwicklung soll schwerpunktmässig in den mit ÖV sehr gut bis gut erschlossenen Gebieten erfolgen. Sowohl die Massnahmen zur Optimierung und Attraktivierung des ÖV-Angebots wie insbesondere das Massnahmenpaket Siedlung (MP 1) sind auf diese Zielsetzung ausgerichtet: ÖV-Erschliessungsanforderungen, Richtgrössen Siedlungsdichten, Verkehrsintensive Einrichtungen.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
MP 1, MP 2, MP 3

- ***Intermodalität:*** Bei einer Reihe von Massnahmen stehen Verbesserungen der Umsteigebeziehungen mit im Vordergrund. Verbessert werden die Bedingungen für den LV (attraktive und sichere Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen, Velounterstände). Weitere Massnahmen haben bessere Verknüpfungen Bahn-Bus sowie Regionalbus-Stadtbus zum Ziel.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
2.1, 4.1, 4.2,, 5.3, 9.1, 9.2, 12.3

- ***Qualität im Fuss- und Veloverkehr:*** Qualitative Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen die auf den LV ausgerichteten Massnahmen im Bereich Umsteigebeziehungen (siehe oben). Die Aufwertungsmassnahmen im Agglomerationszentrum (z.B. Bahnhofplatz, Bohl/Marktplatz) und in den Nebenzentren bringen ebenfalls markante Verbesserungen für zu Fuss Gehende und Velofahrende.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
2.1, MP 4, 5.4, 6.2, 6.3, 7.3, 8.3, 9.1, 9.2

9.3 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert?

- ***Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten:*** Die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme sind auf die Siedlungsstruktur (vgl. Kap. 4.2) ausgerichtet: Optimierung S-Bahn-Angebot, Verbesserungen für den strassengebundenen ÖV, Massnahmen zur Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs auf der Strasse usw.. Mit dem Massnahmenpaket Siedlung, insbesondere mit den ÖV-Erschliessungsanforderungen sowie den auf das ÖV-Angebot ausgerichteten Richtgrössen für Siedlungsdichten soll die Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem abgestimmt und auf die mit ÖV gut erschlossenen Gebiete gelenkt werden.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
MP 1, MP 2, MP 5-8

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
1.4, 4.3, 5.4, 6.2, 8.3, 9.1, 9.2

- ***Städtebau und Lebensqualität:*** Lebensqualität und städetbauliche Qualität werden insbesondere durch Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen sowohl im Agglomerationszentrum wie in den Nebenzentren erhöht. Für Quartiere entlang von Hauptverkehrsachsen sollen im Sinne eines Ausgleichs der Verkehrsbelastungen verkehrliche und städtebauliche Massnahmen zur Hebung der Lebensqualität entwickelt und umgesetzt werden.

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
4.3, 5.4, 6.2, 6.3, 7.3, 8.3, MP 9

- **Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten:** Die vorgesehenen neuen Infrastrukturen (Strasse) zielen durchwegs auf eine Entlastung bisheriger Hauptachsen in den Zentren und werden zu einem wesentlichen Teil unterirdisch geführt. Die Entlastung ermöglicht die städtebauliche Aufwertung der Zentren unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs. Die Trennwirkung in diesen Bereichen wird reduziert.

9.4 WK 3: Verkehrssicherheit erhöht?

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
3.2, 3.4, MP 4, 5.2, 6.1, 6.2, 6.3, 7.3, 7.4, 8.1, 8.3, 9.1

Die Verstetigung des Verkehrsflusses (durch Verkehrsleitsysteme, Umlagerungseffekte auf ÖV und LV erhöht die Verkehrssicherheit generell. Dasselbe gilt von Massnahmen, mit denen Umgestaltungen von Strassenräumen und Plätzen verbunden sind, wobei wichtige Ziele hier die Entflechtung von Verkehrsarten und die Berücksichtigung der Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden und Rad Fahrenden ist.

9.5 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenvergleich vermindert?

Wirkungsziel wird insbesondere unterstützt durch folgende Massnahmen(pakete):
MP 1, MP 2, MP 3, MP 4, 7.4, MP 10

Verbesserungen in Bezug auf die Umweltbelastung ergeben sich aufgrund der Massnahmen zur Angebotsverbesserung und Attraktivierung des ÖV und des Langsamverkehrs. Massnahmen, die zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen, leisten ebenfalls einen Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung und der Luftschadstoffe.

