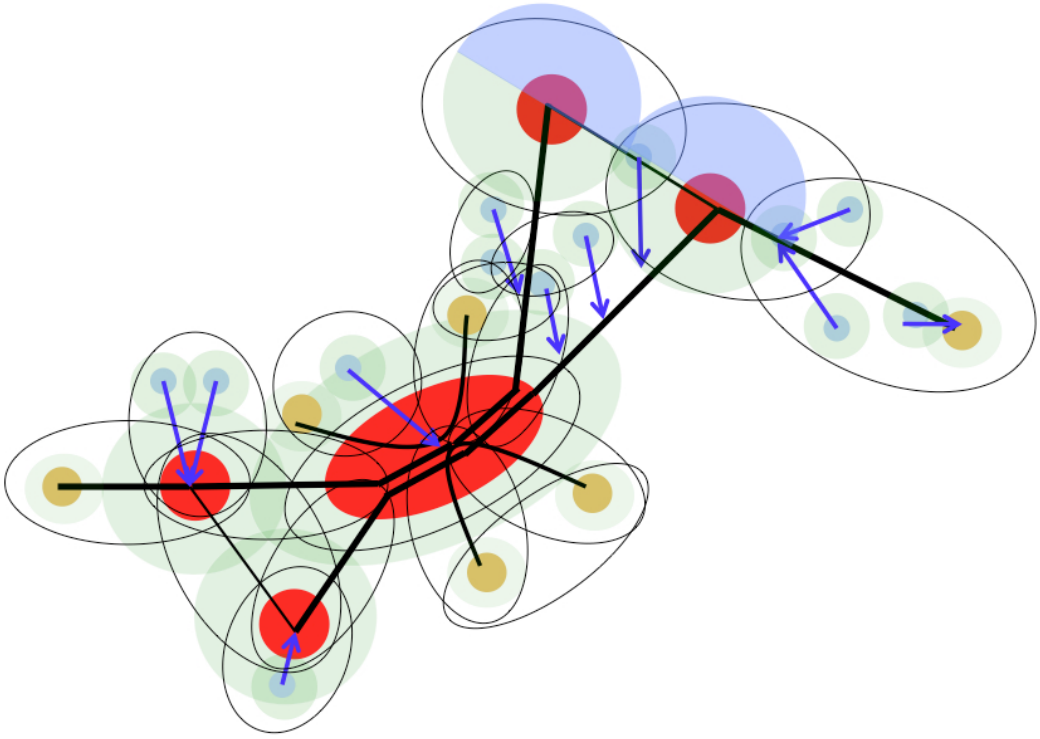
Schlussbericht

# Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach

2. Generation

Juni 2012



Appenzell Ausserrhoden

Kanton St.Gallen

Thurgau

Region
Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

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

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

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

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

**Auftragnehmer:**
Strittmatter Partner AG, St.Gallen

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

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

**INHALTSVERZEICHNIS**

**ZUSAMMENFASSUNG ..... 5**

**0. EINLEITUNG ..... 11**
0.1 Ausgangslage ..... 11
0.2 Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ..... 11
0.3 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm 2007 (AP 1) ..... 13
0.4 Verhältnis zu den übrigen Planungsinstrumenten ..... 13
0.5 Projektorganisation ..... 13
0.6 Projektablauf (Prozess) ..... 14

**1. AUSGANGSLAGE, IST-ZUSTAND UND SCHWACHSTELLEN ..... 18**
1.1 Gegenseitige Abhängigkeiten und Verflechtungen ..... 18
1.2 Bevölkerungsentwicklung ..... 21
1.3 Beschäftigtenentwicklung ..... 23
1.4 Siedlung ..... 27
1.4.1 Siedlungsstruktur ..... 27
1.4.2 Unbebaute Bauzonen ..... 28
1.4.3 Siedlungsentwicklung ..... 31
1.4.4 Verkehrsintensive Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ..... 34
1.4.5 Entwicklungsschwerpunkte / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete ..... 37
1.5 Landschaft ..... 40
1.5.1 Natur- und Landschaftswerte ..... 40
1.5.2 Siedlung und Landschaft ..... 42
1.6 Verkehr ..... 46
1.6.1 Motorisierter Individualverkehr ..... 46
1.6.2 Öffentlicher Verkehr ..... 53
1.6.3 Langsamverkehr ..... 58
1.7 Mobilitätsverhalten / Mobilitätsmanagement ..... 64
1.7.1 Parkraumpolitik ..... 64
1.7.2 Park + Ride ..... 66
1.7.3 Niedrigtempogebiete ..... 68
1.7.4 Veloparkierung ..... 68
1.8 Umwelt / Umfeld ..... 70
1.8.1 Umfeldqualität öffentlicher Strassenräume (subjektive Sicherheit) ..... 70
1.8.2 Verkehr und Umwelt ..... 71
1.9 Verkehrssicherheit (objektive Sicherheit) ..... 74

**2. TRENDENTWICKLUNG ..... 77**
2.1 Demographische Veränderungen ..... 77
2.2 Verkehr ..... 78
2.3 Siedlung ..... 80
2.3.1 Funktionenteilung hält an ..... 80
2.3.2 Qualitative Entwicklungen ..... 80

**3. HANDLUNGSBEDARF ..... 82**
3.1 Allgemeines ..... 82
3.1.1 Die Agglomeration funktioniert nur gemeinsam ..... 82

3.1.2 Die künftige Entwicklung ist ohne Massnahmen nicht nachhaltig 83
3.1.3 Vermeiden - umlagern - optimieren - ausbauen ..... 84
3.2 Siedlung ..... 85
3.2.1 Erhalt der polyzentrischen Struktur ..... 85
3.2.2 Erreichbarkeit der Zentren ..... 86
3.2.3 Wohnen ..... 86
3.2.4 Arbeiten ..... 87
3.2.5 Einkauf und Versorgung ..... 88
3.2.6 Freizeit und Erholung ..... 89
3.3 Landschaft und Freiraum ..... 90
3.4 Verkehr und Umfeld / Umwelt ..... 90
3.4.1 Motorisierter Individualverkehr ..... 90
3.4.2 Öffentlicher Verkehr ..... 91
3.4.3 Langsamverkehr ..... 94
3.4.4 Parkraumpolitik / Parkplatzbewirtschaftung ..... 95

**4. ZUKUNFTSBILD / ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN ..... 97**
4.1 Grossräumige Positionierung der Agglomeration / Region ..... 97
4.2 Siedlungsstruktur und Verkehrssystem der Agglomeration ..... 98
4.3 Teilstrategie Siedlung ..... 99
4.3.1 Zielkonzept Siedlung ..... 100
4.3.2 Zielkonzept Landschaft ..... 103
4.4 Teilstrategie Verkehr ..... 108
4.4.1 Zielkonzept MIV ..... 109
4.4.2 Zielkonzept Agglomerations-ÖV ..... 113
4.4.3 Zielkonzept Langsamverkehr ..... 121
4.5 Synthese: Bild der Agglomeration ..... 123

**5. MASSNAHMEN ..... 126**
5.1 Zur Priorisierung der Massnahmen ..... 126
5.2 Massnahmen AP 1 ..... 128
5.3 Vorleistungen bis 2014 ..... 132
5.4 Massnahmenübersicht ..... 133
5.4.1 Zeithorizont 2015 - 2022 (Massnahmen der A- / B-Liste) ..... 133
5.4.2 Zeithorizont ab 2023 (Massnahmen der C-Liste) ..... 135
5.5 Übergeordnete Massnahmen ..... 136
5.5.1 Engpassbeseitigung A1, St.Gallen ..... 136
5.5.2 A1-Anschluss Witen, Rorschach (Anschlussbauwerk und Kantonsstrasse als Autobahnzubringer inkl. Unterführung Industriestrasse) ..... 137
5.5.3 A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau) ..... 138
5.5.4 Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Oberlandstrasse OLS (Achse St.Gallen-Konstanz) ..... 139
5.5.5 Anbindung A13 - A14, St.Galler Rheintal - Vorarlberg ..... 141
5.6 Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen ..... 141
5.6.1 Flankierende Massnahmen zur Altstadtentlastung (NLK) Arbon 144
5.6.2 Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau ..... 147
5.6.3 A1-Anschluss Witen (Autobahnzubringer, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse), Kernumfahrung Rorschach und flankierende Massnahmen ..... 147

5.6.4 St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse ... 148
5.6.5 Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration ... 149
5.6.6 Rheineck, Lärmschutz / Lärmsanierung Hauptstrasse entlang A1 / SBB ... 149
5.6.7 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK aufgrund Verkehrsbelastung, Betroffenheit, Sicherheit und Umfeld) ... 150
5.6.8 Ausbau S-Bahn 2018 ... 151
5.6.9 Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon ... 152
5.6.10 Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte ... 152
5.6.11 ÖV-Eigentrassierung / ÖV-Bevorzugung ... 154
5.6.12 Infrastrukturanpassungen aufgrund des Konzepts Agglomerations-ÖV ... 156
5.6.13 Schlüsselprojekte Langsamverkehr ... 157
5.6.14 Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen SG / AR ... 158
5.6.15 Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher inkl. Fussverkehrsschwachstellen ... 159
5.6.16 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit) ... 162
5.6.17 Quotenregelung übrige Schwachstellen LV ... 162
5.7 Eigenleistungen ... 165
5.7.1 Flächendeckende Niedrigtempogebiete ... 165
5.7.2 Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen 165
5.7.3 Standards für Veloparkierungsanlagen ... 166
5.7.4 Prüfung der Behebung von Unfallhäufungsstellen, welche nicht durch andere Massnahmen / Massnahmenpakete abgedeckt sind ... 167
5.8 Weitere, für die Gesamtwirkung wesentliche Massnahmen ... 167
5.8.1 Koordinierte Parkplatzpolitik ... 168
5.8.2 Flankierende Massnahmen Siedlung ... 169
5.8.3 Flankierende Massnahmen Landschaft und Siedlung ... 170
5.8.4 Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV 173
5.8.5 Mobilitätsmanagement ... 173
5.8.6 Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr ... 174
5.8.7 Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP) ... 174

**6. TRÄGERSCHAFT UND UMSETZUNG ... 175**

**7. BEURTEILUNG DER GRUNDANFORDERUNGEN ... 176**
7.1 GA 1: Partizipation gewährleistet ... 176
7.2 GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft ... 176
7.3 GA 3: Analyse Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ... 177
7.4 GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (roter Faden) ... 178
7.5 GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen ... 178
7.6 GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert ... 178

**8. WÜRDIGUNG / GESAMTWIRKUNG ..... 179**

**ANHANG ..... 180**
A1: Gesamtübersicht Massnahmen ..... 180
A2: Gesamtübersicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen nach Kantonen ..... 184
A3: Gesamtübersicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen Stadt St.Gallen / Agglomerationszentrum ..... 187

# ZUSAMMENFASSUNG

Der vorliegende Bericht stellt die Weiterentwicklung des ersten Agglomerationsprogramms (AP 1, 2007) zum Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP 2) dar. Auf der Grundlage des AP 1, dessen Aussagen und beschlossenen Massnahmen weiterhin Bestand haben, ist das Agglomerationsprogramm insbesondere in den Bereichen Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und Landschaft ergänzt und vertieft worden. Den Vorgaben des Bundes entsprechend sind die wesentlichen Aussagen und Konzepte sowie die Massnahmen aus dem AP 1 in den vorliegenden Bericht integriert worden, welcher somit den Bericht zum AP 1 ablöst.

***Partizipative Erarbeitung***

Die strategische Projektleitung oblag dem Lenkungsausschuss mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantonsregierungen sowie der Städte und Gemeinden. Fachlich wurde das Projekt vom Fachausschuss begleitet, in welchem die Fachstellen der Kantone und Städte vertreten waren. Die Gemeindebehörden sind im Rahmen von Gemeindegesprächen und eines Workshops in die Erarbeitung einbezogen worden. Kantone, Gemeinden und Interessenverbände konnten sich schliesslich im Rahmen von zwei Vernehmlassungen einbringen.

***Das Bild der Agglomeration***

Das Agglomerationsprogramm will die koordinierte Entwicklung von Städten und Gemeinden fördern, die unterschiedliche, aber gleichwertige Funktionen erfüllen, und die nur zusammen ein funktionierendes Ganzes ergeben. Es soll eine Agglomeration sein, in welcher die Siedlungs- und die Verkehrentwicklung so gelenkt und koordiniert werden, dass städtische Zentren erreicht werden können, ohne dass diese im Verkehr ersticken. Das bedeutet, dass einerseits die Siedlungen sich in erster Linie dort entwickeln sollen, wo sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind und dass andererseits die Rahmenbedingungen so beeinflusst werden, dass für die Fortbewegung das jeweils effizienteste Verkehrsmittel gewählt wird. Zum Bild der Agglomeration gehört auch, dass Natur, Freizeit und Erholung vor der Haustüre beginnen und Naherholung in attraktiven, auf kurzen Wegen erreichbaren Räumen stattfinden kann. Es soll eine Agglomeration sein, welche mit attraktiven Zentren kompakt, urban und doch grün ist.

***Das Siedlungs- und Landschaftskonzept***

Das bereits im AP 1 entwickelte Strukturmodell geht von den unterschiedlichen Funktionen des Agglomerationszentrums St.Gallen (inkl. seiner Stadtquartiere sowie Abtwil und Kronbühl), der vier Nebenzentren Arbon (Arbon / Steinach), Rorschach (Rorschach / Goldach / Rorschacherberg), Herisau, Gossau (Stadt Gossau), der Orte mit lokaler Zentrumsfunktion (Flawil, Rheineck, Speicher, Teufen, Witten-

bach) sowie der übrigen, vorwiegend auf das Wohnen ausgerichteten Gemeinden aus (Waldstatt, Arnegg, Andwil, Engelburg, Niederteufen, Speicherschwendi, Mörschwil, Tübach, Roggwil, Freidorf, Horn, Staad, Altenrhein, Thal, Wienacht, Lutzenberg). Diese Siedlungsstruktur muss durch eine entsprechende Ausgestaltung des Verkehrssystem unterstützt werden. Ein quantitatives Wachstum soll an Orten mit bereits guter Nutzungsdurchmischung, guter Ausstattung und guter ÖV-Erschliessung und somit in erster Linie in den Zentren erfolgen. Die damit verbundenen Verdichtungsprozesse dürfen jedoch nicht dazu führen, dass Freizeitaktivitäten und Naherholung an die Peripherie und ins Nichtsiedlungsgebiet verdrängt werden. Sie sind als Bestandteil einer vollständigen Ausstattung der Siedlungen zu betrachten und bewusst in die Siedlungsentwicklung zu integrieren. Das bedeutet: Das innerörtliche Angebot für freiraum- und naturbezogene Erholung soll gestärkt, die hohe Qualität der Naherholungsgebiete ausserhalb der Siedlungen erhalten und die Funktionen miteinander vernetzt werden. Damit werden auch die Erholungsfunktionen in die Siedlungsstruktur der kurzen Wege eingebettet.

***Grundsätze Verkehrskonzeption***

Dem Verkehrskonzept liegt die übergeordnete Strategie „Vermeiden – Verlagern – Optimieren – Ausbauen“ zugrunde. Im Vordergrund steht das Vermeiden von Zwangsmobilität, was mit der im Bereich Siedlung formulierten Strategie unterstützt werden soll. Nicht vermeidbare Verkehrsbewegungen sollen auf das jeweils effizienteste Verkehrsmittel verlagert werden; in den Zentren sind das der Langsam- und der öffentliche Verkehr. Wo Schwachstellen im Netz die effiziente Abwicklung des Verkehrs beeinträchtigen, sollen diese mit punktuellen Ausbauten oder betrieblichen Massnahmen optimiert werden. Wenn es dennoch zu Überlastungen im Verkehrssystem kommt, ist – in letzter Priorität – die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur mit Aus- und Neubauten zu erhöhen.

***Konzept motorisierter Individualverkehr (MIV)***

Das Strassennetz des Agglomerationsprogramms ist auf die Siedlungsstruktur ausgerichtet und berücksichtigt die Netzbeschlüsse des Bundes (NEB). Es basiert auf den wichtigsten Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren und Orten, den Anschlüssen an das Nationalstrassennetz und zu den ausserregionalen Zentren. Es sind dies die verkehrsorientierten Strassen, auf welche der agglomerationsrelevante Verkehr gelenkt werden soll, was eine Entlastung der übrigen (Quartier-) Strassen von ortsfremdem Verkehr ermöglicht.

Je nach Siedlungstyp gelten unterschiedliche Verkehrsmittelprioritäten. Im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren ist für kurze Wege der LV die effizienteste Verkehrsart, für längere Wege ist es der ÖV, weshalb diese Verkehrsarten hier zu priorisieren sind. In Orten mit lokaler Zentrumsfunktion bzw. mit vorwiegend Wohnfunktion kommt je nach Wegelänge dem LV, ÖV oder MIV Priorität zu. Je nach Strassentyp, Verkehrsmittelpriorität und ortsbaulicher Umfeldsi-

tuation müssen auch unterschiedliche Prioritäten beim strassenbaulichen Entwurf berücksichtigt werden, z.B. in Bezug auf Strassenquerungen oder Geschwindigkeitsniveaus, aber auch in Bezug auf die Integration ins Ortsbild.

***Konzept öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖV)***

Auch das Agglomerations-ÖV-Konzept wird auf die erwünschte Siedlungsstruktur ausgerichtet. Zentral ist die gute ÖV-Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums St.Gallen, aber auch die Nebenzentren sollen untereinander gut vernetzt sein. Das ÖV-Konzept zielt auf eine generelle Verkürzung der Reisezeiten, um die Konkurrenzfähigkeit von Bahn und Bus zu erhöhen. Das soll erreicht werden mit Taktverdichtungen (z.B. 15-Min-Takt zwischen Nebenzentren und Agglomerationszentrum), Verbesserungen bei den Umsteigebedingungen (schlanke Anschlüsse, attraktive Umsteigeknoten), qualitativen Verbesserungen beim Betrieb (ÖV-Bevorzugung, Fahrgastinformation u.ä.) sowie den im Rahmen des S-Bahn-Konzepts 2018 vorgesehenen Infrastrukturausbauten. Mit dem ÖV-Angebotskonzept verfügt die Agglomeration zum ersten Mal über eine umfassende, auf die Ziele der Siedlungsentwicklung ausgerichtete Gesamtschau des ÖV im Sinne eines anzustrebenden Zielzustands.

***Konzept Langsamverkehr (LV)***

Für Wege unter 5 km sind Radfahren und zu Fuss gehen die effizientesten Verkehrsarten. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, muss das Qualitäts- und Sicherheitsniveau für den LV generell erhöht werden (Berücksichtigung beim strassenbaulichen Entwurf, gezielte Behebung von Schwachstellen). Das mit dem LV-Konzept definierte agglomerationsrelevante Netz für den rollenden Langsamverkehr muss gezielt optimiert und verbessert werden. Grundlage dafür ist eine umfassende, im Rahmen des AP 2 erarbeitete Schwachstellenanalyse. Gestützt darauf sind Schlüsselprojekte zur sicheren und direkten Rad- und Fussverkehrsführung definiert worden; deren schrittweise Realisierung bis 2022 und darüber hinaus wird in Bezug auf Qualität und Sicherheit des Langsamverkehrs in der Agglomeration einen „Quantensprung“ darstellen.

***Die Massnahmenplanung***

Mit der Massnahmenplanung sollen das Agglomerationskonzept umgesetzt, die identifizierten Defizite und Schwachstellen behoben bzw. die Stärken erhalten und weiter gestärkt werden. Dabei leisten alle Massnahmen einen Problemlösungsbeitrag. Soll die Agglomeration in ihren Funktionen erhalten und gestärkt werden, sind die georteten Probleme kurz-, mittel- und langfristig einer Lösung zuzuführen. Das bedeutet, dass der Massnahmenplan umfassend erarbeit wurde und umgesetzt werden soll. Die Steuerung muss über die Priorisierung erfolgen und nicht durch Verzicht auf einzelnen Massnahmen. Der Massnahmenplan umfasst rund 130 Massnahmen, die in 34 Massnahmenpaketen zusammengefasst sind. Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramms 2007 haben, sofern sie nicht bereits um-

gesetzt sind, weiterhin Bestand. Sie bleiben zum Teil unverändert bestehen, zum Teil sind sie in neue Massnahmen(-pakete) integriert worden.

Je nach Zeithorizont der Realisierung werden die Massnahmen einer A-, B- oder C-Liste zugeordnet. Die Massnahmen der A-Liste erlangen im Zeitraum 2015 - 2018 die Realisierungsreife, jene der B-Liste zwischen 2019 - 2022, während die Massnahmen der C-Liste erst ab 2023 spruchreif werden.

Die Massnahmen stellen ein Gesamtpaket dar. Nicht alle Massnahmen können über den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Dazu gehören die Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz, die von der Agglomeration zu erbringenden Infrastruktur-Eigenleistungen sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen, namentlich in den Bereichen Siedlung und Landschaft.

Um die im Programm angestrebte Gesamtwirkung zu erreichen, verpflichten sich die beteiligten Kantone und Gemeinden, die Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten integral zu realisieren (alle Massnahmen des Agglomerationsprogrammes unterliegen den üblichen Verfahren auf Kantons- und Gemeindeebene und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich Umsetzung).

***Übergeordnete Massnahmen***

Darunter fallen die Nationalstrassenvorhaben:

- Engpassbeseitigung A1, St.Gallen
- A1-Anschluss Witen, Rorschach (als Gesamtpaket mit der Kantonsstrasse und der Unterführung Industriestrasse)
- A1-Zubringer Appenzellerland
- Bodensee-Thurtal-Strasse (Achse Arbon - Amriswil - Weinfelden - Frauenfeld) und Oberlandstrasse (Achse St.Gallen - Konstanz) im Kanton Thurgau
- Anbindung A1/A13 - A14 Rheintal - Vorarlberg.

Diese Massnahmen sind zwar Teil des Agglomerationsprogramms, werden jedoch nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert.

***Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen (A- und B-Liste)***

Folgende Massnahmen bzw. Massnahmenpakete fallen in den Geltungsbereich des Infrastrukturfonds:

- Arbon: Flankierende Massnahmen zur neuen Linienführung der Kantonsstrasse
- Gossau: Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Nord
- St.Gallen: Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse
- Rorschach: A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse im Gesamtpaket mit dem Anschlussbauwerk und der Unterführung Industriestrasse)

- Rorschach: Flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen
- Rorschach: Kernumfahrung (Koordination A1-Anschluss Witen)
- Verkehrssystemmanagement Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach (Optimierung LSA-Steuerung, Staumanagement u.a.)
- Rheineck: Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 und Bahn
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Hebung der Wohn- und Lebensqualität in den stark belasteten Gebieten entlang der für die Agglomeration wichtigen Strassen
- Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018): Infrastrukturausbauten als Voraussetzung für den 15-Min.-Takt zwischen Agglomerationszentrum und den Nebenzentren
- Prüfung einer direkten Bahnverbindung St.Gallen - Arbon
- Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte: Attraktive und effiziente Umsteigebeziehungen schaffen
- ÖV-Bevorzugung auf der Strasse: Bauliche und betriebliche Massnahmen
- Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV
- Schlüsselprojekte Langsamverkehr: Netzlücken schliessen, Konfliktstellen entschärfen, neue Verbindungen schaffen
- Kantonsstrassen SG / AR: Sanierung Fussgängerübergänge
- Aufwertung Radverkehrsachsen inkl. Fussverkehr („direkt und sicher“): Behebung der Schwachstellen
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte bei Strassen mit agglomerationsrelevantem Verkehr: Verkehrssicherheit, Schwachstellen LV, Umfeldverbesserungen
- Quotenreglung Langsamverkehr: Die nicht in einem andern Massnahmenpaket erfassten LV-Schwachstellen werden über die ganze Programmdauer in 4-Jahres-Quoten behoben.

***Eigenleistungen (A-Liste)***

Unter den Eigenleistungen sind Infrastruktur-Massnahmen aufgeführt, die nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, aber in der vorgesehenen Priorität zu realisieren sind.

- Flächendeckende Niedrigtempogebiete im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren (bauliche und verkehrliche Massnahmen)
- Definition von Qualitätsstandards für Haltestellen und Fahrgastinformationen
- Definition von Standards für wichtige Veloabstellanlagen definieren und umsetzen
- Behebung von Unfallhäufungsstellen, welche nicht durch andere Massnahmen(-pakete) abgedeckt sind

***Weitere Massnahmen***

Mit den folgenden, nicht infrastrukturellen Massnahmen werden die in den Bereichen Siedlung und Verkehr formulierten strategischen Ziele zusätzlich unterstützt und die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms verstärkt.

- Koordinierte Parkplatzpolitik und Parkplatzbewirtschaftung zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
- Flankierende Massnahmen Siedlung und Landschaft: Nachweis Landschaftsverträglichkeit, bedingte Einzonungen / Vertragslösungen, Qualitätsanforderungen für Freiraumgestaltung u.a.
- Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV, z.B. Anpassung Orts- und Regionalbusse an S-Bahnkonzept, Anpassungen Linienführungen u.a.
- Mobilitätsmanagement: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern durch gesamtheitliche Strategie für Information, Beratung und Kommunikation
- Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr: Velotransport in Bahn und Bus, Bestimmungen für Veloabstellanlagen in Baureglementen
- Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)

***Kosten***

Die zum Teil noch groben Kostenschätzungen für die infrastrukturrelevanten Massnahmen ergeben für die Massnahmen der A-Liste und der B-Liste beitragsberechtigte Gesamtkosten in der Grössenordnung von 720 - 950 Mio. Franken. Daran leistet der Bund aus dem Infrastrukturfonds einen Beitrag von höchstens 50% (die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2007 unterstützt der Bund mit einem Satz von 40%). Bei einem Beitragssatz des Bundes von 40 % verbleiben den Kantonen und Gemeinden für die Zeitspanne von 2015 - 2022 Kosten in der Grössenordnung von 440 Mio. bis 570 Mio. Franken, oder durchschnittlich Fr. 55 Mio. bis 70 Mio. pro Jahr. Werden die Kosten auf die Kantone umgelegt so resultieren folgende durchschnittlichen Grössenordnungen:

- Kanton AR: Fr. 40 Mio. oder Fr. 5 Mio. pro Jahr
- Kanton SG: Fr. 440 Mio. oder Fr. 55 Mio. pro Jahr
- Kanton TG: Fr. 25 Mio. oder Fr. 3 Mio. pro Jahr

Von dem im Kanton St.Gallen anfallenden Kosten entfallen fast 50 % auf das Agglomerationszentrum.

# 0. EINLEITUNG

## 0.1 Ausgangslage

Ausgangspunkt der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme ist die Erkenntnis, dass die Agglomerationen einerseits die eigentlichen "Motoren" der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung sind, sie anderseits jedoch auch vor einer Vielzahl von grossen Herausforderungen stehen, welche nicht durch die Kantone, Städte und Gemeinden im Alleingang bewältigt werden können. 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 die bessere Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr im Vordergrund. Mit einer abgestimmten Planung sollen die Probleme aus einer Gesamtsicht heraus einer Lösung zugeführt werden und allen Beteiligten insgesamt einen höheren Nutzen bringen. Dies hat im Sinne der Gewährleistung der Funktions- und Leistungsfähigkeit der Agglomeration - unabhängig von einer Mitfinanzierung durch den Bund - in den nächsten Jahren so oder so zu erfolgen. Das Vorhandensein eines Agglomerationsprogramms ist über dies hinaus aber auch die Voraussetzung, dass Bundesbeiträge an die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen ausgerichtet werden können.

Für die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach hat der Bund gestützt auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation (AP 1) für die erste Finanzierungsetappe rund 72 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Damit diese durch den Abschluss einer Leistungsvereinbarung ausgelöst werden können, müssen die verlangten Ergänzungen gemäss Prüfbericht zum (AP 1) vorliegen. Darüber hinaus sollen mit der Weiterentwicklung die Massnahmen zur Lösung der künftigen Probleme vertieft und ergänzt werden. Dies ist auch die Voraussetzungen, um nach 2014 an den Mitteln aus dem Infrastrukturfonds partizipieren zu können.

## 0.2 Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach

*a) Agglomerationsperimeter*

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 die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 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 Agglomerationsdefi-

nition des BFS. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds sind nur an Massnahmen innerhalb dieses Perimeters möglich. Insofern ist der Perimeter auch für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation zu übernehmen.

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. Die nächsten Mittelzentren (über 100'000 Einwohner) von St.Gallen sind die Agglomerationen Rheintal (Heerbrugg-Dornbirn) mit 160'000 Einwohnern (mit Bregenz über 220'000 Einwohner), Friedrichshafen mit 140'000 Einwohnern, Winterthur mit 125'000 Einwohnern sowie Kreuzlingen-Konstanz mit 110'000 Einwohnern.

*b) Funktionaler (Wirtschafts-) Raum*

Der tatsächliche funktionale Raum (= Wirtschaftsraum) der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach ist weiter zu fassen als der statistische Perimeter gemäss BFS. Er umfasst die neu gegründete Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee, welche sich auch finanziell an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms beteiligt. Wo nötig und sinnvoll wird der Betrachtungsraum daher weiter gefasst, beispielsweise beim Angebotskonzept Agglomerations-ÖV oder beim Mobilitätsmanagement.

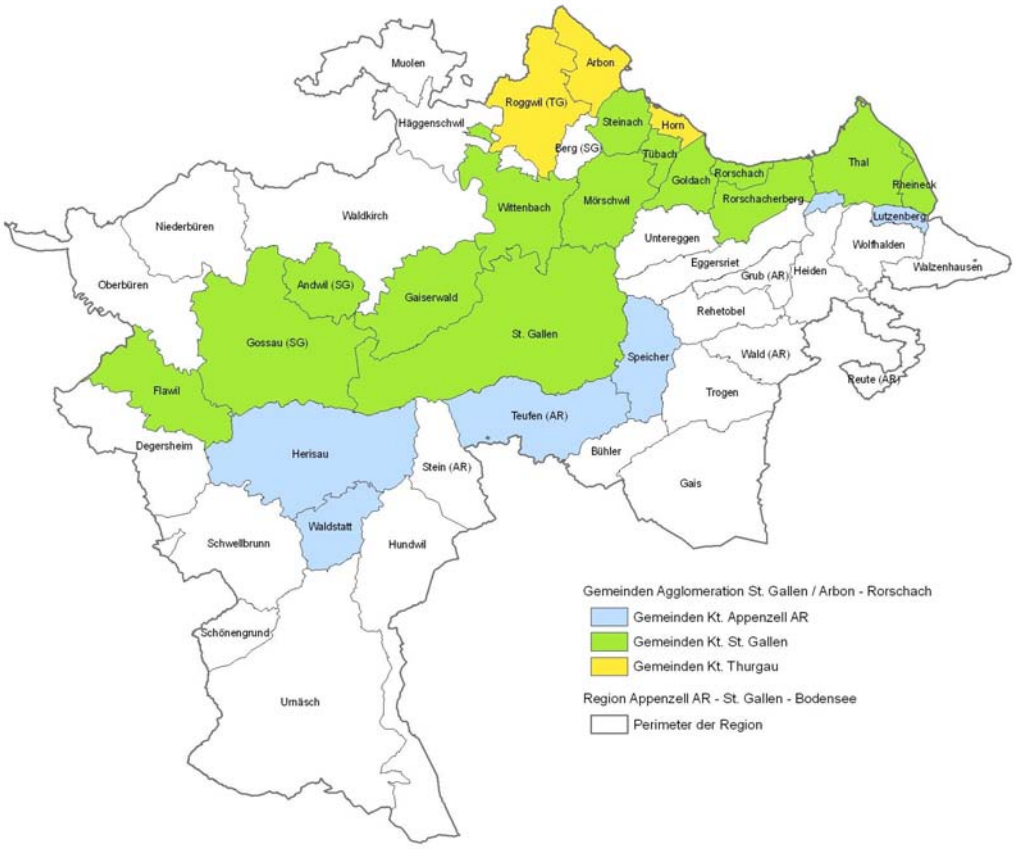



*Abb. 1: Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach inkl. funktionaler Wirtschaftsraum*

## 0.3 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm 2007 (AP 1)

Das von der Agglomeration beschlossene und vom Bund als gut befundene AP 1 ist gemäss Weisung des Bundes in den vorliegenden Bericht zum Agglomerationsprogramm 2. Generation (AP 2) integriert worden. Die Weiterentwicklung zum AP 2 basiert grundsätzlich auf den Analysen und Massnahmen des AP 1. Mit dem AP 2 werden geänderte Ausgangslagen (Berücksichtigung aktueller Entwicklungen z.B. beim Verkehrsaufkommen) und neue Bedürfnisse (z.B. umfassendes Verkehrssystemmanagement) berücksichtigt. Zudem sind verschiedene Bereiche vertieft bearbeitet worden, insbesondere mit den Teilprojekten Landschaft und Langsamverkehr sowie im öffentlichen Verkehr mit dem ÖV-Angebotskonzept und der Analyse der ÖV-Haltestellen (Details siehe Übersicht über die erarbeiteten Fachberichte in Kap. 0.6). Damit kommt auch zum Ausdruck, dass das Agglomerationsprogramm ein Prozess ist und kein statisches Endergebnis. Auch das AP 2 wird bewirtschaftet und weiter entwickelt werden müssen.

Die Integration des AP 1 in das vorliegende AP 2 bedeutet namentlich auch, dass die im AP 1 festgelegten Massnahmen (v.a. die nicht infrastrukturellen Siedlungsmassnahmen) weiterhin Gültigkeit haben und – sofern sie nicht bereits realisiert sind – von den zuständigen Behörden und Stellen umzusetzen sind. Eine Übersicht über den Umsetzungsstand der Massnahmen aus dem AP 1 findet sich in Kapitel 5.2.

## 0.4 Verhältnis zu den übrigen Planungsinstrumenten

Für die grenzüberschreitende Koordination der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung 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 Richtplan relevanten Inhalte in den vom kantonalen Recht jeweils vorgesehenen Verfahren in die kantonalen Richtpläne überführt werden, um behördenverbindlich zu werden.

## 0.5 Projektorganisation

Für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde auf die nachfolgende Projektorganisation abgestellt:

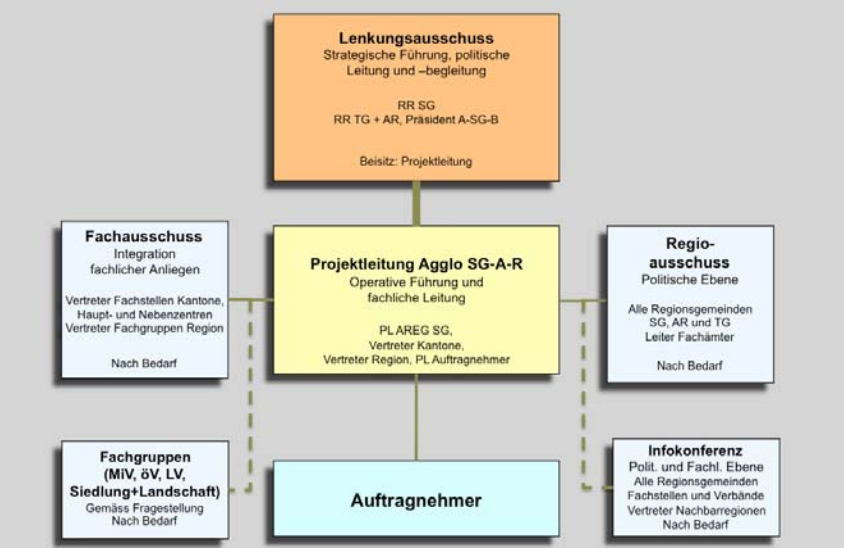



*Abb. 2: Organigramm Agglomerationsprogramm 2. Generation*

## 0.6 Projektablauf (Prozess)

*a) Agglomerationsprogramm 1. Generation*

| | |
|---|---|
| 2004 | Projektstart Agglomerationsprogramm 1. Generation |
| Okt. 07 | Beschluss der Gemeinden zum Agglomerationsprogramm. |
| Nov. 07 | Genehmigung des Agglomerationsprogramms durch die Kantonsregierungen. |
| Dez. 07 | Einreichung des Agglomerationsprogrammes zur Genehmigung durch den Bund. |

*b) Agglomerationsprogramm 2. Generation*

| | |
|---|---|
| Juni 09 | Projektstart Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation / Zustimmung zum Projektablauf durch den Lenkungssauschuss |
| April 12 | Beschluss der Gemeinden zum Agglomerationsprogramm 2. Generation. |
| Juni 12 | Beschluss des Agglomerationsprogrammes 2. Generation durch die Kantonsregierungen. |
| Juni 12 | Einreichung des Agglomerationsprogrammes zur Genehmigung durch den Bund. |

*c) Grundlagen Fachberichte*

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation sieht neben Infrastrukturmassnahmen auch zwei wichtige konzeptionelle Massnahmen (Angebotskonzept Agglomerations-ÖV, Massnahmenplan LV) als zu erarbeitende Ergänzungen vor. Zudem ist im Rahmen der Weiterentwicklung auch die Landschaft bzw. der Freiraum innerhalb und ausserhalb der Siedlungen in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Der vorliegende Bericht basiert auf dem Bericht zum Agglomerationsprogramm 1. Generation und insbesondere auf folgenden Fachberichten:

- Angebotskonzept Agglomerations-ÖV, asa AG, Rapperswil (dat. 22.6.2010)
- ÖV-Bevorzugung: Notwendigkeit und Massnahmen, Tiefbauamt Stadt St.Gallen (dat. 22.12.2010)
- Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, asa AG, Rapperswil (dat. 8.6.2010)
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Fussverkehr Schweiz, Zürich (dat. 14.6.2010)
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen, Metron Verkehrsplanungs AG, Brugg (dat. 16.8.2011)
- Analyse ÖV-Haltestellen Stadt St.Gallen (Datenbank), Metron Verkehrsplanungs AG, Brugg (dat. 8.6.2011)
- Schwachstellenanalyse Veloabstellanlagen, asa AG, Rapperswil (2009)
- Massnahmenskizzen mit Kostenschätzungen Schwachstellenbehebung Langsamverkehr, Pilotprojekt Stadt St.Gallen, Ing. Büro Wälli AG, St.Gallen (dat. Oktober 2011)
- Konzept zur Landschaftsentwicklung als Grundlage für die Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen, Strittmatter Partner AG, St.Gallen (dat. 18.1.2011)
- Regionales Standortportfolio Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee (dat. 19.9.2011)
- Projektstudie Engpassbeseitigung A1 St.Gallen, ASTRA, Bern (Stand Mai 2011)
- Zweckmässigkeitsberurteilung Autobahnzubringer A1 Goldach / Rorschach / Rorschacherberg, Schlussbericht, ewp AG, Effretikon (dat. 5.2.2008)
- Stadtentwicklungskonzept Stadt Rorschach (dat. 7.7.2010)
- Richtplan Stadt St.Gallen (dat. 4.5.2010, Stand Mitwirkung)

*d) Partizipative Erarbeitung*

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation ist in verschiedenen Schritten immer wieder fachlich wie politisch diskutiert und konsolidiert worden:

- Die Facharbeiten sind intensiv von Arbeitsgruppen mit Fachvertretern aus Kantonen und Städten begleitet worden.
- Die Hauptstossrichtungen, die Leitsätze und Handlungsfelder der Teilprojekte Landschaft, Agglomerations-ÖV und Agglomerations-LV, sind als Leitplanken für die Weiterentwicklung und Massnahmenplanung vom Lenkungsausschuss am 9. August 2010 verabschiedet worden.
- Die Agglomerations- und Regionsgemeinden sind im Rahmen von Gemeindegesprächen im August bis Oktober 2010 über die Projekte informiert worden. Gleichzeitig haben die Gemeinden ihre agglomerationsrelevanten Projekte und Vorhaben eingebracht.
- Die Teilstrategien, das Bild der Agglomeration und die Hauptstossrichtungen der Massnahmenplanung sind an einem Workshop vom 25. November 2010 mit den Agglomerationsgemeinden und Fachvertretern der Kantone erläutert und diskutiert worden.
- Der Fachausschuss hat einen ersten Entwurf des Schlussberichtes zum Agglomerationsprogramm 2. Generation am 8. Februar 2011 zu Handen des Lenkungsausschusses verabschiedet. Der weitere Prozess, insbesondere auch die noch ausstehenden Vernehmlassungsverfahren, blieben vorbehalten.
- Der Lenkungsausschuss hat vom ersten Entwurf am 28. Februar 2011 Kenntnis genommen und ihn für die Vernehmlassung freigegeben.
- Vom 31. März bis 20. Mai 2011 wurde der erste Entwurf des Schlussberichts einer breiten Vernehmlassung unterstellt (Agglomerations- und Regionsgemeinden, Kantone, Nachbarregionen, Interessenverbände, weitere Interessierte)
- Der Fachausschuss hat am 5. Juli 2011 über die Vernehmlassungsergebnisse und den Bericht an den Lenkungsauschuss befunden und die Massnahmenlisten und Massnahmenbündel in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen
- Der Lenkungsausschuss hat am 22. August 2011 über die Anträge aus der Vernehmlassung entschieden und den Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen. Ebenfalls wurde von den Massnahmen und deren Priorisierung sowie von den Infrastrukturmassnahmen der A-Liste sowie den für die Gesamtwirkung wichtigen Massnahmen in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
- 2. Vernehmlassung 31. Oktober bis 30. November 2011.
- Der Fachausschuss hat den Schlussbericht zum Agglomerationsprogramm 2. Generation und den Bericht zu den Massnahmen am 11. Januar 2012 zu Handen des Lenkungsausschusses verabschiedet.

- Der Lenkungsausschuss hat den Schlussbericht und den Bericht zu den Massnahmen am 9. Februar 2012 für die formelle Beschlussfassung durch die Kantone und die Agglomerationsgemeinden verabschiedet.

# 1. AUSGANGSLAGE, IST-ZUSTAND UND SCHWACHSTELLEN

## 1.1 Gegenseitige Abhängigkeiten und Verflechtungen

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.

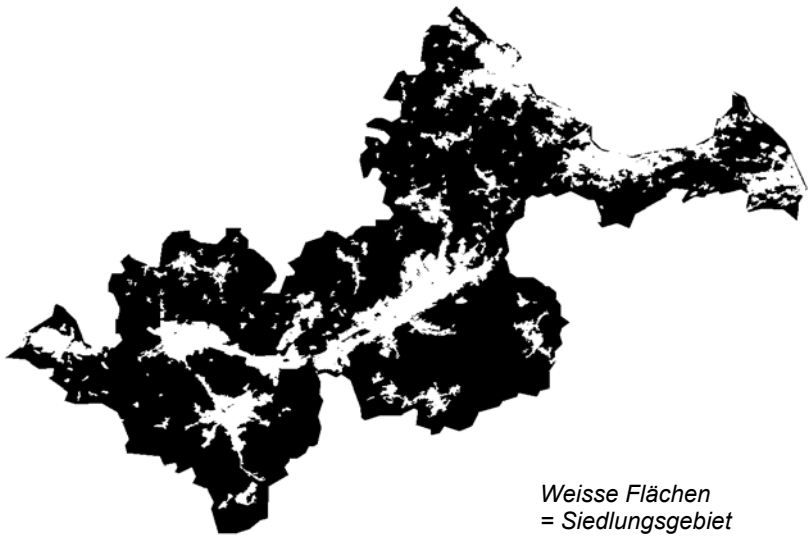



*Abb. 3: Siedlungsgebiete in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach (= Primärflächen gemäss LK 1:50'000); reproduziert mit Bewilligung Swisstopo BA 068316 )*

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. Auch der Nutzungsdruck auf die Landschaft wird dadurch verstärkt.

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).

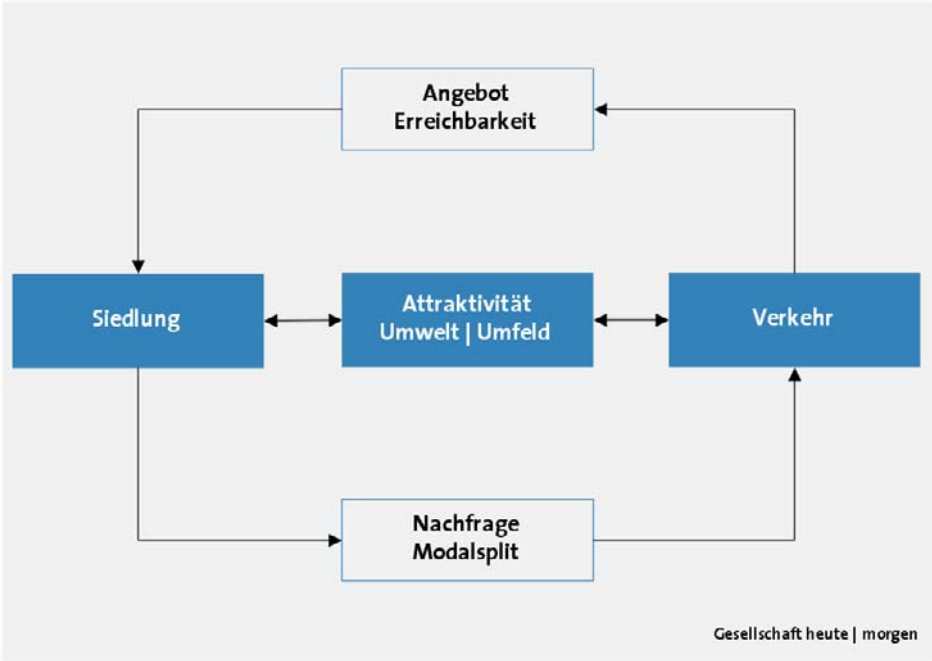



*Abb. 4: Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Einwirkung auf die Standortattraktivität*

Die Verflechtungen und Abhängigkeiten lassen 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 (Volkszählung 1970 und 2000) zeigt[1].