Neue Infrastrukturen führen zum Teil – so weit nicht unterirdisch geführt – zu zusätzlichem Flächenverbrauch. Mit den dadurch ermöglichten Entlastungs- und Aufwertungsmassnahmen in den Zentren ist zwar kein Flächengewinn verbunden, jedoch ein Gewinn an städtebaulicher und Aufenthaltsqualität.

ANHANG

A.1 Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten

- Wohnbevölkerung 1980 -2000
- Beschäftigte 1985 - 2001
- Erwerbstätige 1970 -2000

A.2 Charakteristik Strassen nach VSS und Zweck

A.3 Kriterien zur Beurteilung und Bewertung der Massnahmen

A.1 Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten

Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende
(gemäss Volkszählung)

Gemeinde	1980	1990	2000	Veränd. in % p.a.
Herisau	14'015	15'656	15'799	0.64
Waldstatt	1'431	1'500	1'707	0.96
Speicher	3'464	3'736	3'958	0.71
Teufen (AR)	5'006	5'168	5'564	0.56
Lutzenberg	872	1'005	1'261	2.23
St.Gallen	74'800	73'367	69'836	-0.33
Wittenbach	7'391	7'775	8'457	0.72
Goldach	7'953	8'268	8'599	0.41
Rorschach	9'850	9'250	8'668	- 0.60
Rorschacherberg	5'339	6'238	6'405	1.00
Mörschwil	2'022	2'479	3'133	2.75
Steinach	2'521	2'595	2'959	0.87
Tübach	852	989	1'077	1.32
Rheineck	2'995	3'022	3'243	0.41
Thal	4'696	5'441	5'934	1.32
Flawil	8'542	9'230	9'454	0.53
Andwil (SG)	1'227	1'218	1'575	1.42
Gaiserwald	5'022	7'273	7'612	2.58
Gossau (SG)	14'580	15'860	16'788	0.76
Arbon	12'424	12'505	13'144	0.29
Horn	1'897	2'304	2'376	1.26
Roggwil (TG)	1'522	1'630	2'448	3.04
TOTAL	188'421	196'509	199'997	0.31

Quelle: Eidg. Volkszählungen

Beschäftigte

Beschäftigungsentwicklung Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen (Wirtschaftssektoren 2 und 3) in den Gemeinden der Agglomerationen St.Gallen und Rorschach 1985-2001

	Beschäftigte				
	1985	**1991**	**1995**	**1998**	**2001**
3001 Herisau	6'766	8'253	7'886	7'890	8'099
3007 Waldstatt	465	514	502	523	503
3023 Speicher	878	1'093	1'031	886	932
3024 Teufen (AR)	1'843	2'145	1'989	2'136	2'248
3033 Lutzenberg	187	279	271	277	282
3203 St. Gallen	53'486	59'054	56'541	55'287	59'165
3204 Wittenbach	1'598	2'192	2'448	2'622	2'639
3213 Goldach	2'510	3'615	3'553	3'420	3'826
3214 Mörschwil	509	644	664	589	792
3215 Rorschach	6'136	6'583	5'611	5'650	4'997
3216 Rorschacherberg	1'382	1'332	1'516	1'294	1'422
3217 Steinach	928	1'445	1'436	1'485	1'587
3218 Tübach	242	447	511	592	618
3235 Rheineck	1'534	1'630	1'548	1'572	1'535
3237 Thal	2'675	3'279	2'887	2'835	2'907
3402 Flawil	3'738	3'984	3'432	3'315	3'536
3441 Andwil (SG)	455	570	541	559	617
3442 Gaiserwald	1'092	1'728	1'643	1'681	1'755
3443 Gossau (SG)	7'111	8'916	9'243	9'286	10'917
4401 Arbon	6'798	6'603	5'913	5'802	5'726
4421 Horn	1'355	1'179	1'180	1'010	978
4431 Roggwil (TG)	563	725	753	789	850
Summe	102'251	116'210	111'099	109'500	115'931

Quelle: Bundesamt für Statistik, Eidg. Betriebszählungen Sektoren 2 und 3
Aufbereitung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen

Erwerbstätige

Erwerbstätige (mind. 6 Stunden pro Woche) mit Wohnort in den Agglomerationsgemeinden St.Gallen und Rorschach, 1970-2000