[1] Es sind keine aktuelleren Pendlerdaten verfügbar.

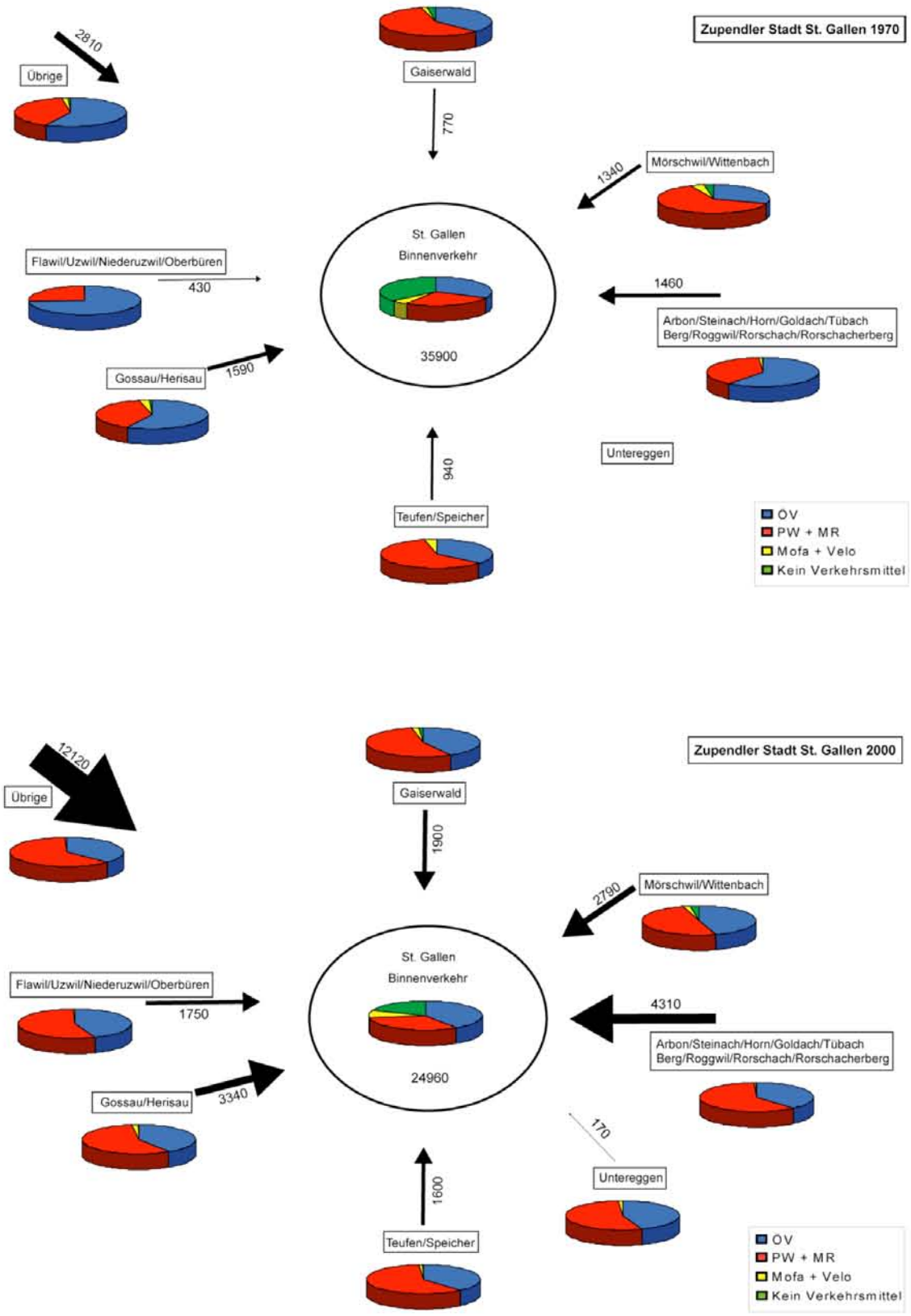



*Abb. 5: Pendlerströme nach St.Gallen, 1970 und 2000*
*Datenquelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Volkszählung*

## 1.2 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.

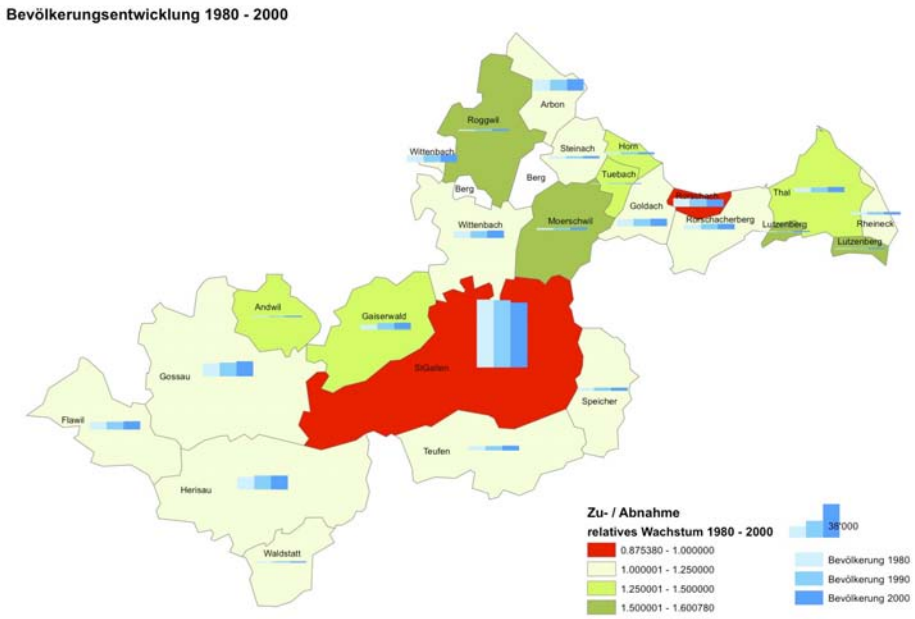



*Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 2000 relativ zur Bevölkerung 1980 und absolut (AP 1). Datenquelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Volkszählung*

Diese Entwicklung setzte sich auch bei erweitertem Betrachtungshorizont bis 2009 in den Gemeinden Gaiserwald, Mörschwil und Roggwil, sowie neu in Andwil, fort.

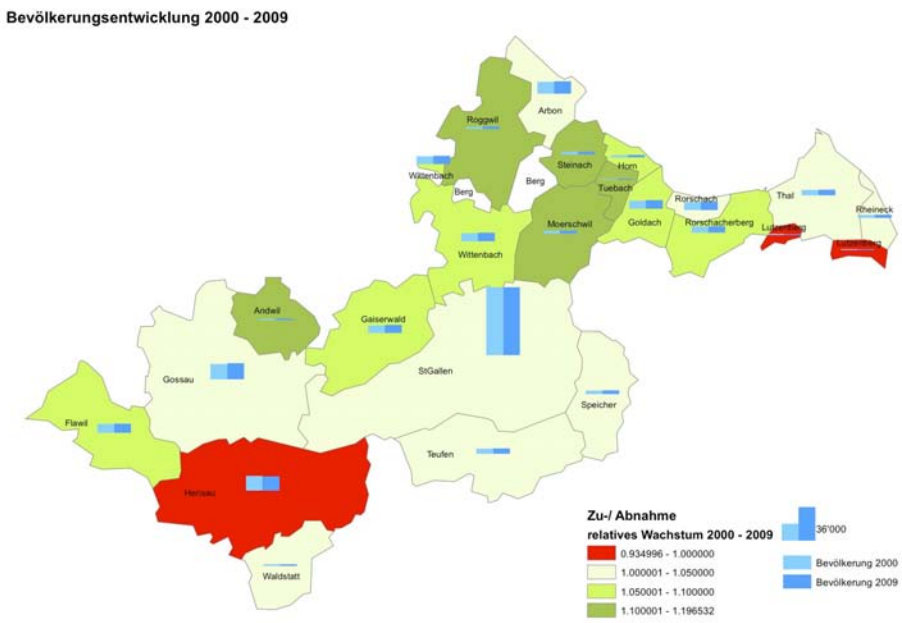



*Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2009 relativ zur Bevölkerung 2000 und absolut (AP 2). Datenquelle: Bundesamt für Statistik (BfS)*

Im Zeitraum von 2000 - 2009 ist eine Bevölkerungsabnahme bis 7 % in Herisau und Lutzenberg feststellbar. In den übrigen Gemeinden der Agglomeration ist entweder eine Bevölkerungsstagnation oder ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Ein ausserordentliches Wachstum von insgesamt 10 - 20 % weisen die Gemeinden Roggwil, Steinach, Mörschwil, Tübach und Andwil auf.

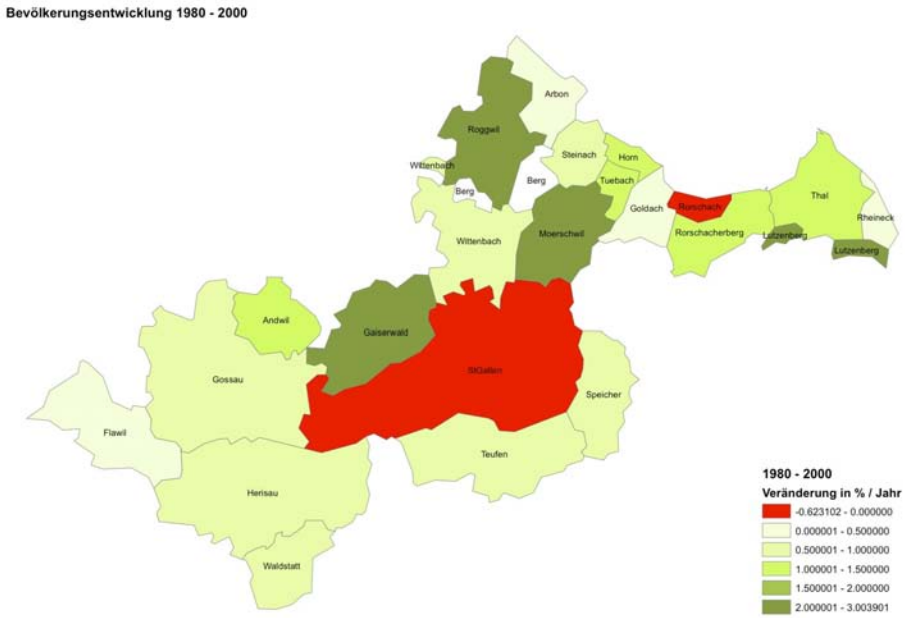



*Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 2000 in Prozenten / Jahr (AP 1). Datenquelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Volkszählung*

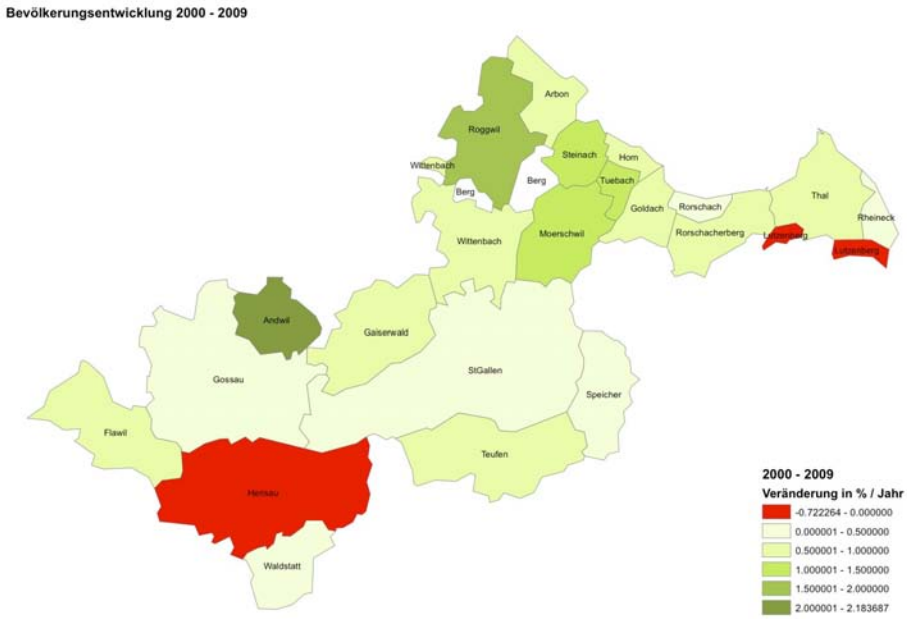



*Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2009 in Prozenten / Jahr (AP 2). Bundesamt für Statistik (BfS)*

## 1.3 Beschäftigtenentwicklung

Innerhalb der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach verlief die Beschäftigten- und damit Arbeitsplatzentwicklung von 1985 - 2011 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.

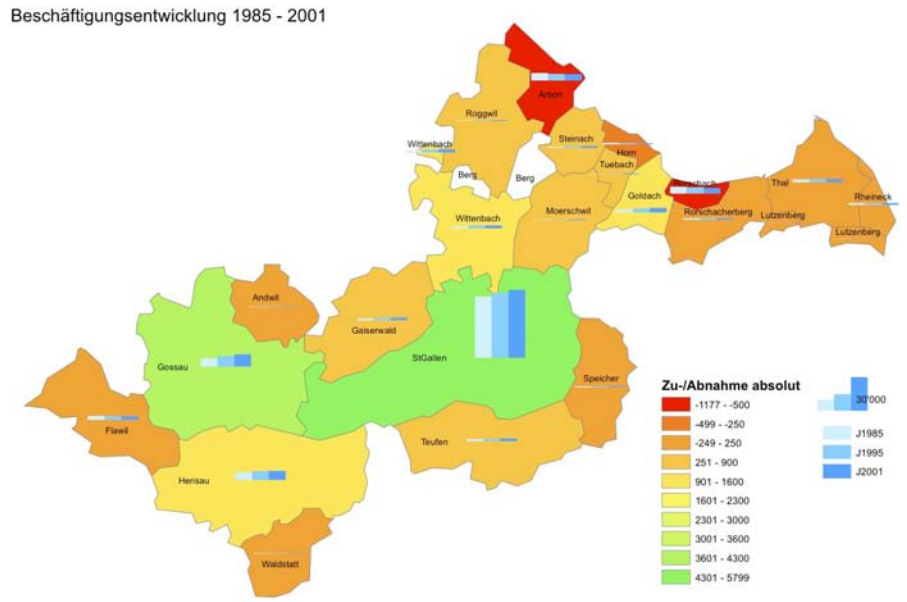



*Abb. 10: Veränderung der Beschäftigten 1985 - 2001 nach Gemeinden absolut und Total der Beschäftigten (ohne 1. Sektor; AP 1). Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung*

Zwischen 2001 - 2008 hat sich die Beschäftigtenentwicklung in einigen Gemeinden verändert. Auffallend sind die negativen Entwicklungen in Herisau, Rorschacherberg und Rheineck. Eine vergleichsweise positive Entwicklung ist dagegen in Flawil, Arbon und im Agglomerationszentrum St.Gallen feststellbar. Dies trifft auch auf das Nebenzentrum Rorschach zu, auch wenn dort die Entwicklung insgesamt immer noch rückläufig ist. Durch die Ansiedlung des Weltkonzerns Würth, wird sich die Situation in Rorschach weiter zum Positiven entwickeln. Im Nebenzentrum Gossau hat sich die Beschäftigungsentwicklung leicht abgeschwächt, ist aber immer noch positiv.

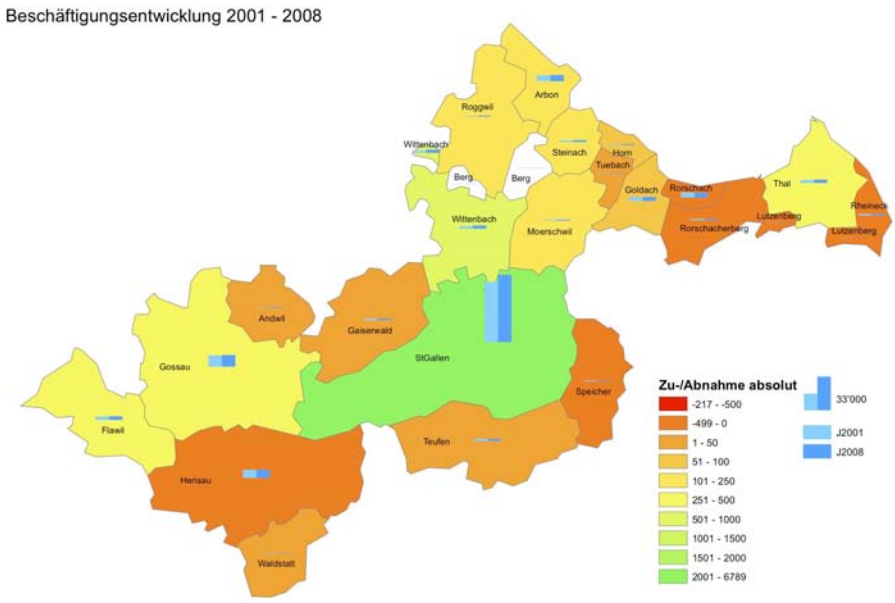



*Abb. 11: Veränderung der Beschäftigten 2001 - 2008 nach Gemeinden absolut und das Total der Beschäftigten (ohne 1.Sektor; AP 2). Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung*

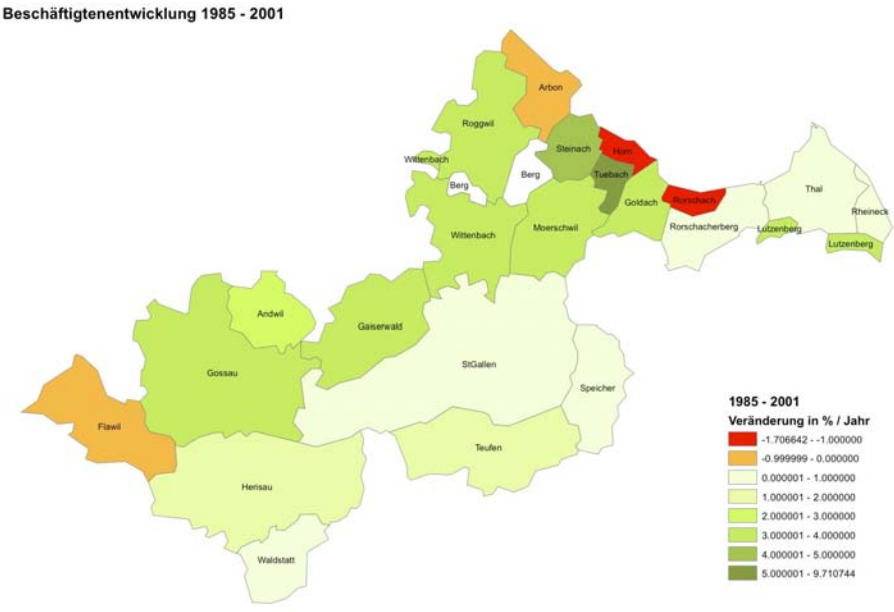



*Abb. 12: Beschäftigtenentwicklung 1985 bis 2001 nach Gemeinden in Prozenten pro Jahr. Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung*

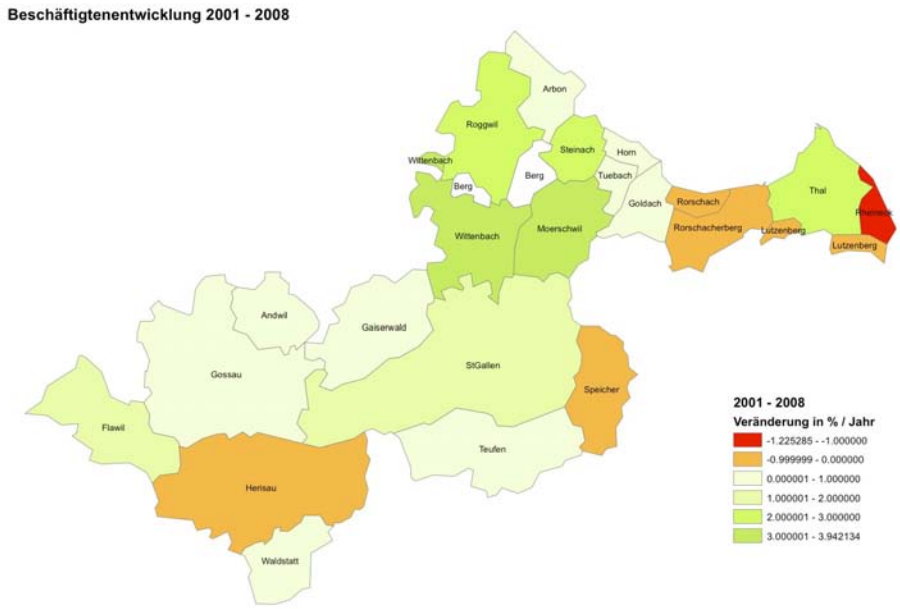



*Abb. 13: Beschäftigtenentwicklung 2001 bis 2008 nach Gemeinden in Prozenten pro Jahr. Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung*

Das Verhältnis von Beschäftigten zu Einwohnern betrug 2008 in der Schweiz 0.52. Geht man davon aus, dass bei einem Verhältnis der Beschäftigten zu Einwohnern von 0.45 - 0.55 in etwa ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnern resultiert (Verhältnis 1 : 2), dann können Gemeinden < 0.45 tendenziell als "Wohngemeinden" und Gemeinden > 0.55 tendenziell als "Arbeitsplatzgemeinden" bezeichnet werden.

Dieses Auseinanderklaffen zwischen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bzw. Arbeitsplatzverteilung spiegelt sich auch in den Pendlerströmen und deren Veränderung. (vgl. Abb. 5).

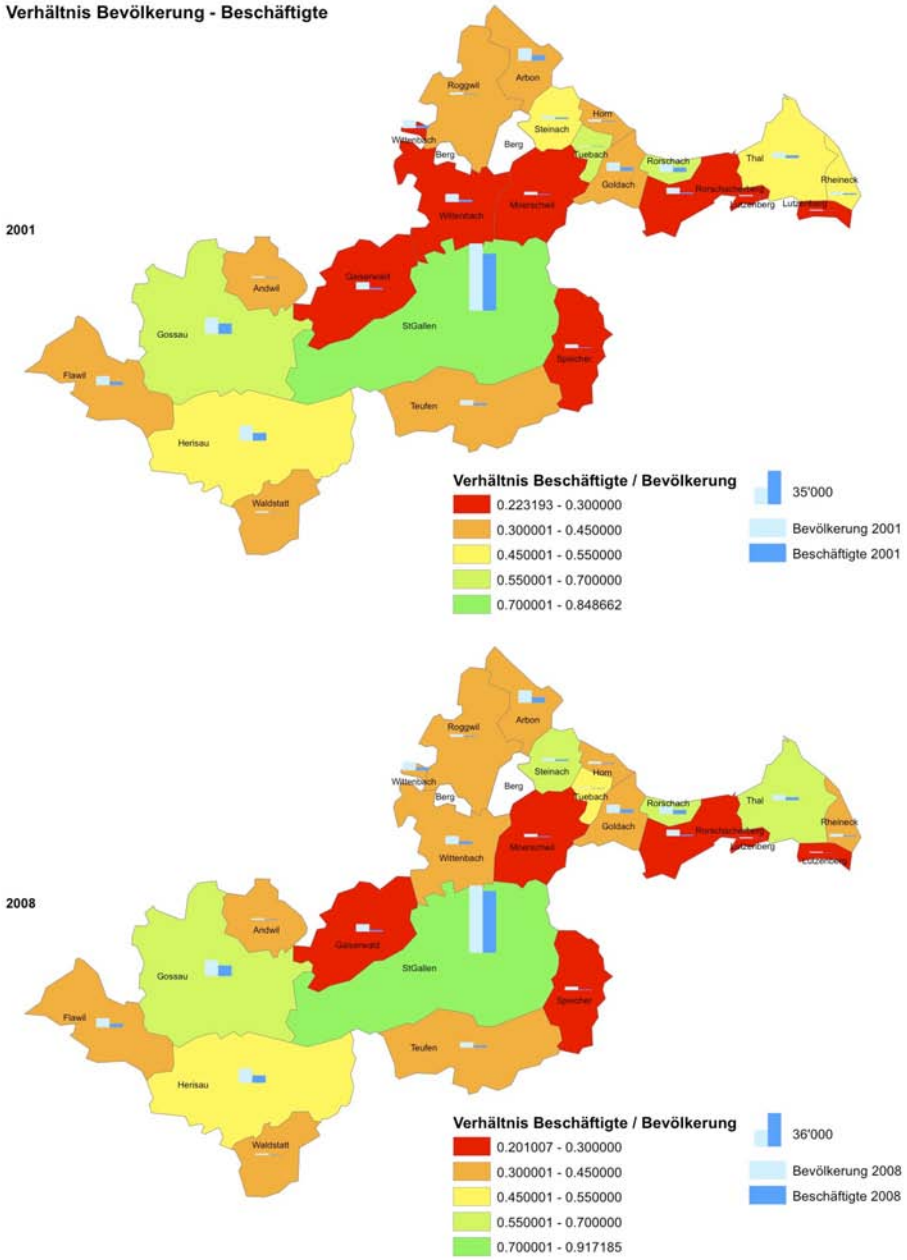



*Abb. 14: Verhältnis der Beschäftigten zur Bevölkerung nach Gemeinden 2001 (AP 1) und 2008 (AP 2), sowie Bevölkerung und Beschäftigte absolut 2001 und 2008. Datenquellen: Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung, Volkszählung*

## 1.4 Siedlung

### 1.4.1 *Siedlungsstruktur*

Die Siedlungsstruktur der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach, welche auch die Basis des Strukturmodells "Siedlung und Verkehr" aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation darstellt, ist durch ein mehrstufiges System von Zentren geprägt, welches durch ein effizientes Gesamtverkehrssystem eng miteinander verbunden ist.

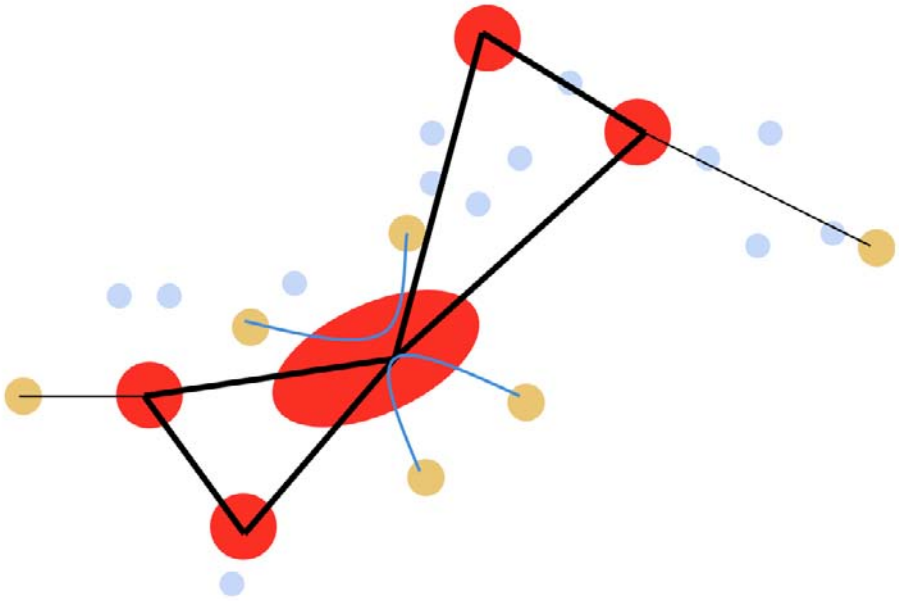


*Abb. 15: Strukturmodell Siedlung und Verkehr Agglomerationsprogramm 1. Generation*

Den Orten kommt dabei eine unterschiedliche Zentralität mit unterschiedlichen Funktionen zu. Modellhaft und vereinfacht lassen sich die Orte durch folgende vier Typisierungen beschreiben.

***Agglomerationszentrum:***

Das Agglomerationszentrum als funktionaler Raum wird gebildet durch die Stadt St.Gallen inkl. seiner Stadtquartiere sowie Abtwil und Kronbühl. Es lässt sich wie folgt charakterisieren:

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

***Nebenzentrum:***

Neben dem Agglomerationszentrum gibt es folgende Nebenzentren, welche als funktionale Räume wie folgt gebildet werden: Rorschach (Rorschach / Rorschacherberg / Goldach), Arbon (Arbon / Steinach), Gossau, Herisau. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren:

- 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

***Ort mit lokalen Zentrumsfunktionen:***

Orte mit lokalen Zentrumsfunktionen sind: Flawil, Teufen, Speicher, Wittenbach, Rheineck. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren:

- 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

***Ort mit hauptsächlich Wohnfunktion:***

Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion sind: Waldstatt, Arnegg, Andwil, Engelburg, Speicherschwendi, Mörschwil, Tübach, Roggwil, Freidorf, Horn, Staad, Altenrhein, Thal, Wienacht, Lutzenberg. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren.

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

Bei kleinen Gemeinden, kann der Anteil an Arbeitsplätzen im Vergleich zur Bevölkerung trotz „hauptsächlicher Wohnfunktion“ bedeutend sein.

### 1.4.2 *Unbebaute Bauzonen*

Die Kantone verfügen über Übersichten über die unüberbauten Bauzonen (vgl. Abb. 16). Nachdem die Bauzonenreserven im Vergleich zu den bundesrechtlichen Vorgaben - Reserve soll für 15 Jahre ausreichen - jahrelang massiv zu gross waren, nähern sie sich langsam dem "Ziel" an. Die grosse Bautätigkeit hat in den letzten Jahren das ihrige dazu beigetragen.

Aber auch im weitgehend überbauten Teil der Bauzonen bestehen nach wie vor Reserven für die künftige Siedlungsentwicklung.

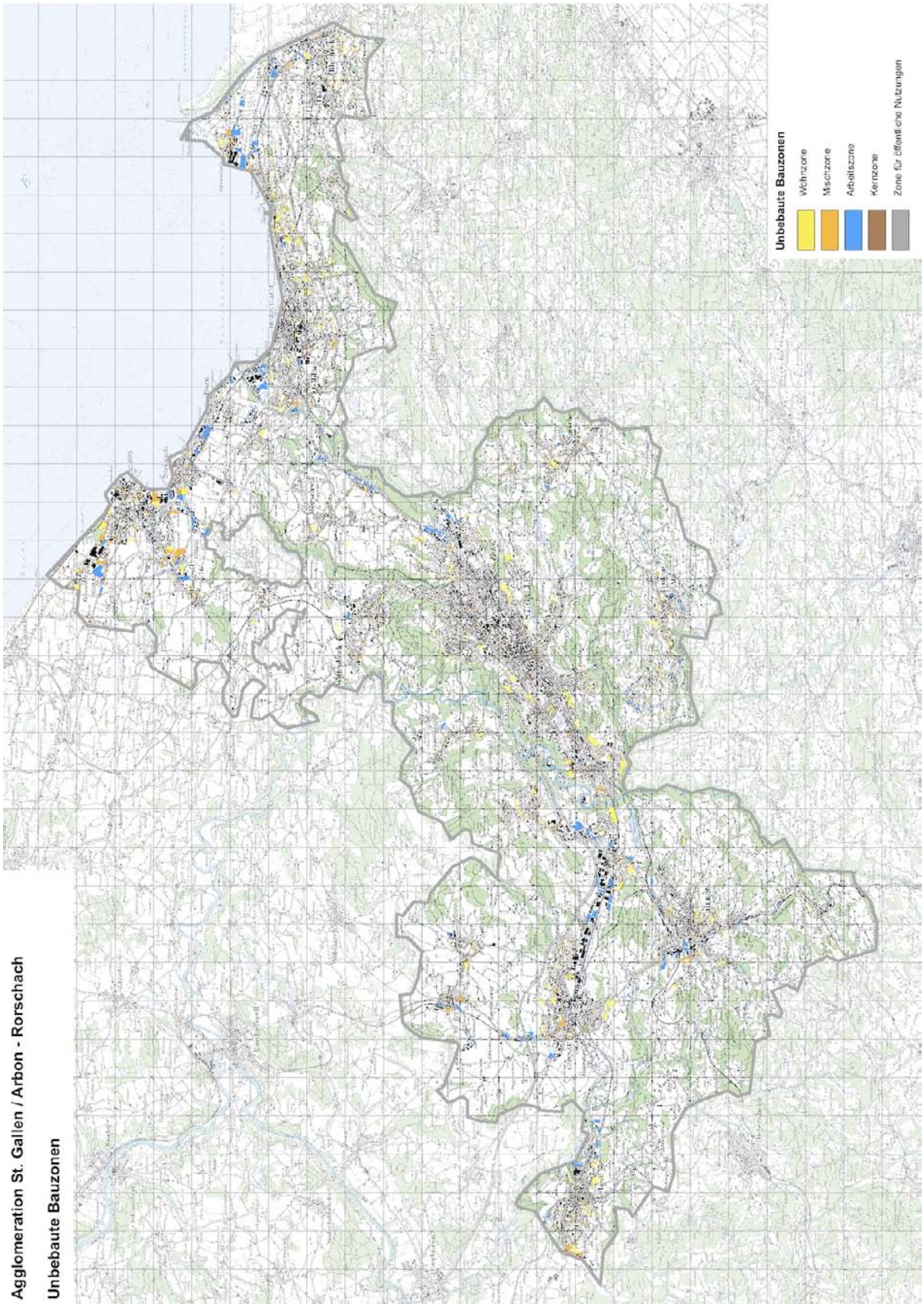



*Abb. 16 Übersicht unbebaute Bauzonen (SG / AR Stand Ende 2010, TG Stand 2009). Datenquellen: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation SG (SG, AR), Amt für Geoinformation TG*

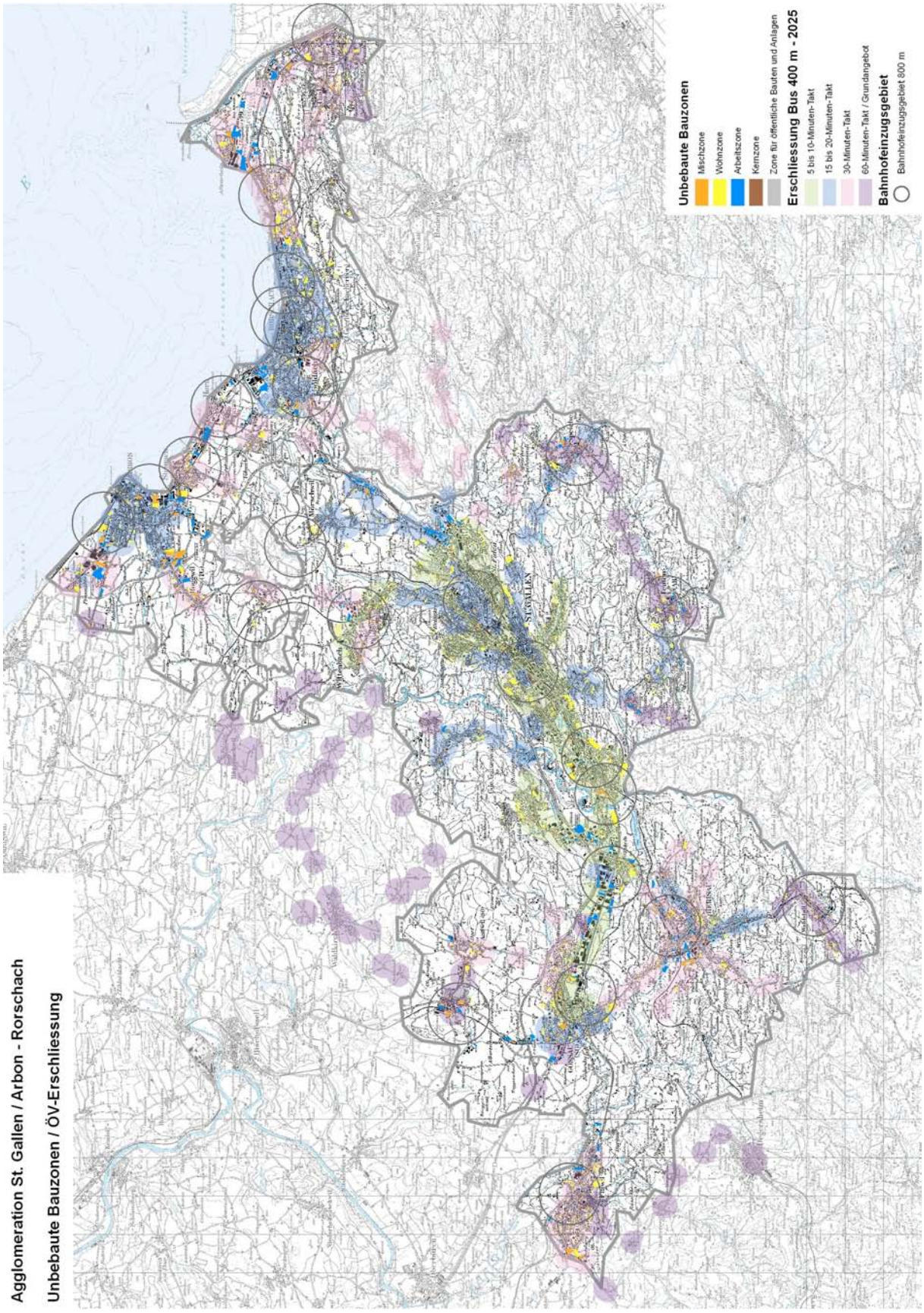



*Abb. 17 Übersicht unbebaute Bauzonen und ÖV-Erschliessung. Datenquellen: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation SG (SG, AR), Amt für Geoinformation TG, asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

### 1.4.3 *Siedlungsentwicklung*

Da es sich bei der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach statistisch um zwei Agglomerationen handelt, welche zudem drei Kantone mit umfassen, und weil sich die politische Zuständigkeit nicht auf funktionale Räume bezieht, sind die Entwicklungsstrategien der Gemeinden und Kantone im Allgemeinen immer noch stark von einer kommunalen bzw. kantonalen Sichtweise geprägt ("alle bieten alles an"; Umfeld von nach wie vor hoher Konkurrenz und nur sektoraler Kooperation). Durch den Druck zur Profilierung als Wohnstandorte mit guten Lagen für gut situierte Einwohner ist nach wie vor auch eine Siedlungsentwicklung nach aussen mit Wohnzonen niederer Dichte erkennbar.

Die Innenentwicklung fokussiert sich insbesondere in den Zentren verstärkt auf die Entwicklung von Bahnarealen und industriellen Umnutzungspotenzialen bzw. Industriebrachen.

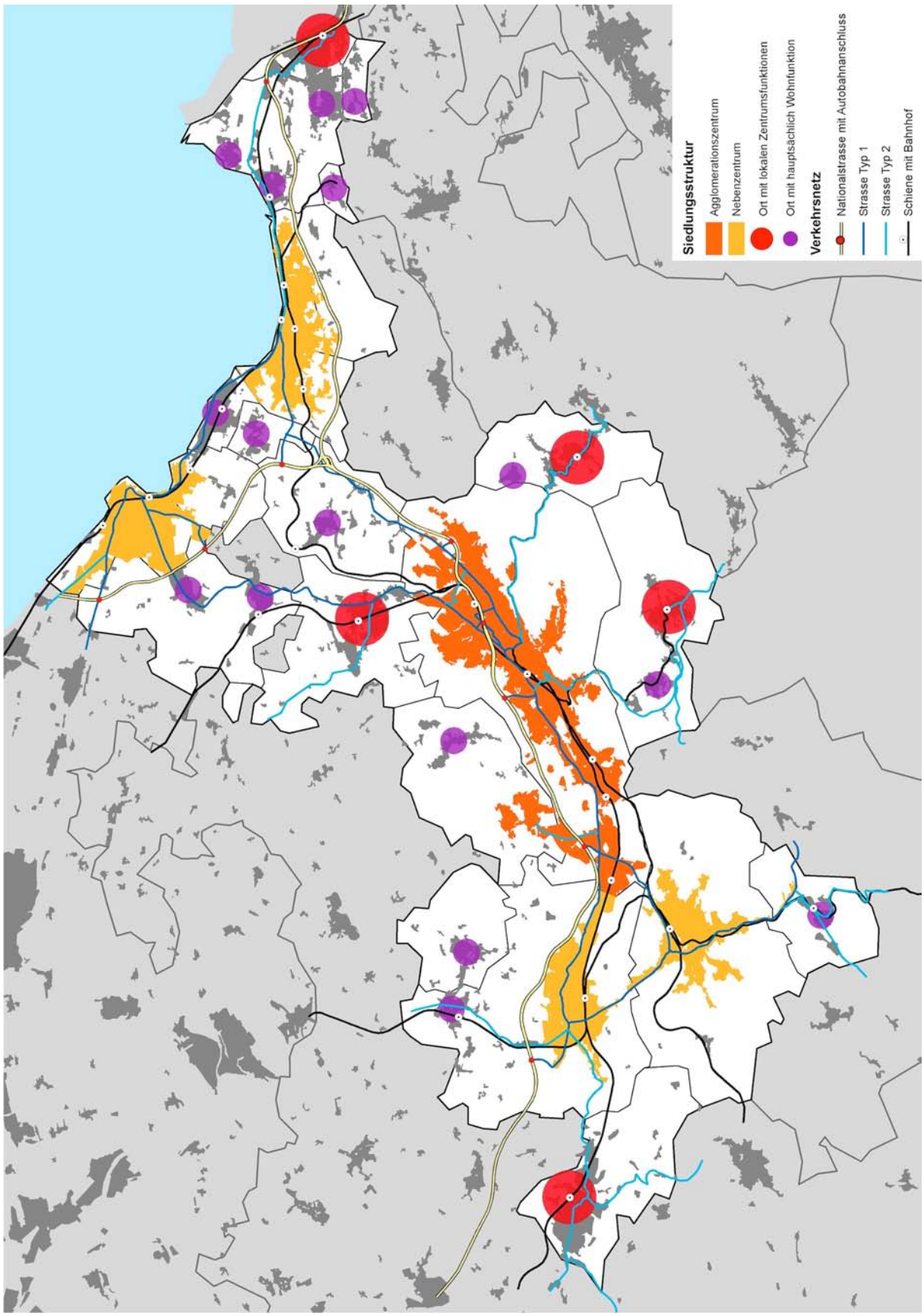



*Abb. 18: Siedlungsstruktur und Verkehrssystem*

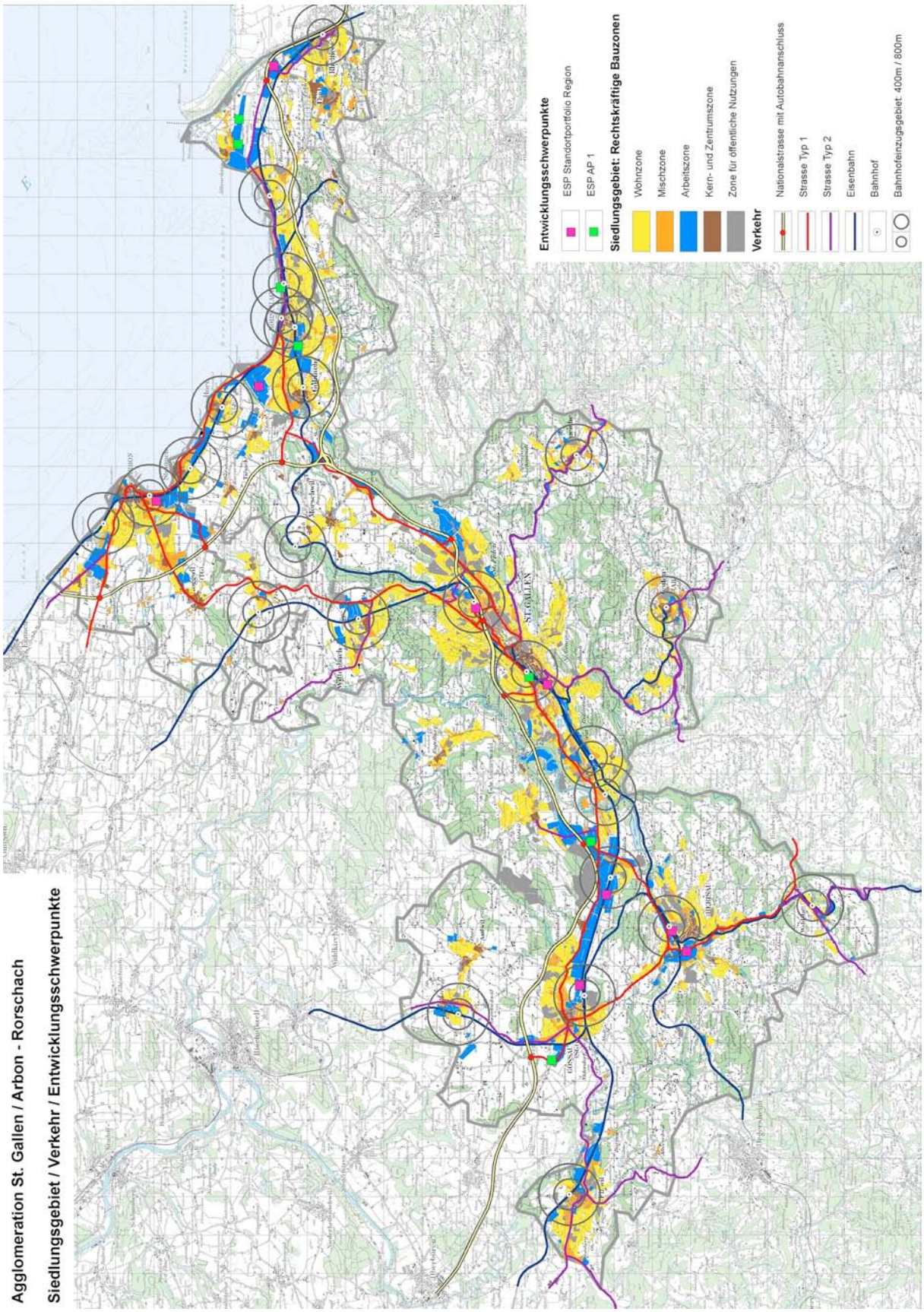



*Abb. 19: Rechtskräftige Bauzonen (2006) und Entwicklungsschwerpunkte. Datenquellen: Kantone AR / SG / TG, Bauzonen; Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee, Regionales Standortportfolio*

### 1.4.4 *Verkehrsintensive Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen*

Das Konsumverhalten zeigt die gleichen Trends wie die Beschäftigtenentwicklung. 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, 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 Linien (neue Linie Herisau - Arena (Stadion) - Säntispark/Abtwil).