	1970	**1980**	**1990**	**2000**
3001 Herisau	6'939	6'732	8'007	8'251
3007 Waldstatt	671	649	766	845
3023 Speicher	1'513	1'626	1'946	1'970
3024 Teufen (AR)	2'445	2'277	2'507	2'741
3033 Lutzenberg	533	381	497	641
3203 St. Gallen	38'579	36'996	38'920	36'300
3204 Wittenbach	2'327	3'646	4'264	4'381
3213 Goldach	3'647	3'632	4'148	4'204
3214 Mörschwil	833	977	1'207	1'603
3215 Rorschach	6'185	4'899	4'950	4'291
3216 Rorschacherberg	1'985	2'411	3'203	3'282
3217 Steinach	1'191	1'170	1'426	1'509
3218 Tübach	335	367	521	595
3235 Rheineck	1'664	1'429	1'652	1'597
3237 Thal	2'237	2'186	2'695	3'053
3402 Flawil	4'132	3'930	4'487	4'651
3441 Andwil (SG)	420	599	599	768
3442 Gaiserwald	1'669	2'307	3'602	3'919
3443 Gossau (SG)	5'677	6'809	7'941	8'777
4401 Arbon	6'453	5'768	6'188	6'336
4421 Horn	934	962	1'175	1'233
4431 Roggwil (TG)	725	709	834	1'281
Summe	91'094	90'462	101'535	102'228

Quelle: Bundesamt für Statistik, Eidg. Volkszählungen
Aufbereitung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen

A 2 Charakteristik Strassen nach VSS und Zweck

Charakteristik nach VSS und Zweck (Stand 22.1.07)	Geschäftszentrum	Wohngebiet	Übriges Gebiet
Allgemeine Hinweise	**Charakteristik** - *Relevanz*: Umfeldnutzung: hoch Querungen : hoch Langsamverkehr: hoch Erschliessen : hoch Ortsbild: hoch Landschaft : tief **Projektierungsgeschwindigkeit** - 30 - 40 km/h (verstetigt durch integriertes Lenkungskonzeptes) **Gestaltung** - Möglichst siedlungsorientiert auf das Umfeld bezogen von Fassade zu Fassade - Hauszufahrten zulässig **Chance** - Förderung der Zentrumsgebiete gegenüber den Nebenzentren durch ansprechende Aussenraumgestaltung und Förderung des Langsamverkehrs und ÖV - Erhalt Funktionsfähigkeit durch Reduktion Störungsanfälligkeit **Risiko** - Höhere Kosten durch Einbezug von Gestaltungsmassnahmen - Höhere Anforderungen an den Entwurf - Mangelnde Akzeptanz durch Erhöhung Durchgangswiderstand für MIV	**Charakteristik** - *Relevanz*: Umfeldnutzung: mittel Querungen : mittel Langsamverkehr: mittel Erschliessen : mittel Ortsbild: mittel Landschaft : tief **Geschwindigkeit** - 40 - 50 km/h **Gestaltung** - Situationsbezogen siedlungs- oder verkehrsorientiert - Gestaltung des Strassenraumes als verbindende, für den LV angenehm gestalteter Raum - »Lineares« Entwurfskonzept mit einzelnen Schwerpunkten **Chance** - Erhalt der Strassenachsen als Wohnstandorte - Dosierung des MIV auf das im Zentrum «verkraftbare» Mass - Bevorzugung des ÖV **Risiko** - Höhere Kosten durch Einbezug von Gestaltungsmassnahmen - Höhere Anforderungen an den Entwurf - Mangelnde Akzeptanz durch Erhöhung Durchgangswiderstand	**Charakteristik** - *Relevanz* Umfeldnutzung: tief Querungen : tief Langsamverkehr: tief Erschliessen : tief Ortsbild: tief Landschaftsbild hoch **Geschwindigkeit** - 50 - 80 km/h **Gestaltung** - Verkehrsorientiert **Chance** - **Risiko** -
Hauptverkehrsstrasse - Verbindung Agglomerationszentrum - Nebenzentrum - Verbindung zwischen Nebenzentren - Anschlussachsen an regionale Nationalstrassenanschlüsse	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - MIV: Stufe D - ÖV: Stufe C **Prioritäten** - Langsamverkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - Bevorzugung ÖV und LV **Trennung** - Fussgänger - ÖV nach Bedarf - i.d.R. keine Busbuchten im Mischverkehr	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - MIV: Stufe D - ÖV: Stufe C **Prioritäten** - Langsamverkehr - Öffentlicher Verkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - Dosierung MIV - Bevorzugung ÖV **Trennung** - Fussgänger - Veloverkehr (Streifen) - ÖV nach Bedarf	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - Stufe E - ÖV: Stufe D **Prioritäten** - Öffentlicher Verkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - Bevorzugung ÖV **Trennung** - Veloverkehr (Wege; ev. kombiniert mit Fussgängern) - ÖV nach Bedarf