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 Standortplanung für publikums- bzw. verkehrsintensive Nutzungen in der Region St.Gallen wurden 2006 modellhaft die Abhängigkeiten zwischen dem Pro-Kopf-Volumen pro Jahr, dem Umsatz pro $m^2$ Verkaufsfläche pro Jahr sowie dem Marktvolumen je Gemeinde und den daraus resultierenden Kaufkraftströmen aufgezeigt. Daraus ergibt sich, dass es 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, eines Kunden pro $m^2$ Verkaufsfläche 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 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 Abb. 20 zeigt diese Über- und Unterdeckungen für die Agglomeration.

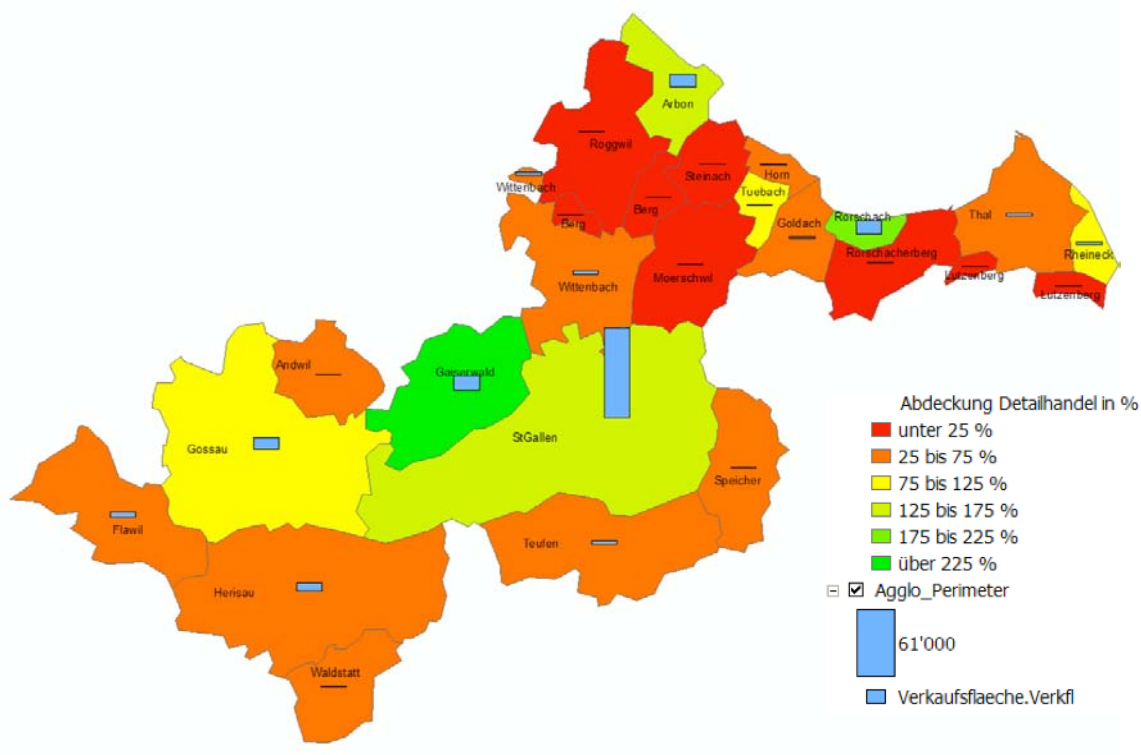



*Abb. 20: Versorgungsqualität mit Detailhandelsflächen bezogen auf die Bevölkerungszahl und die absoluten Detailhandelsflächen (täglicher und periodischer Bedarf). Quelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Betriebszählung*

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

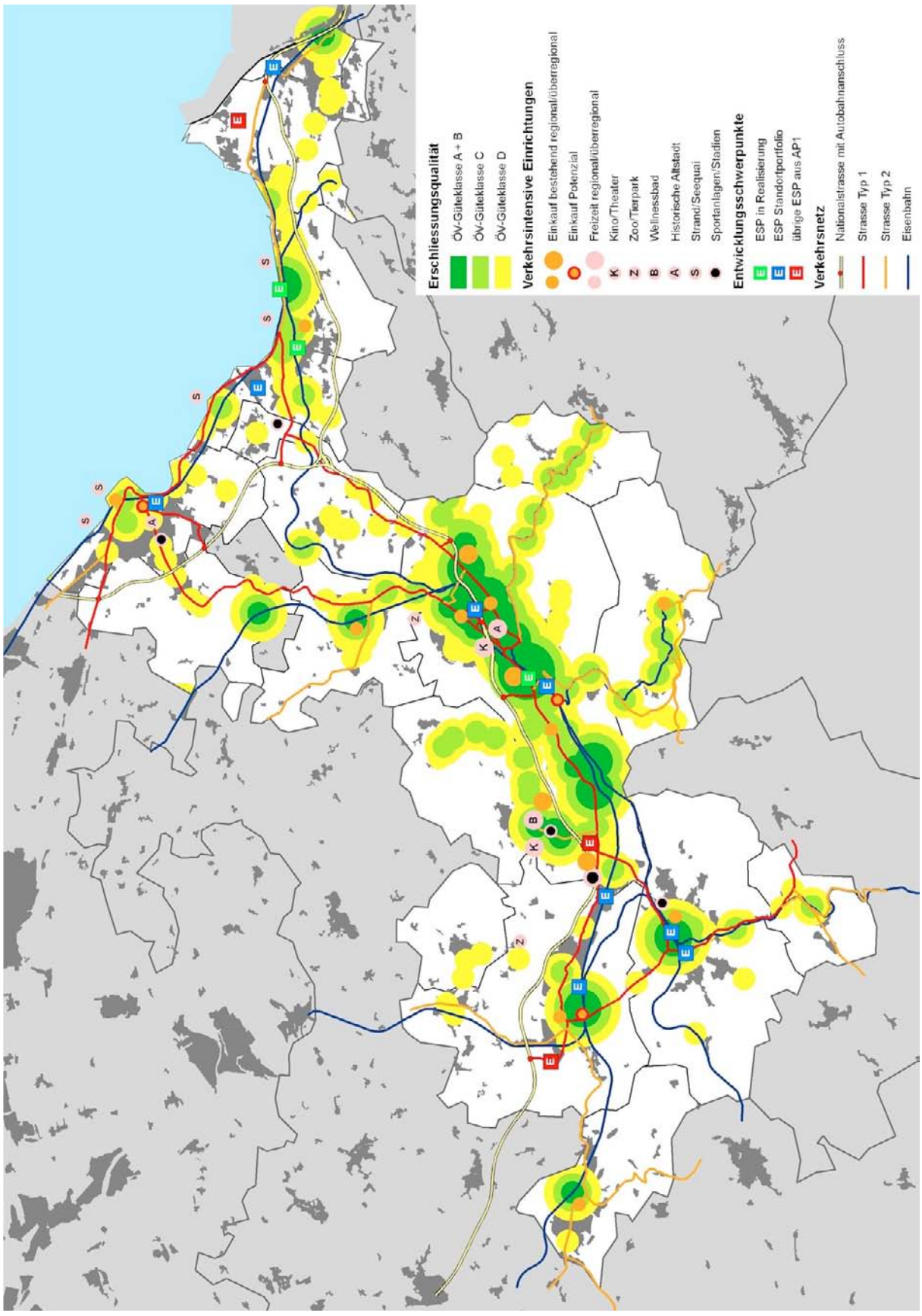



*Abb. 21: Verkehrsintensive Einrichtungen und ÖV-Erschliessungsqualität. Datenquelle für die Beurteilung der Erschliessungsqualität: Bundesamt für Raumentwicklung, Web-GIS „Agglomerationsprogramme“*

### 1.4.5 *Entwicklungsschwerpunkte / wirtschaftliche Schwerpunktgebiete*

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

Im AP 1 sind die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bzw. wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete bezeichnet worden (vgl. Abb. 21), welche federführend von den Gemeinden mit Unterstützung der Kanton aufzubereiten und zu entwickeln sind.

Folgende Standorte stehen derzeit in Realisierung

- Alcan-Areal, Rorschach (Überbauung im Stadtwald)
- ehemaliges Areal "Swiss Marina", Rorschach (Headquarter Würth AG)
- Bahnhof-Nord, St.Gallen (FH St.Gallen)

Unter Federführung der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee sind die für die Agglomeration wichtigsten Wirtschaftsstandorte (inkl. Wohnen) im Rahmen eines regionalen Standortportfolios vertieft und aufbereitet worden.

Mit der Erarbeitung des Standortportfolios konnte auf regionaler Ebene ein Konsens über die wichtigsten wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete mit Entwicklungspotenzial erreicht werden. Bei den Standorten handelt es sich um grosse Areale in Bahnhofsnähe sowie grosse Industriebrachen oder Industrielandreserven, die für eine Umnutzung oder eine koordinierte Gesamtentwicklung geeignet sind:

- Herisau Bahnhof,
- Herisau Untere Fabrik / Hölzli (Cilander),
- Gossau Bahnhof Nord,
- St.Gallen Güterbahnhof,
- St.Gallen St.Fiden,
- Arbon Saurer WerkZwei / Hamel,
- Rorschach / Goldach Thannäcker,
- Thal-Altenrhein,
- St.Gallen West / Gossau Ost

Für die Auswahl der Standorte wurden die Kriterien für wirtschaftliche Schwerpunktgebiete gemäss Richtplan des Kantons St.Gallen berücksichtigt. Im Rahmen der Erarbeitung des Portfolios wurde für jeden Standort eine Standort- und Marktanalyse durchgeführt. Auf dieser Basis entstand für jedes Areal eine mögliche Positionierung, welche ein Standortprofil mit Angaben zur Nutzung / zum Nutzungsmix, zum Ertragspotenzial, zur Adressbildung und zur Gesamtgestaltung sowie eine entsprechende Visualisierung umfasst. Durch die gesamtregionale und interkantonale Herangehensweise konnte die Positionierung der Standorte geschärft und besser abgestimmt werden.

Das Portfolio zeigt den Handlungsbedarf für die einzelnen Standorte im Hinblick auf die eigentlichen Arealentwicklungsprozesse auf. Für diese konnte im Rahmen eines interkantonalen Projekts der Neuen Regionalpolitik (NRP) eine Mitfinanzierungsmöglichkeit und damit eine Anreiz und eine Unterstützung für die federführenden Standortstädte/-gemeinden geschaffen werden.

Bei den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) handelt es sich primär um ESP Wirtschaft. Zum Teil sind aber auch erhebliche Nutzungsanteile Wohnen vorgesehen, wenn sich dies im Sinne eines optimalen Nutzungsmix angezeigt war. Wie die Übersicht in Abb. 22 zeigt, liegen die ESP hoher Nutzungsintensität in Übereinstimmung mit dem Strukturmodell vorwiegend an Standorten mit hoher Nutzungsdurchmischung und vollständigen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Konsum) und sehr guter ÖV-Anbindung (Bahnhofs-Areale, Einzugsgebiete Bahn) angesiedelt.

Die Standorte Tannäcker Goldach, Thal Altenrhein und Untere Fabrik/Hölzli, Herisau, welche auch der Entwicklung von flächenintensiven Industrie- und Gewerbebetrieben dienen, besetzen Lagen mit guter Verkehrsanbindung und geringer Beeinträchtigung von Wohngebieten.

Gestützt auf das Bild der Agglomeration ist im Sinne der Vernetzung und der kurzen Wege eine angemessene regionale Verteilung dieser Interessengebiete zielorientiert.

Die übrigen Standorte aus dem AP1 sind:

- Flughafen Altenrhein, Thal (ESP gemäss Richtplan)
- Piccardstrasse/Altenwegen, St.Gallen (ESP gemäss Richtplan; Entwicklung nur unter der Bedingung, dass die Entwicklungsdynamik des prioritären Standorts SG-West nicht beeinträchtigt wird)
- Westtangente, Gossau (kein ESP gemäss Richtplan, Einzonung in kommunaler Abstimmung abgelehnt)

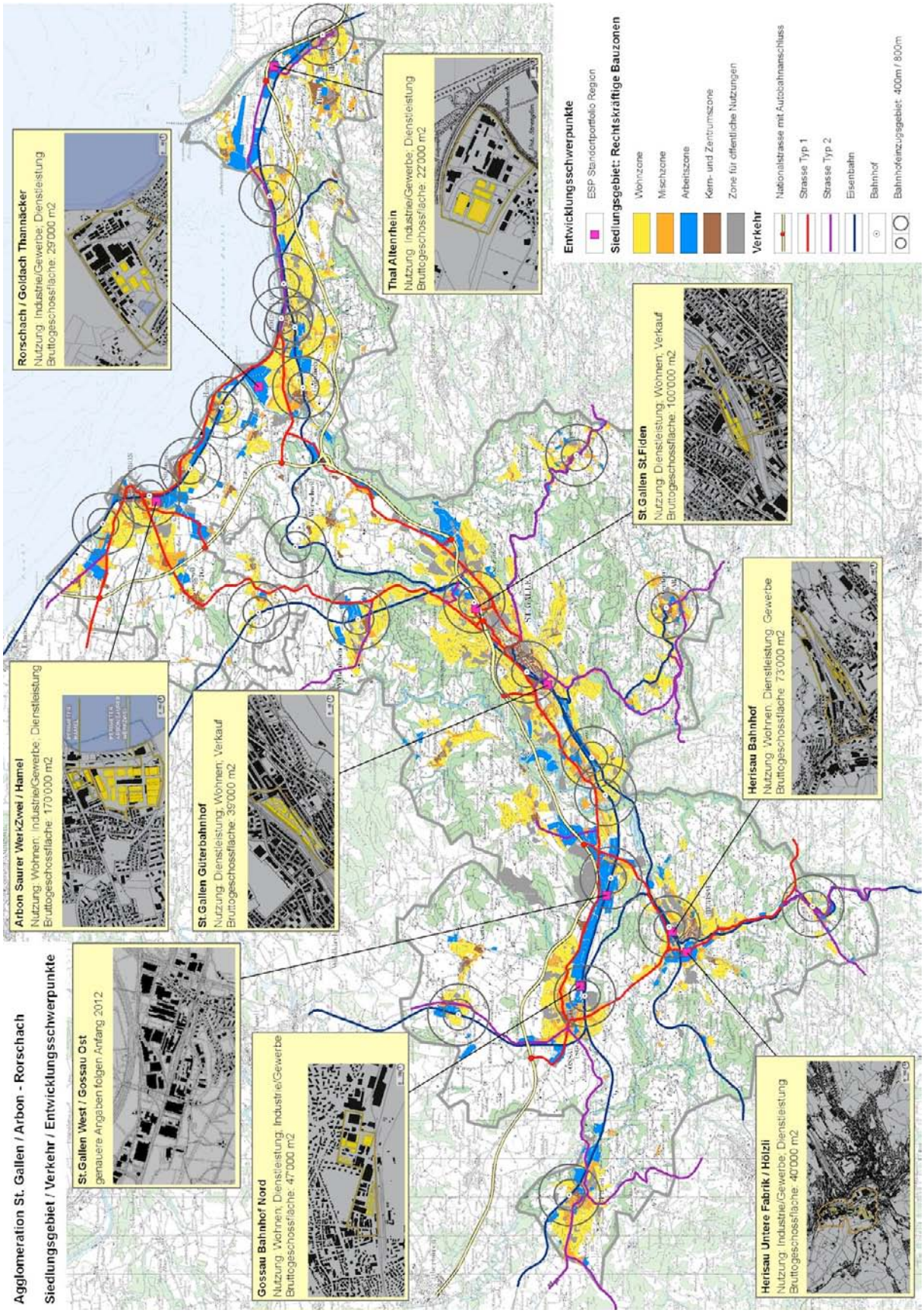



*Abb. 22: Übersicht Entwicklungsschwerpunkte gemäss Standortportfolio. Datenquelle: Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee*

## 1.5 Landschaft

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation hat sich auf die Problemfelder bzw. die Abstimmung von Siedlung und Verkehr konzentriert. Im Sinne einer umfassenden Gesamtbetrachtung wird im Agglomerationsprogramm 2. Generation auch die Landschaft bzw. der Freiraum innerhalb und ausserhalb der Siedlungen in die Überlegungen mit einbezogen.

### 1.5.1 *Natur- und Landschaftswerte*

Natur und Landschaft im Agglomerationsperimeter sind geprägt durch landwirtschaftlich genutzte Kulturlandschaften, Bäche und Flüsse mit ihren Tobeln (Glatt, Wissbach, Sitter, Wattbach, Goldach, Steinach), Geländebrüche und Hügelzüge (Nieschberg, Rechberg, Wachtenegg, Hafnersberg, Rosenberg, Menzlen, Solitüde, Bernegg, Freudenberg, Kapf, Eggen, Eggersrieter Höhi etc.) sowie Waldflächen. Eine besondere Qualität der Landschaft in und um die Agglomeration liegt darin, dass nicht nur die Orte, denen gemäss Strukturmodell Siedlung hauptsächlich Wohnfunktion zukommt, von offener Landschaft umgeben sind. Auch vom Haupt- und von den Nebenzentren ist die freie Landschaft durchwegs auf kurzen Wegen erreichbar.

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften und Naturwerte sind in den kantonalen Richtplänen bezeichnet und im Rahmen der Ortsplanungen von den Gemeinden auch weitgehend geschützt.

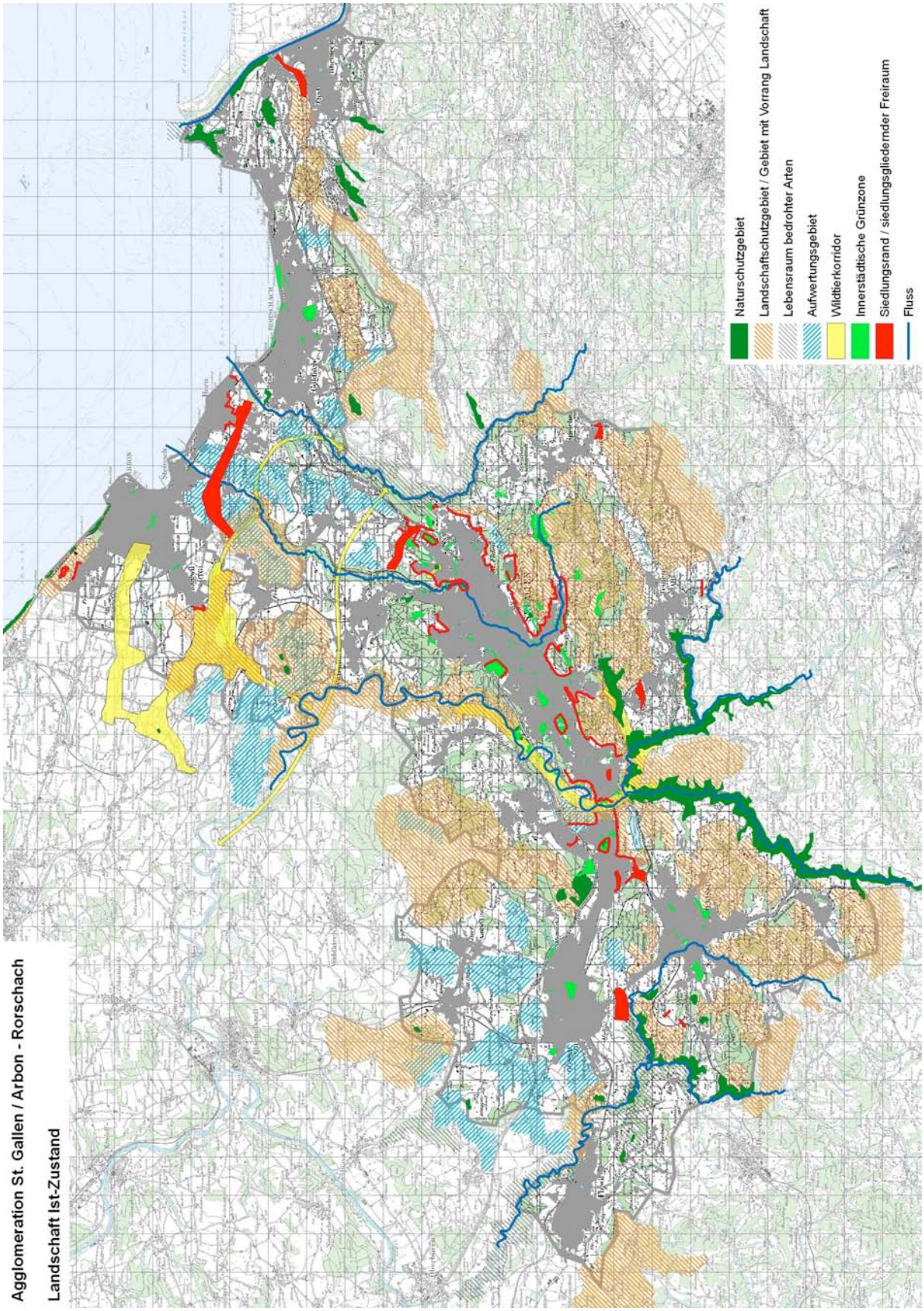



*Abb. 23: Landschaft Ist-Zustand. Datenquellen: Kantonale Richtpläne AR / SG / TG, Richtplan der Stadt St.Gallen*

### 1.5.2 *Siedlung und Landschaft*

Die Landschaft in der Agglomeration lässt sich, ausgehend von den im Strukturmodell Siedlung definierten Haupt- und Nebenzentren, wie folgt charakterisieren:

*a) Stadt St.Gallen (Hauptzentrum)*

| | |
|---|---|
| *Landschaftstypologie, Landschaftsbild* | – Die „Stadt im grünen Ring“ als schmale, in ost-westlicher Richtung verlaufende, in der Längsrichtung von je einem Hügelzug begrenzte Stadtlandschaft mit Pärken, Stadtgrün und z.T. alten Baumbeständen<br>– Soweit noch unüberbaut, sind die Hügelflanken als naturnaher Raum erlebbar<br>– grössere zusammenhängende Waldflächen im Raum Chapf, Freudenberg, Bernegg und Menzlen, ebenso in dem vom Rosenberg gegen Norden ins Sittertobel abfallenden Gebiet<br>– Wattbach, Sitter und Goldach als naturnahe Fliessgewässer am Siedlungsrand |
| *Prioritäre (Erholungs-) Nutzungen* | – Flanieren, Kultur (Innenstadt, Stiftsbezirk, Museumsquartier)<br>– Sport (Kreuzbleiche, Gründenmoos, Drei Weihern, Sporthallen und Schulanlagen)<br>– -Stadtrand / -umland: Spazieren, Joggen, Biken |
| *Brennpunkte der Erholung* | – Stadtpark, Kreuzbleiche, Drei Weihern, Tierpark Peter und Paul |
| *Einzugsgebiet (Nutzer)* | – Innenstadt und z.T. Sportanlagen: Überregional<br>– Stadtrand / -umland: Lokal (Naherholung) |
| *Stärken, Potenziale* | – Naherholungsgebiete dank der langgezogenen Siedlungsstruktur auf kurzen Wegen erreichbar<br>– Zugang zu den Naherholungsgebieten mit ÖV gut erschlossen (mit Einschränkung: Peter und Paul)<br>– Innerstädtische / stadtnahe Grünräume (Kreuzbleiche, Stadtpark, Peter und Paul, Drei Weihern) |
| *Gefährdungen, Defizite* | – Siedlungsdruck (Riethüsli, St.Georgen, unterer Freudenberg / Birnbäumen, Notkersegg, Peter und Paul |

*b) Herisau*

| | |
|---|---|
| *Landschaftstypologie, Landschaftsbild* | – Herisau als städtisch geprägter Siedlungsraum in markanter Hügellandschaft, deren Topografie auch die fingerartig ausgreifende Siedlungsstruktur prägt<br>– Naturwerte insbesondere im Hundwilertobel (Urnäsch) und entlang von Glatt und Wissbach |
| *Prioritäre (Erholungs-) Nutzungen* | – Im Zentrum von Herisau städtisches Leben (Einkaufen), Sport (Eishalle, Sportanlage Ebnet)<br>– Ausserhalb des Siedlungsgebietes Naherholung (Spazieren, Joggen, Biken) und Landwirtschaft |
| *Brennpunkte der Erholung* | – Saum, Rechberg, Sedel, Wissbachschlucht, Hundwilertobel |

| | | |
|---|---|---|
| *Einzugsgebiet (Nutzer)* | – | Eher lokal: Herisau (Gossau, St.Gallen) |
| *Stärken, Potenziale* | – | Naherholungsgebiete aus den Wohngebieten auf kurzen Wegen erreichbar (mit ÖV noch nicht optimal erschlossen) |
| | – | Landwirtschaft als Attraktor für Erholung Suchende (Themenwege, Besenbeizen, Hofverkauf) |
| *Gefährdungen, Defizite* | – | Belastungen durch touristischen MIV zum / vom Alpstein (Spitzen an Wochenenden und Ferienzeit) |
| | – | Lücken in der ÖV- / LV-Erschliessung von Ausgangspunkten |
| | – | Konfliktpotenzial Erholung Suchende / Landwirtschaft |

*c) Gossau - Flawil*

| | | |
|---|---|---|
| *Landschaftstypologie, Landschaftsbild* | – | Von grossen Verkehrsachsen (A1, SBB-Linie) und zwischen St.Gallen-West und Gossau Ost von Industriebauten geprägter Siedlungsraum |
| | – | Übergang städtisches Gebiet zu Appenzeller und Toggenburger Hügellandschaft (im Süden), zur Glattlandschaft (im Westen) sowie zu offener, landwirtschaftlich genutzter Kulturlandschaft (nördlich und östlich). |
| *Prioritäre (Erholungs-) Nutzungen* | – | städtisches Leben Gossau, kleinstädtisches Leben in Flawil mit Naherholung |
| | – | Wandern, Joggen, Spazieren, Radfahren, Biken, Reiten |
| | – | Südlich, nördlich und westlich von Gossau: Landwirtschaft |
| *Brennpunkte der Erholung* | – | Abenteuerland Walter Zoo |
| *Einzugsgebiet (Nutzer)* | – | Lokal (Naherholung Gossau, Flawil, Herisau) |
| | – | Abenteuerland Walter Zoo: Überregional |
| *Stärken, Potenziale* | – | Naherholungsgebiete (für Joggen, Spazieren, Biken) liegen „vor der Haustür“ |
| | – | Landwirtschaft als Attraktor für Erholung Suchende (Themenwege, Besenbeizen, Hofverkauf) |
| *Gefährdungen, Defizite* | – | Siedlungsentwicklung Gossau Ost - St.Gallen West (bereits zusammengewachsen) und Gossau Süd - Herisau |
| | – | Zugang zu Naherholungsräumen durch Verkehrsachsen z.T. erschwert |
| | – | Belastung des Zentrums durch Durchgangsverkehr |
| | – | Gestaltung der Ortseinfahrten und Siedlungsrandlagen auf den Eingangsachsen (von A1, Herisau, St.Gallen) |

*d) Arbon - Steinach - Horn*

| | | |
|---|---|---|
| *Landschaftstypologie, Landschaftsbild* | – | Arbon als Stadt mit Seeanstoss, bildet mit Steinach und Horn (und weiter bis Staad) ein praktisch geschlossenes Siedlungsband |
| | – | Im Hinterland durch landwirtschaftliche Nutzung geprägte Kulturlandschaft mit vielen Obstbaumkulturen, z.T. noch Hochstammkulturen |

| | |
|---|---|
| *Prioritäre (Erholungs-) Nutzungen* | – Flanieren (Seepromenade), baden<br>– Wassersportarten (Segeln, Surfen)<br>– Skaten und Radfahren (Bodenseeweg und von St.Gallen Richtung See) |
| *Brennpunkte der Erholung* | – Schwimmbäder, Hafenanlagen, Seeuferwege / -promenaden |
| *Einzugsgebiet (Nutzer)* | – Lokal und regional / überregional (Schwimmen / Wassersport, Bodenseeradweg) |
| *Stärken, Potenziale* | – Lage am See<br>– Mit Radwegen gut erschlossen |
| *Gefährdungen, Defizite* | – Nur noch wenige naturnahe Uferbereiche<br>– Seeufer z.T. nicht öffentlich zugänglich<br>– Bahnlinie und Seestrasse beeinträchtigen z.T. die Attraktivität des Seeufers<br>– Parkierung / Verkehr im Bereich Seeufer an schönen Wochenenden |

*e) Rorschach (Goldach - Thal)*

| | |
|---|---|
| *Landschaftstypologie, Landschaftsbild* | – Städtisch geprägter, zusammenhängender Siedlungsraum Goldach-Rorschach-Rorschacherberg-Staad(-Altenrhein)<br>– Im Norden Seeanstoss, im Süden Übergang in die Hügellandschaft Fünfländerblick-Appenzeller Vorderland mit grösseren Waldflächen |
| *Prioritäre (Erholungs-) Nutzungen* | – Flanieren (Seepromenade), baden<br>– Wassersportarten (Segeln, Surfen)<br>– Skaten und Radfahren (Bodenseeweg und von St.Gallen Richtung See und Rheintal) |
| *Brennpunkte der Erholung* | – Schwimmbäder (Goldach, Rorschach, Altenrhein), Hafenanlagen, Seeuferwege / -promenaden |
| *Einzugsgebiet (Nutzer)* | – Lokal und regional / überregional (Schwimmen / Wassersport, Bodenseeradweg) |
| *Stärken, Potenziale* | – Lage am See<br>– Nähe Appenzeller Vorderland (Wandergebiet) |
| *Gefährdungen, Defizite* | – Nur noch im Gebiet Altenrhein naturnahe Uferbereiche<br>– Öffentlicher Seeuferweg nicht durchgehend<br>– Bahnlinie und Seestrasse beeinträchtigen z.T. die Attraktivität des Seeufers<br>– Parkierung / Verkehr im Bereich Seeufer an schönen Wochenenden<br>– Nutzungsdruck (Nutzungsbegehren auf Umstrukturierungs- und brachliegende Gebiete am See / Umgang mit baulichen Ergänzungen) |

Wichtig für die Agglomeration sind vor allem auch die an sie angrenzenden Gebiete der weiteren Region, welche der Naherholung dienen, wobei im Appenzellerland wandern und biken im Vordergrund stehen, in den nördlich angrenzenden Gebieten dank eines dichten

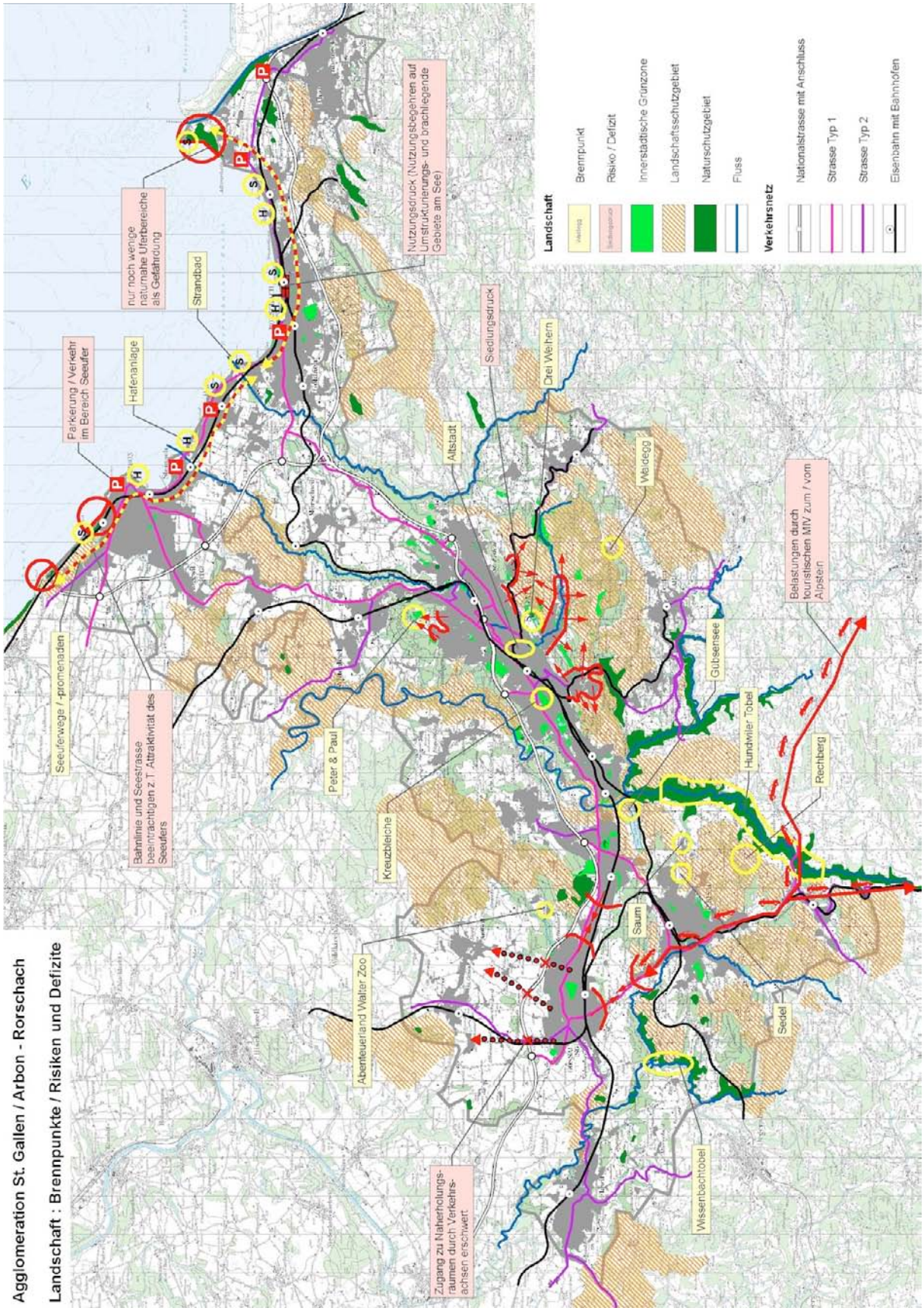



*Abb. 24: Landschaft, Brennpunkte / Risiken und Defizite*

Netzes an Radwegen eher das Radfahren bzw. Biken. Damit ist namentlich an schönen Wochenenden auf den Achsen zu den Seilbahnstationen im Alpstein ein starkes Verkehrsaufkommen verbunden.

## 1.6 Verkehr

### 1.6.1 *Motorisierter Individualverkehr*

*a) Struktur des Verkehrssystems, überregional*

Die überregionale Anbindung der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach zu anderen Zentren Richtung Westen besteht über die A1 in guter Qualität. Ebenso zu den schweizerischen Teilen der Rheintaler Agglomerationen sowie Richtung Süden über die A1 und A13.

In der überregionalen Struktur des Strassennetzes liegen die Defizite insbesondere in einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Mittelzentren St.Gallen und Konstanz (-Singen/Stuttgart) und somit zwischen der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach und der Agglomeration Amriswil-Romanshorn sowie in der Verbindung zwischen Arbon und Frauenfeld (über Amriswil und Weinfelden), als Teil des Grundnetzes Strasse gemäss Sachplan Verkehr des Bundes.

Ein weiteres grosses Defizit liegt in der mangelhaften Verbindung des schweizerischen und österreichischen Nationalstrassennetzes im unteren Rheintal und damit der Verbindung der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach und des Agglomerationsraums Bregenz-Dornbirn (-München) mit je rund 200‘000 Einwohnern.

*b) Struktur des Verkehrssystems, Verkehrsbelastungen und –kapazitäten, innerregional*

Bezüglich des bestehenden Verkehrsnetzes Strasse (siehe Abb. 25) wird auf die wichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren und Orten (gemäss Typisierung in Kap. 1.4.1 vorne), die Autobahnanschlüsse und die Anschlüsse an die ausserregionalen Zentrumsorte abgestellt. Die Herleitung der Typisierung ergibt sich aus dem nachfolgenden Kapitel 4 (Zukunftsbild / Ziele). Auf diesen Verkehrsverbindungen wird auch ein massgeblicher Teil des für die Agglomeration wichtigen strassengebundenen ÖV abgewickelt.

Abbildung 26 zeigt die aktuelle Verkehrsbelastung (AP1 2006, AP2 2010) auf den für die Agglomeration wichtigen Verkehrsachsen anhand des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV). Für die Autobahnen im Agglomerationsperimeter wird dabei von einer maximalen Leistungsfähigkeit 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 die Leistungsfähigkeit bereits überschreiten:

- Stadtautobahn A1, Abschnitt Rosenbergtunnel (> 70'000 Fz. / Tag)
- St.Gallen Unt. Graben, innerstädt. Kantonsstrasse (> 25'000 Fz. / Tag).

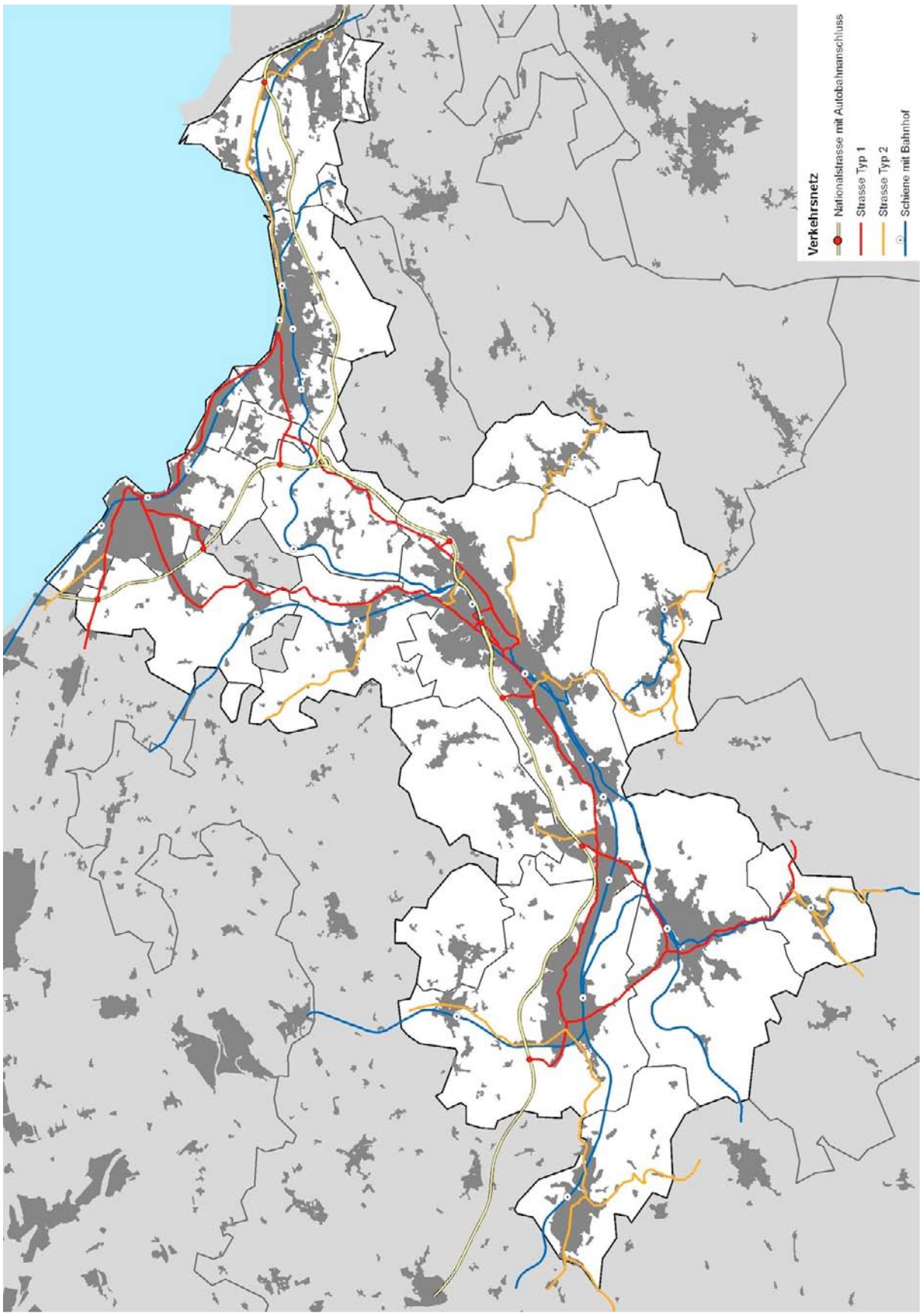



*Abb. 25: Übersichtskarte bestehendes Verkehrsnetz*

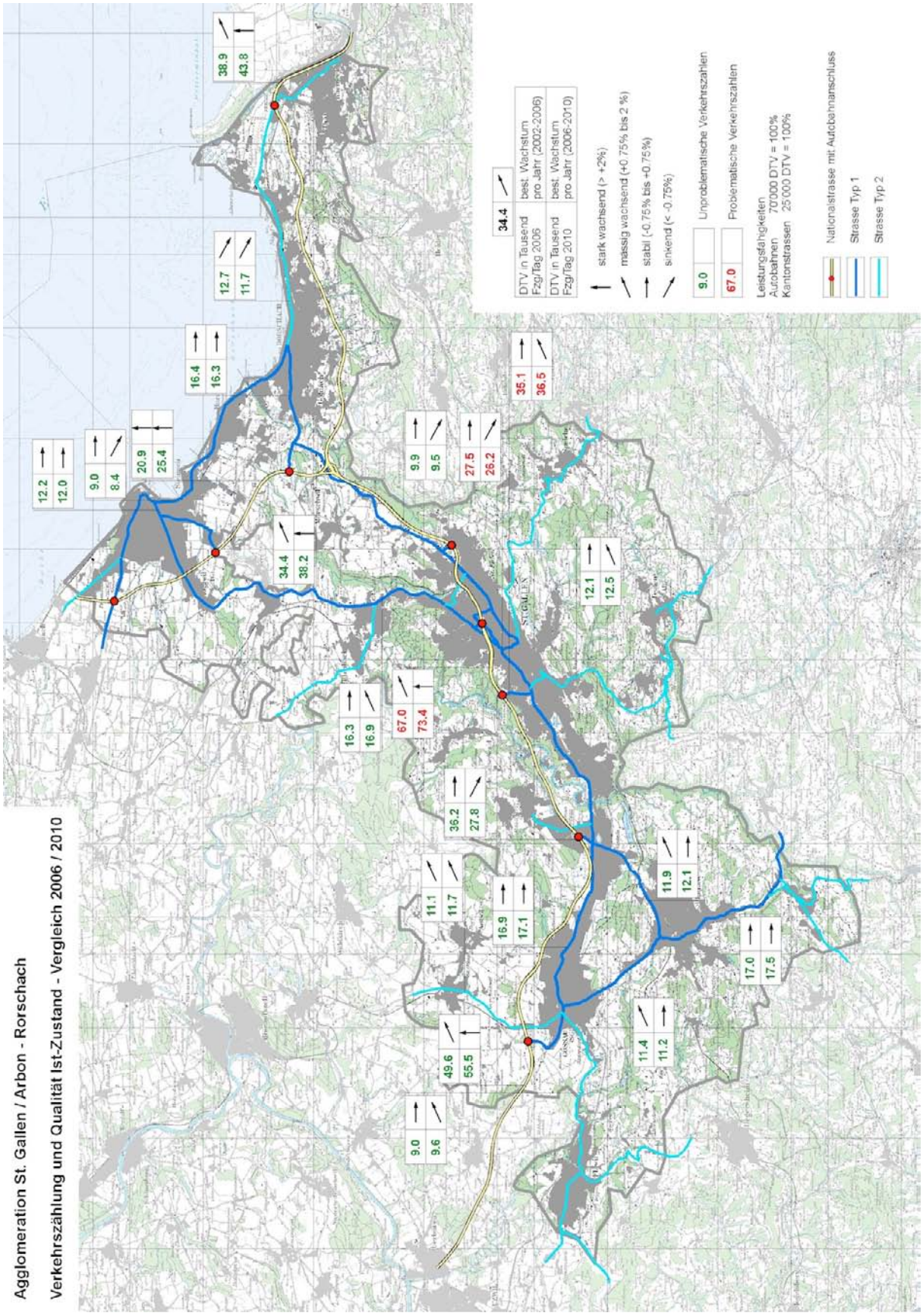



*Abb. 26: Übersichtkarte Verkehrsaufkommen Ist-Zustand. Datenquelle: Tiefbauämter der Kantone AR / SG / TG, Verkehrszählungen*

*c) Schwachstellen*

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.

*Nationalstrasse A1*

Im Raum St.Gallen besteht auf dem Nationalstrassenabschnitt zwischen den Anschlüssen Winkeln und Neudorf während Verkehrsspitzen bereits heute ein Engpass. Bis im Jahr 2030 wird sich diese Situation als Folge der erwarteten Verkehrszunahme weiter verschärfen. Das Bundesamt für Strassen hat im Sommer 2010 eine Projektstudie lanciert, in welcher alle möglichen Varianten zur Beseitigung dieses Engpasses geprüft werden und die beste Variante festgelegt werden soll. Hauptziel muss es sein, die Funktionsfähigkeit der A1 (inkl. Anschlüsse) als übergeordnete Hauptverkehrsachse durch betriebliche und gezielte bauliche Massnahmen sicherzustellen.