Regionalverbindungsstrasse / Sammelstrasse (innerorts) - Verbindung «Ort im Agglogürtel mit lokaler Zentrumsfunktion» mit Nebenzentrum - Verbindung zwischen Orten im Agglogürtel mit lok. Zentrumsfunktion - Anschlussachsen an lokale Nationalstrassenanschlüsse - Priorität für	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - MIV: Stufe E - ÖV: Stufe D **Prioritäten** - Langsamverkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW/Velo - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - **Trennung** - Fussgänger - keine Busbuchten	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - Stufe E - ÖV: Stufe D **Prioritäten** - Langsamverkehr - Öffentlicher Verkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - Dosierung MIV **Trennung** - Fussgänger - keine Busbuchten - ev. Veloverkehr (Streifen)	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - Stufe E **Prioritäten** - Öffentlicher Verkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW **Betriebskonzept** - **Trennung** - ev. Veloverkehr (Streifen)
Lokalverbindungsstrasse / Sammelstrasse (innerorts) - übrige übergeordnete Strassen	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - MIV: Stufe F - ÖV: Stufe D **Prioritäten** - Langsamverkehr **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW mit Einschränkungen - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW mit Einschränkungen **Trennung** - Fussgänger (mit Einschränkungen) - keine Busbuchten	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - Stufe F **Prioritäten** - **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW mit Einschränkungen **Trennung** - Fussgänger	**Minimale Verkehrsqualität (SN 640 017)** - Stufe F **Prioritäten** - **Geometrie** - Grundbegegnungsfall PW/PW - Massgeblicher Begegnungsfall LW/LW mit Einschränkungen **Trennung** -

Erläuterung der Verkehrsqualitäten (am Knoten) gemäss SN 640 022:

Qualitäts-stufe	Mittlere Wartezeit w [s]	Beurteilung des Verkehrszustandes	
A	< 10	sehr gut	Ausgezeichnete Verkehrsqualität. Höchstens geringe Zeitverluste. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss in der Regel nicht warten.
B	10–15	sehr gut	Gute Verkehrsbedingungen. Geringe Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Die Wartezeiten sind tolerierbar.
C	15–25	gut	Befriedigende Qualität. Deutliche Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Spürbarer Anstieg der Wartezeit. Bildung von Stau, der aber bezüglich zeitlicher Dauer und räumlicher Ausdehnung keine nennenswerte Beeinträchtigung darstellt.
D	25–45	ausreichend	Ausreichende Verkehrsqualität. Auslastung nahe bei der zulässigen Belastung. Behinderungen in Form von Haltevorgängen. Stabilität der Verkehrssituation hinsichtlich Stau und Wartezeiten.
E	> 45	kritisch	Mangelhafte Qualität des Verkehrszustandes. Übergang vom stabilen in den instabilen Verkehrszustand. Geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen führen zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Kein Stauabbau. Stark streuende Wartezeiten. Der Verkehr kann knapp bewältigt werden. Die Sicherheit nimmt deutlich ab.
F	–	–	Völlig ungenügender Zustand (Überlastung). Anzahl der zufliessenden Fahrzeuge grösser als die Leistungsfähigkeit. Lange, wachsende Kolonnen und hohe Wartezeiten. Weitere Reduktion der Sicherheit.

A.3 Kriterien zur Beurteilung und Bewertung der Massnahmen

Die Bewertung der Massnahmen im Rahmen der Vernehmlassung richtete sich nach folgenden Kriterien:

WZ: Wirkungsziele Siedlung und Verkehr (Vermeiden - Umlagern - Optimieren - Ausbauen)

- **3** hohe Zielkonformität *(Vermeiden / Umlagern)*
- **2** mittlere Zielkonformität *(Umlagern / Optimieren)*
- **1** geringe Zielkonformität *(Ausbau Verkehrsinfrastruktur)*

K/N: Kosten- / Nutzen-Überlegungen

- **1** gutes bis sehr gutes K/N-Verhältnis
- **0** ungenügendes K/N-Verhältnis

Weitere öffentliche Interessen:

Hier kann auf weitere öffentliche Interessen und Ziele verwiesen werden, die durch eine Massnahme unterstützt werden und in die Gesamtbeurteilung einfliessen müssen.

SP: (Schlüsselprojekte) Gesamtbeurteilung:

- **ja** wichtige Massnahme, hohes öffentliches Interesse; hohe Zielkonformität,
  sehr gutes K/N-Verhältnis
- **nein** weniger wichtige Massnahme, geringeres öffentliches Interesse,
  ungünstigeres K/N-Verhältnis