*Agglomerationszentrum*

Altstadt / Innenstadt / Güterbahnareal:

Der Standort St.Gallen Altstadt / Innenstadt ist der wichtigste Arbeits- und Einkaufsort der Agglomeration, was aus raumplanerischer Sicht (Einwohnerdichte, Einzugsgebiet, ÖV-Erschliessung, Voraussetzungen für den LV) auch richtig ist. 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: Überlastung Linksabbieger aus Richtung Ost in Richtung Innenstadt wegen Schliessung von Längsachsen (Altstadt-Durchfahrt) zum Schutze der Altstadt
- St.Leonhard-Brücke, Autobahnanschluss Kreuzbleiche: Der Rückstau auf der Rosenbergstrasse zurück in den Autobahntunnel stellt einerseits eine Gefahrenquelle dar. Andererseits wird der strassengebundene ÖV in diesem „Verkehrsnadelöhr“ 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. Durch eine neue Spuraufteilung und Verkehrsführung auf der Splügenstrasse mit Lichtsignalsteuerung der Knotenkette ist die Situation optimiert worden.
- 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 weitere Entwicklung 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 (untere Fabrik / Hölzli) wie in Gossau (Bahnhof Nord) bestehen im Einzugsbereich der stark belasteten Achsen Entwicklungsschwerpunkte. Als Schwachstellen können lokalisiert werden:

- A1 Anschluss Herisau (Appenzeller Hinterland, Appenzell I.Rh.) in Gossau West und St.Gallen Winkeln

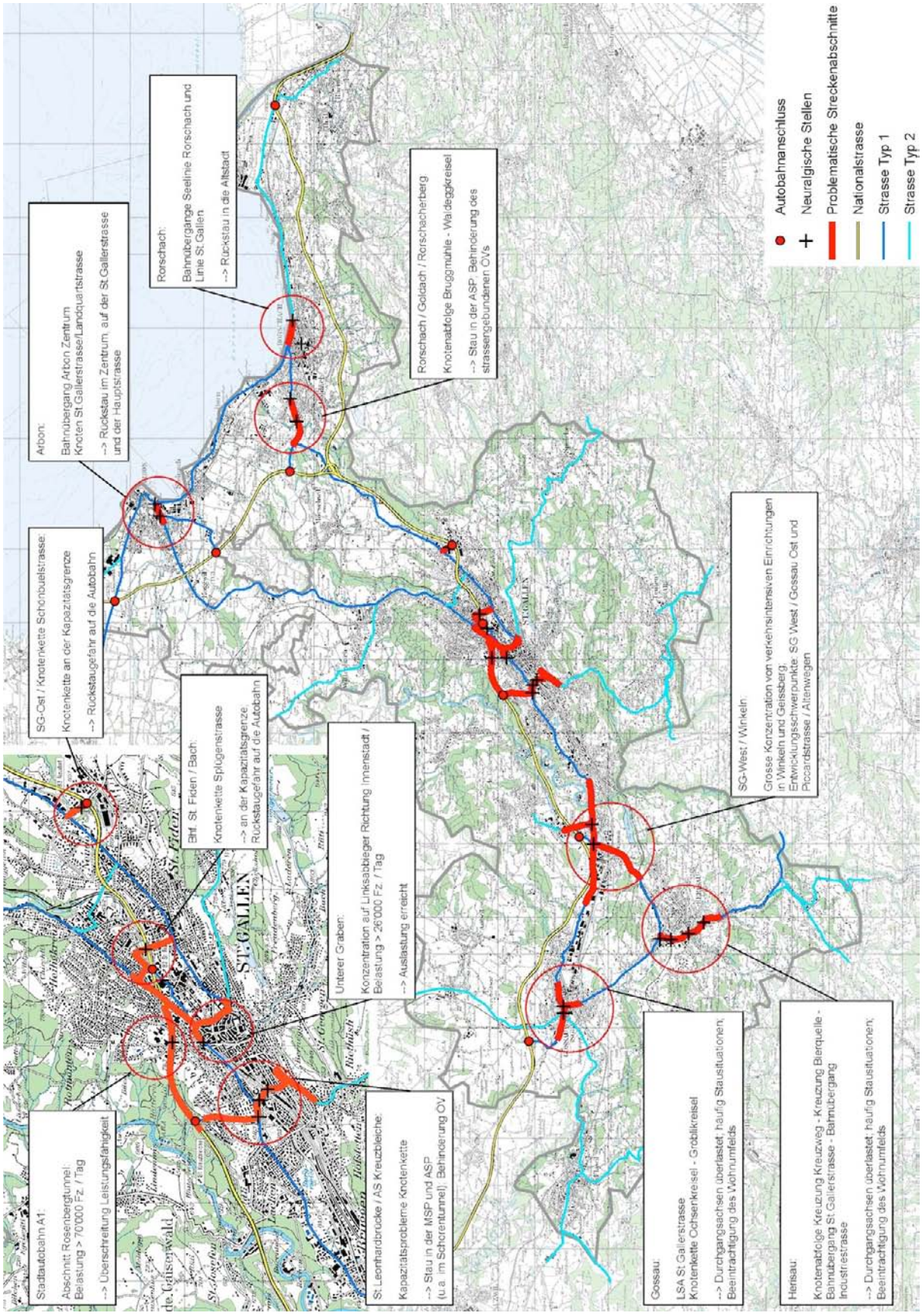



*Abb. 27: Schwachstellen MIV*

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

*Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg*

Rorschach / Goldach / Rorschacherberg zählt gemäss Strukturmodell zu den Nebenzentren der Agglomeration, welche bezüglich vollständiger Funktionen und Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums gestärkt werden sollen. Im Bereich der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung sind mit gezielten Projekten erste Erfolge zu verzeichnen (Ansiedlung Würth, Bauprojekt Hochhäuser im Stadtwald, Migros Trischliplatz etc.). Die Funktionsfähigkeit ist u.a. wegen des Verkehrs und Mängeln in der Aufenthaltsqualität, nach wie vor eingeschränkt.

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.

Das Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg verfügt über keinen zentralen Anschluss an die A1. Die beiden Anschlüsse Meggenhus und Buriet / Thal liegen dezentral. Eine direkte Anbindung an die A1 (Anschluss Witen) ist für die Kernentlastung von zentraler Bedeutung. Die Zweckmässigkeit eines Autobahnzubringers A1 Goldach / Rorschach / Rorschacherberg wurde in einer Zweckmässigkeitsberurteilung nachgewiesen (Schlussbericht ewp AG, dat. 5. Februar 2008).

Als neuralgische Punkte im Verkehrsnetz ergeben sich:

- A1 Anschluss Goldach / Rorschach / Rorschacherberg
- 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).

### 1.6.2 *Öffentlicher Verkehr*

*a) Angebotsstruktur überregional*

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.

Eine Analyse der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee zeigt, dass die Bahnverbindungen von St.Gallen in die benachbarten Zentren im Vergleich mit anderen Zentren deutlich unterdurchschnittlich ist. Die Erreichbarkeitsradien in einer Stunde Fahrzeit im Städtenetz Schweiz skizzieren diesen Befund eindrücklich.

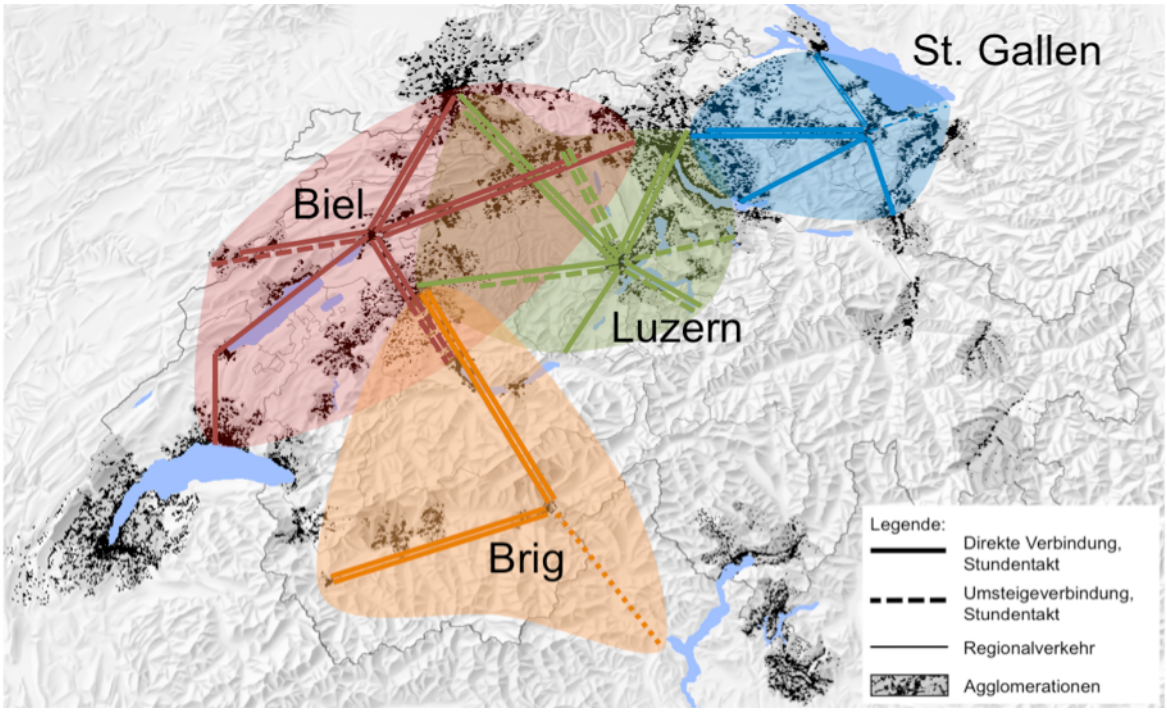



*Abb. 28: Skizze Erreichbarkeit Bahn im Städtenetz Schweiz: Erreichbarkeitsradien in einer Stunde Fahrzeit im Städtenetz Schweiz. Quelle: Darstellung Region Appenzell A.Rh. - St.Gallen - Bodensee*

Dies gilt insbesondere für die Städteverbindungen in den Raum Bodensee-Rheintal:

- Die Achse Richtung Wil-Winterthur-Zürich ist zwar bezüglich Direktheit und Regelmässigkeit befriedigend, nicht jedoch punkto Geschwindigkeit.
- Die Achse Richtung Konstanz weist denselben Mangel auf. Hier kommt hinzu, dass nicht Konstanz sondern Kreuzlingen angefahren wird und das Rollmaterial nicht dem üblichen Standard für Städteverbindungen entspricht.
- Die Achse Richtung Bregenz/Vorarlberg ist weder direkt, noch regelmässig, noch schnell (v.a. in den Randstunden Taktlücken).

Eine erste konkrete Verbesserung erfolgte mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010. Das bestehende Bahnangebot St. Margrethen-Bregenz wurde verdichtet, so dass sich zwischen 6 und 23 Uhr ein durchgehender Stundentakt (mit Verdichtungen) mit schlanken Anschlüssen auf die S-Bahnen von und nach Rorschach / St.Gallen / Herisau ergibt. Weitere Verbesserungsschritte (Direktverbindungen und Beschleunigung) sind zwingend.

In Bezug auf weitere ausserregionale Zentren bestehen Defizite in der Angebotsstruktur oder -qualität, so dass die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse stark beschränkt ist:

- St.Gallen-Appenzell/Alpstein (Reisezeit)
- St.Gallen-Amriswil (Direktheit, Reisezeit)

*b) Angebotsstruktur innerregional*

Die Agglomeration verfügt mit den verschiedenen Regional- und Ortsbussystemen sowie dem schienengebundenen ÖV-Netz über ein dichtes Haltestellennetz (siehe Abb. 29). Mit der hohen Haltestellendichte kann grundsätzlich eine hohe ÖV-Abdeckung des Siedlungsgebietes innerhalb der Agglomeration erreicht werden. Die hohe ÖV-Abdeckung erlaubt jedoch noch keine abschliessende Beurteilung der ÖV-Erschliessungsqualität. Es müssen dazu auch die Taktdichten berücksichtigt werden. Die Erschliessungsqualität durch Busse ist in Abb. 30 dargestellt.

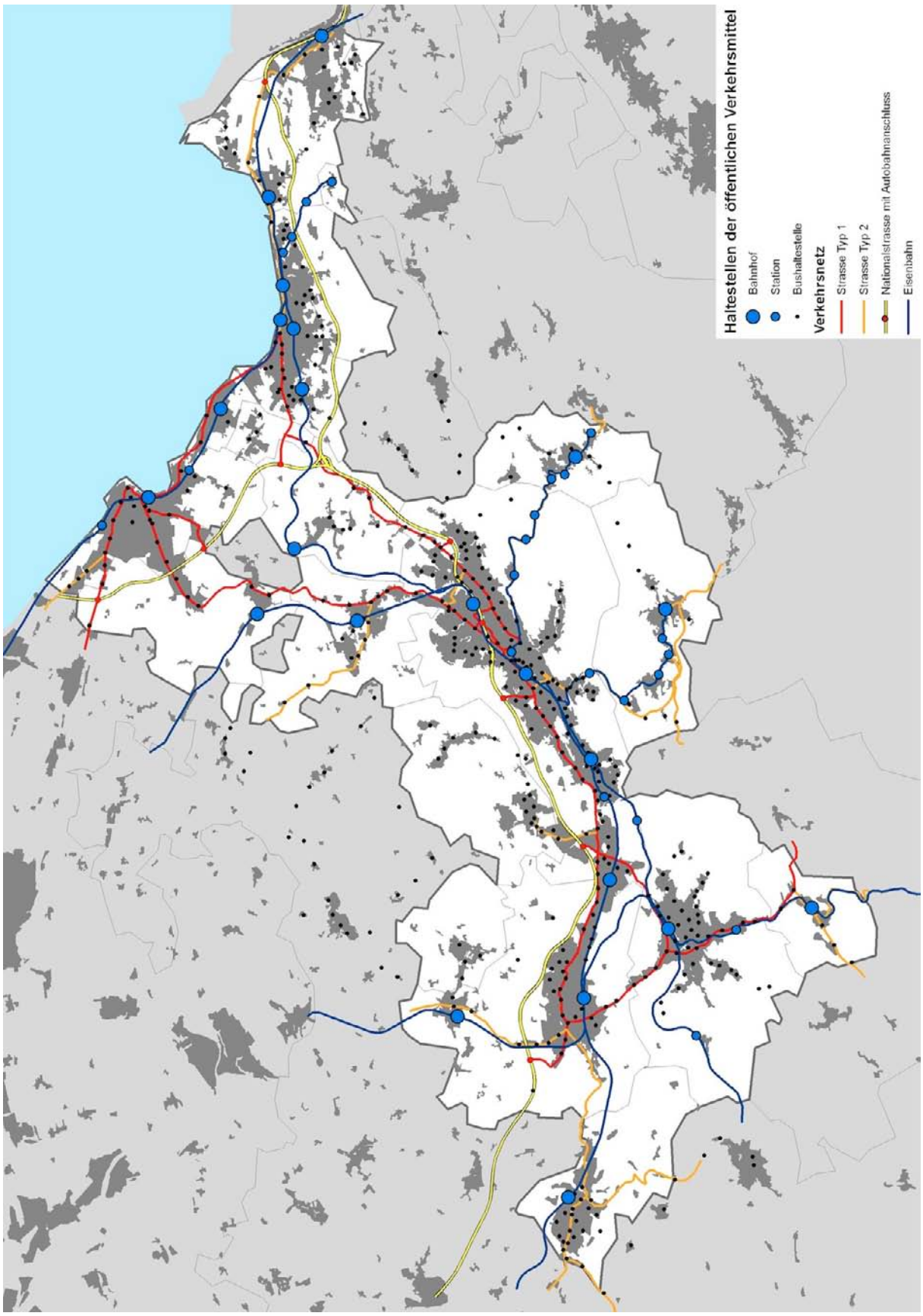



*Abb. 29: Übersichtkarte Haltestellennetz*

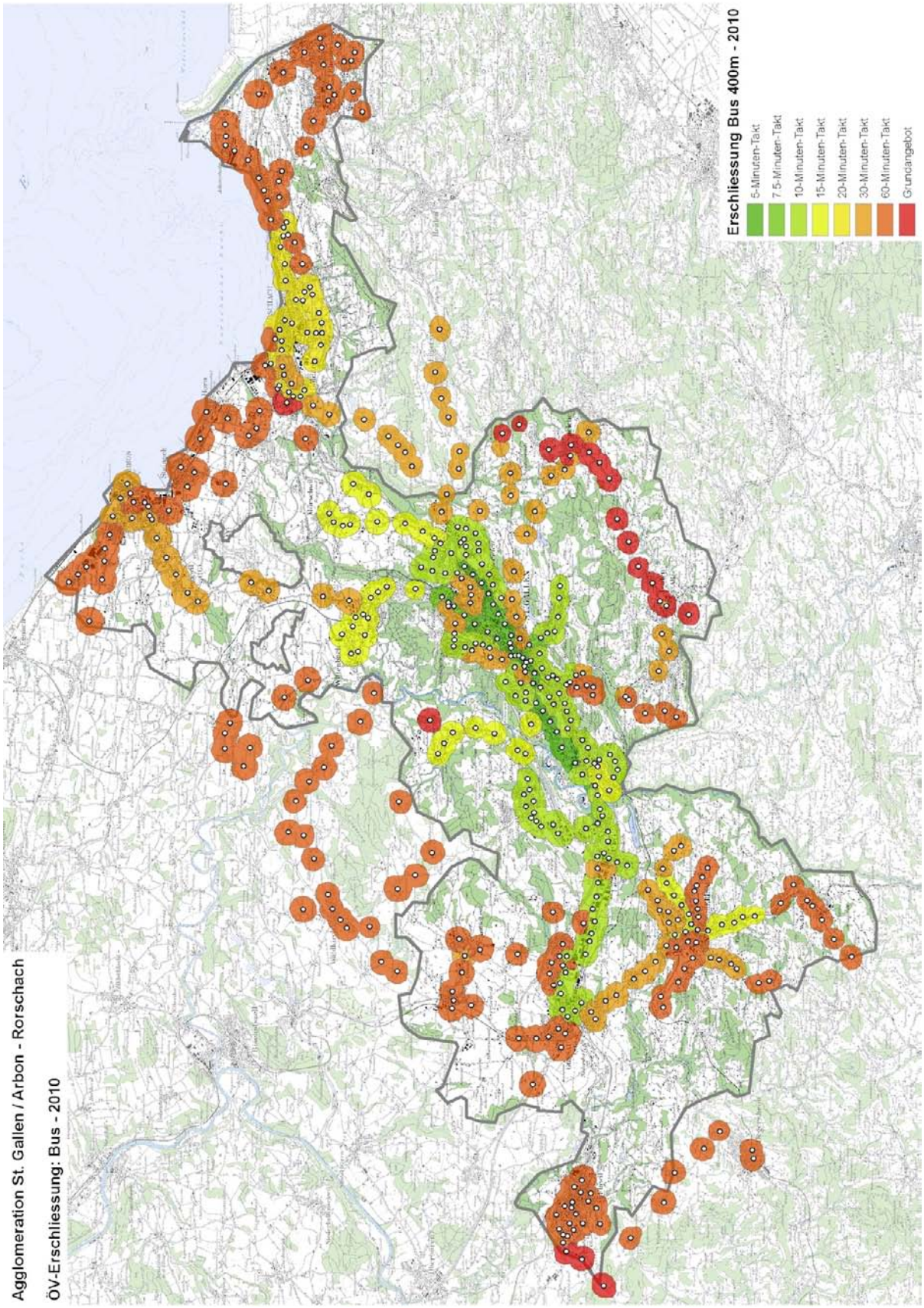



*Abb. 30: Erschliesssungsqualität / Taktdichte Bus 2010. Quelle: asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

Im Bereich der Grob- und Mittelverteilung kommt in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach insbesondere die S-Bahn zum tragen. Im Rahmen des Ausbauschritts 2013 (Massnahmen AP 1 und andere, z.B. HGV) konnten die Voraussetzungen geschaffen werden für eine erhebliche Angebotsverdichtung zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren:

Das Ziel des sauberen S-Bahn-Viertelstundentakts zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren konnte damit allerdings noch nicht überall erreicht werden:

- Auf der Achse Richtung Gossau ist bei vier S-Bahn-Verbindungen keine saubere Vertaktung möglich. Zudem muss aufgrund fehlender infrastruktureller Voraussetzungen die wichtige innerstädtische S-Bahnhaltestelle Bruggen ausgedünnt bedient werden.
- Richtung Rorschach ist erst der Halbstundentakt mit einer dritten Verbindung pro Stunde, nicht aber der Viertelstundentakt erreicht.

Um diese Mängel zu beheben, sind weitere punktuelle Infrastrukturausbauten im Rahmen der 1. Teilergänzung S-Bahn St.Gallen notwendig (z.B. Doppelspurausbau Goldach Ost-Rorschach inkl. Ausbau Bahnhof Rorschach Stadt, Verkürzung Zugfolgezeit Gossau-Uzwil, punktuelle Massnahmen Gossau).

Ein grosser Mangel mit erheblichen Konsequenzen auf die Qualität des gesamten regionalen öV-Systems ist die Tatsache, dass der nationale Systemknoten St.Gallen noch nicht realisiert ist. Das so genannte 4-Zugs-Konzept auf der Achse Zürich-St.Gallen ist die Hauptvoraussetzung für einen weiteren Quantensprung im öffentlichen Verkehr der Agglomeration. Damit können sämtliche Umsteigeverbindungen – auch innerregional - wesentlich effizienter gestaltet werden.

Ein wichtiges Defizit in der Angebotsstruktur liegt in der mangelnden direkten Bahnverbindung zwischen dem Zentrum St.Gallen und Arbon. Das Agglomerationsprogramm sieht als öV-Erschliessungsgrundsatz zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren Arbon, Gossau, Herisau und Rorschach den Bahn-Viertelstundentakt vor. Ausser für Arbon kann dieser Grundsatz mit der Einführung der S-Bahn (AP1) 2013 und der 1. Teilergänzung (AP2) umgesetzt werden. Im Falle von Arbon soll zu den heutigen Busverbindungen mit 37 Minuten Fahrzeit „behelfsmässig“ ein so genannter S-Bus als regelmässiger Schnellbus zwischen St.Gallen und Arbon eingeführt werden. Vorerst im Halbstundentakt. Dieser würde auf der Autobahn verkehren mit den damit verbundenen Nachteilen punkto Fahrplanstabilität in den Spitzenstunden. Mit einer Fahrzeit von ca. 25 Minuten ist diese Verbindung punkto Fahrzeit nicht mit denjenigen zu den anderen Nebenzentren (10-15‘) vergleichbar. Zudem dürfte die Strassengebundenheit mit der erwarteten Verkehrszunahme auf der Autobahn in mittlerer Zukunft eher noch grössere Stabilitäts- und Fahrzeitprobleme mit sich bringen, weshalb sich eine Grundsatzabklärung aufdrängt, wie und mit welchen Konsequenzen eine direkte Bahnverbindung Arbon-St.Gallen hergestellt werden kann um damit den strategischen Zielsetzungen (Erschliessungsgrundsätze) des Agglomerationsprogramms in Zukunft gerecht zu werden.

In der ganzen Agglomeration besteht Handlungsbedarf in der Optimierung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-LV (intermodale Schnittstellen: HB St.Gallen, BH St.Gallen St.Fiden, BH St.Gallen Haggen, BH St.Gallen Bruggen, BH St.Gallen Winkeln, Stadtbahnhof Rorschach, HB Rorschach, BH Goldach, BH Arbon, BH Gossau, BH Herisau, Flawil sowie in der flächendeckenden Ausstattung der Haltestellen in guter Qualität.

In Abb. 28 deutlich erkennbar ist die sowohl im innerregionalen als auch im schweizweiten Vergleich unterdurchschnittliche öV-Feinerschliessung mit dem Bus in der Agglomeration Arbon - Rorschach (vgl. auch Agglomerations-Benchmark, ARE, 2008). In den anderen Teilen der Agglomeration bestehen ebenfalls Defizite in der Erschliessungsqualität, allerdings weniger flächendeckend.

Diese Tatsache, sowie die neuen Angebotskonzepte auf der Schiene werden eine Neugestaltung der Fahrpläne im Bereich der strassengebundenen Mittel- und Feinverteiler (Bus) nach sich ziehen. 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;
- Einbindung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) in ein ÖV-Erschliessungskonzept;
- Entflechtung MIV strassengebundener ÖV.
- Systematische Durchbindung von regionalen Buslinien aufgrund der Siedlungsstruktur, und nicht aufgrund historisch gewachsener Netze;
- Zusammenbindung / Verknüpfung Fein- und Mittelverteiler.

### 1.6.3 *Langsamverkehr*

Im AP 1 wurde das Schwergewicht der Erarbeitung auf die Bereiche Siedlung und MIV / ÖV gelegt. Der Langsamverkehr wurde zwar als Teil des strassengebundenen Verkehrs mitbehandelt, aus Sicht der Prüfbehörde jedoch zu wenig tief. Im AP 1 wurde als konzeptionelle Massnahme die Erarbeitung eines Massnahmenplans vorgesehen. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms hat gestützt darauf eine Schwachstellenanalyse Langsamverkehr (rollender Langsamverkehr und Fussverkehr) in Auftrag gegeben. Die detaillierten Ergebnisse liegen in zwei Berichten und einer Datenbank bzw. Tabelle vor.

*a) Rollender Langsamverkehr*

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.

Beim rollenden Langsamverkehr wurden die Anstrengungen in der Vergangenheit mit dem Ausbau und der Signalisation der nationalen, kanto-

nalen und regionalen Routen vor allem auf die touristischen Interessen ausgerichtet. Für den Agglomerationsverkehr ist aber insbesondere das Basisnetz der Städte und Gemeinden wesentlich.

*b) 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.).

Entlang der Hauptachsen ist die Aufenthaltsqualität sowohl im Agglomerationszentrum als auch in den Nebenzentren aufgrund der hohen Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung als ungenügend zu bezeichnen. Auch dem strassenquerenden Fussgängerverkehr wird häufig zu wenig Priorität eingeräumt (z.B. Steuerung von Lichtsignalen). Die Minimierung der Wartzeiten für zu Fuss Gehende steht dabei jedoch in Konkurrenz u.a. zur Priorisierung des ÖV an Lichtsignalanlagen und / oder zur Verarbeitung des MIV zur Vermeidung von Rückstaus auf die Autobahn.

Da über den Bestand der Fussgängerstreifen über die Kantonsstrassen wenig bekannt ist, initiierte das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen das Projekt Sanierung von Querungen an Kantonsstrassen. Es wird vermutet, dass die Ausrüstung der Fussgängerstreifen teilweise nicht den hohen Anforderungen gemäss Normenkatalog VSS oder der Richtlinien der bfu entsprechen. Dies soll überprüft werden. Alle ca. 3000 Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen werden mittels Checkliste aufgenommen und in geeigneter Form mit dem bestehenden RMS (road management system) des Kantons St.Gallen verknüpft.

*c) Schwachstellen*

Die zugrundeliegende Schwachstellenanalyse geht von einem idealen Radwegnetz aus (Strukturbild Wegnetz rollender Langsamverkehr rLV = Zielbild; siehe Abb. 55 in Kap. 4.4.3). Gestützt darauf wurden die Schwachstellen im bestehenden Netz systematisch erfasst. Der Hauptfokus richtet sich im rollenden Langsamverkehr aus Agglomerationssicht auf folgende Problembereiche bzw. Schwachstellen (siehe Abb. 31):

- Die meisten Defizite im Veloroutennetz ergeben sich an Knoten. In der ganzen Agglomeration sind zusätzliche Verbesserungen bei der Privilegierung (z.B. Abbiegehilfen, Haltebalken vor den Motorfahrzeugen) und Priorisierung (z.B. Vorgrün vor den Autos, separate Grünphase, Priorisierung beim Rechtsabbiegen.) an Lichtsignalen zu prüfen.
- Das Konfliktpotenzial entlang der Hauptverkehrsachsen innerhalb des Siedlungsgebietes ist beträchtlich und wird in Zukunft aufgrund der beabsichtigten Konzentration des MIV auf diesen Achsen voraussichtlich noch zunehmen (fehlende Radstreifen, Autoparkfelder auf der Fahrbahn etc.).
- ÖV-Haltestellen sind wichtige Umsteigeorte. Zwar verfügen heute alle wichtigen Bahnhöfe im Agglomerationszentrum und in den Nebenzen-

tren über gedeckte und ungedeckte Veloabstellplätze. Bezüglich Anzahl, Sicherheit und Komfort besteht aber ein beträchtliches Verbesserungspotenzial. In der Agglomeration hat zudem das Busnetz eine sehr grosse Bedeutung, weil nicht alle wichtigen Achsen mit der Bahn erschlossen sind. Das genannte Verbesserungspotenzial bezieht sich dementsprechend auch auf wichtige Bushaltestellen (Umsteigeknoten, Endhaltestellen, weitere wichtige Haltestellen).

- In den meisten Baureglementen fehlen quantitative und /oder qualitative Anforderungen für Abstellanlagen.

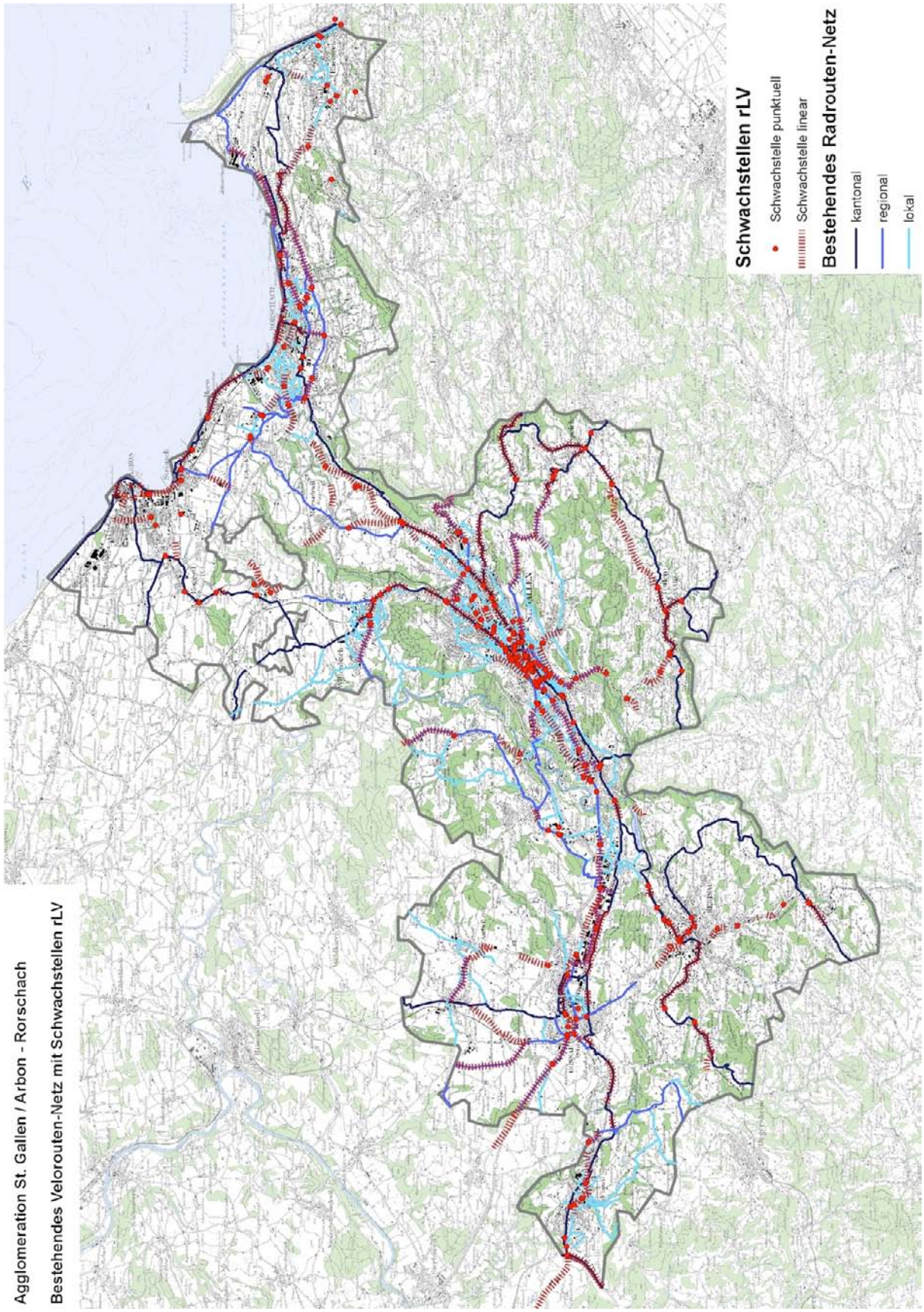



*Abb. 31 Veloroutennetz bestehend mit Schwachstellen.*
*Quelle: asa AG, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr*

Aufgrund der flächigen Betrachtungsweise im Bereich des Fussverkehrs ist es aus Agglomerationssicht nicht sachgerecht, das ganze Agglomerationsgebiet zu betrachten. Die Aussagen zum Fussverkehr müssen analog zu den Aussagen in den Bereichen MIV und ÖV stufengerecht und agglomerationsrelevant sein. Die Schwachstellenanalyse beschränkt sich daher auf die sog. Attraktorengebiete. Das sind jene Gebiete, in denen die wichtigen Quell- und Zielgebiete des Fussverkehrs liegen und in denen der Fussverkehr quantitativ eine grössere Rolle spielt:

- Gebiete rund um einen Bahnhof oder andere wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs;
- Ortszentrum mit den öffentlichen Einrichtungen und dem Einkaufs- und Dienstleistungsangebot
- Subzentren mit publikumsintensiver öffentlicher Nutzung;
- kleinere Räume in den Dorfzentren entlang der Ortsdurchfahrten;
- Gebiete mit intensiven Fussverkehrsströmen;
- Verbindungen in die Naherholungsgebiete.

Die durchgeführte Schwachstellenanalyse für den Fussverkehr hat die beiden Aspekte - technisch einwandfrei ausgeführte und sichere Infrastrukturen, aber auch durchgehende, attraktiv und abwechslungsreich gestaltete Räumen - im Hauptfokus. Als Problemstellen wurden insbesondere Konfliktpunkte, Konfliktstrecken, Konfliktzonen und Lücken im Netz erfasst (siehe Abb. 32).

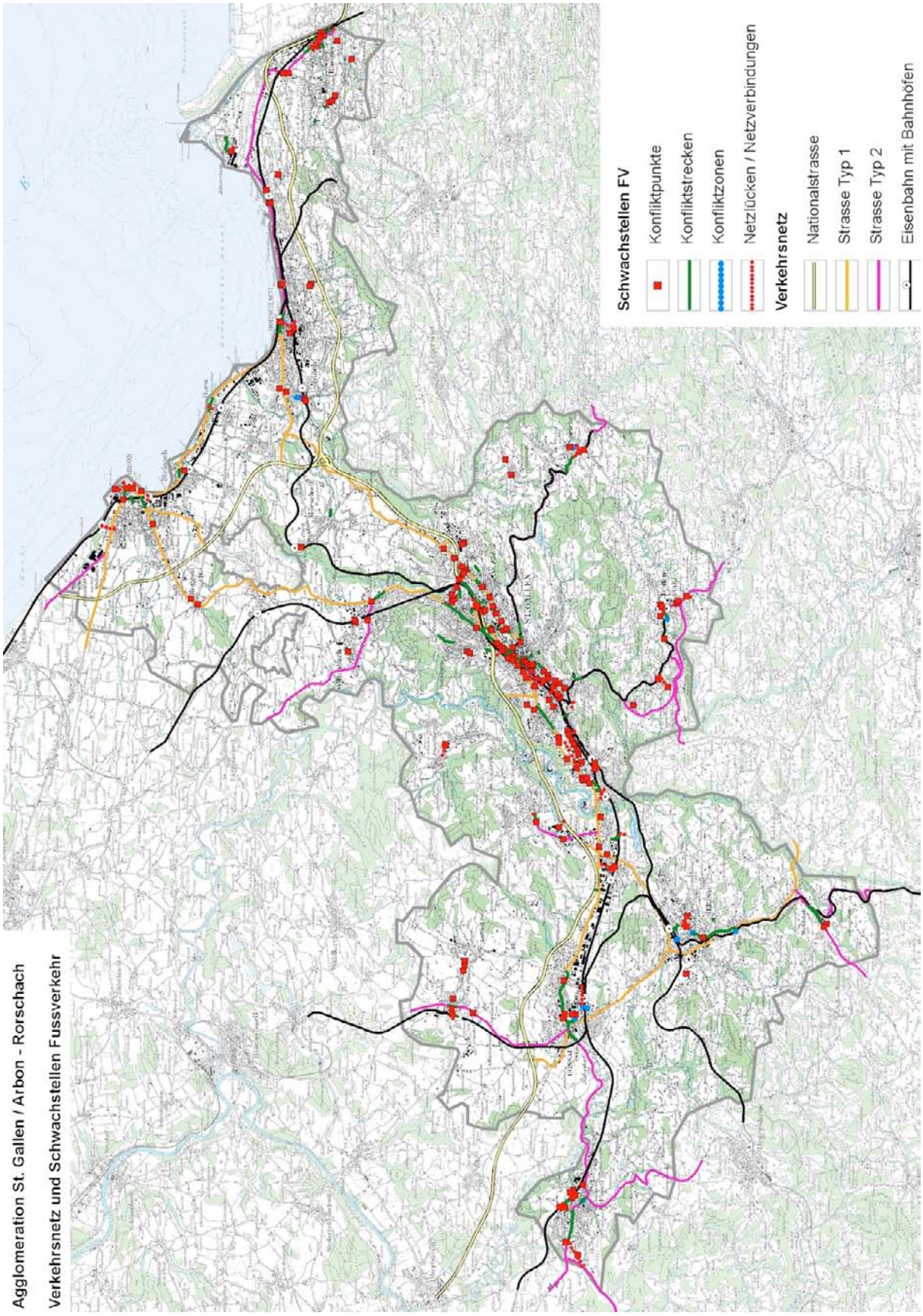



*Abb. 32: Schwachstellen Fussverkehr.*
*Datenquelle: Fussverkehr Schweiz, Schwachstellenanalyse Fussverkehr; metron AG, Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen (dat. 18.8.2011)*

## 1.7 Mobilitätsverhalten / Mobilitätsmanagement

### 1.7.1 *Parkraumpolitik*

Ob Ziele hoher Anziehungskraft – Einkaufs- und Freizeitzentren, Sportanlagen, Kultureinrichtungen usw. – mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden, hängt neben der Attraktivität der ÖV-Erschliessung massgeblich von der Verfügbarkeit und Bewirtschaftung der Parkplätze ab.

Stehen am einen Ort Parkplätze in grosser Zahl und zu wenig einschränkenden Bedingungen – in Bezug auf zeitliche Begrenzung und Gebührenhöhe – zur Verfügung und sind Parkplätze am anderen Ort eher rar und/oder mit relativ höheren Gebühren belegt, werden dadurch Fahrten mit dem Auto ausgelöst.

Das heisst: Parkplatzpolitik und Parkplatzbewirtschaftung beeinflussen das Mobilitätsverhalten.

*a) Parkplatzbedarf und -angebot*

In den kommunalen Vorschriften über die Erstellung von Parkplätzen wird in der Regel der Pflichtbedarf aufgrund einschlägiger Normen geregelt.

Bei publikums- und verkehrsintensiven Einrichtungen ist es sachlich zwingend, dass je nach örtlichen Verhältnissen (z.B. ÖV-Erschliessung, Kapazität des Strassennetzes) und unter Berücksichtigung anderer Interessen (z.B. Lufthygiene, Ortsbildschutz) auch ein Maximalbedarf festgelegt werden kann.

Das kantonale Recht erlaubt es, die Erstellung von Parkplätzen unter bestimmten Voraussetzungen zu beschränken oder ganz zu untersagen (vgl. z.B. Art. $72^{bis}$ Baugesetz SG, § 72 Planungs- und Baugesetz TG).

*b) Parkplatzbewirtschaftung*

In der Agglomeration werden die öffentlichen Parkplätze und die Parkhäuser (auch wenn letztere in privatem Eigentum sind) bewirtschaftet. Das gilt jedenfalls für die Stadt St.Gallen als Agglomerationszentrum und die vier Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon und Rorschach.

In der Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung zeigen sich jedoch diverse Unterschiede, insbesondere bezüglich:

- Einteilung in Zonen (Lang- und Kurzzeitparkplätze; Kern- und Aussenbereiche);
- Bewirtschaftung nach Gebieten (flächendeckend, Hauptsiedlungsgebiet, Aussensiedlungsgebiet);
- Regelungen bezüglich Dauerparkierens (Blaue Zone, erweiterte blaue Zone, Dauerparkieren mit Bewilligung);
- Abstufung der zeitlichen Beschränkungen (Kurzzeitparkplätze: zwischen 30 Min. bis 3 h; Langzeitparkplätze: zwischen 12 h bis 24 h oder unbeschränkt)
- Höhe und räumliche Differenzierung der Tarife;

- Bewirtschaftete Zeit (Morgen- und Abendstunden: von 06.00 bis 08.00 Uhr bzw. 18.00 bis 21.000 Uhr; über Nacht; Samstags: bis 17.00 oder 18.30 Uhr; in Abendstunden und sonntags, das heisst ausserhalb der Arbeits- und Ladenöffnungszeiten, wird auf die Erhebung von Gebühren zum Teil verzichtet).

Eine Rechtsgrundlage, um auch die Bewirtschaftung privater, aber öffentlich zugänglicher Parkplätze zwingend verlangen zu können, fehlt in allen beteiligten Kantonen. Insbesondere bei Einkaufszentren bestehen unterschiedliche Regelungen (z.B. Parkgaragen Stadtzentrum St.Gallen: gebührenpflichtig, Novaseta Arbon gratis; Coop Herisau gebührenpflichtig, Migros Herisau, Aldi, Lidl, Otto's gratis).

Allerdings ist es heute die Regel, dass im Rahmen von Sondernutzungsplanungen bei Einkaufs- und Freizeitzentren die Bewirtschaftung von Parkplätzen vertraglich vereinbart wird. In der Praxis sind jedoch auch hier unterschiedliche Regelungen bzw. Anwendungen feststellbar (unterschiedliche Tarife, erste halbe oder ganze Stunde gratis, Rückerstattung beim Einkauf usw.).

Eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Parkplätzen wird von Betrieben für ihre Beschäftigten bereitgestellt. Mangels Rechtsgrundlagen kann auch deren Bewirtschaftung heute nicht durchgesetzt werden.

*c) Schwachstellen*

Es verfügen zwar alle Gemeinden in irgend einer Form über Regelungen zur Parkplatzbewirtschaftung. Die Regelungen sind jedoch sehr unterschiedlich. Eine kantonalgesetzliche Grundlage, welche zumindest die Grundsätze einheitlich und verbindlich regelt fehlt in den Kantonen.

Tendenziell sind die Tarife bei verkehrsintensiven Einrichtungen an periphereren Standorten tiefer als in Zentrumsgebieten. Das führt zu unterschiedlichen Standortbedingungen namentlich für den Handel und setzt Anreize, welche den verkehrspolitischen Zielen des Agglomerationsprogramms zuwiderlaufen.

Die fehlenden Einflussmöglichkeiten auf Parkplatzangebot und -bewirtschaftung auf privatem Grund sind als Problem bereits im Rahmen der Erarbeitung kantonaler Massnahmenpläne nach Luftreinhalte-Verordnung erkannt worden. So legt der Massnahmenplan des Kantons St.Gallen (Nachführung 1997) in Bezug auf solche Parkplätze u.a. fest, dass die Gemeinden

- Vorschriften zur Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund erlassen,
- darauf hinwirken, dass Privatbetriebe ihre Beschäftigten-Parkplätze und Betreiber von verkehrsintensiven Anlage die Besucher-Parkplätze bewirtschaften,
- die kommunalen Erlasse zur Regelung der Zahl der privaten Parkplätze im Sinne der aktuellen VSS-Normen überarbeiten.

Die Regierung wurde zudem beauftragt, gemeinsam mit den Nachbarkantonen eine gesetzliche Grundlage zur Erhebung einer Abgabe auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Beschäftigtenparkplätzen zu erarbeiten, wobei die Nettoeinnahmen für die Erschliessung mit öffentlichen Ver-

kehrsmitteln verwendet werden sollen. Dies wird heute im Rahmen von Sondernutzungsplänen für Einkaufszentren, Fachmärkte u.ä. Einrichtungen in der Regel umgesetzt. Eine allgemein gültige Rechtsgrundlage, die z.B. auch für Beschäftigtenparkplätze bei Betrieben anwendbar wären, fehlt jedoch bis heute.

### 1.7.2 *Park + Ride*

Alle wichtigen Haltestellen der SBB und SOB im Agglomerationsperimeter verfügen über ein Angebot an P+R-Parkplätzen (vgl. Abb. 33). Ziel des P+R ist es einerseits, den MIV in den Zentren zu verringern und den Anteil des ÖV am Berufspendlerverkehr zu erhöhen. Anderseits kommt dem P+R im Freizeitbereich insbesondere auch für "Gelegenheits-ÖV-Nutzer" eine Bedeutung zu.

Aus Sicht der Agglomerationszielsetzungen sind P+R-Angebote differenziert zu beurteilen. Insbesondere P+R-Anlagen an Nebenbahnhöfen erlauben es, Kunden aus weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten auf den ÖV zu verlagern, die ansonsten sowieso mit dem vorhandenen Auto in die Zentren fahren würden. Ebenso können im Freizeitbereich mit P+R Kunden angesprochen werden, die sonst nicht zu den regelmässigen ÖV-Nutzern gehören.

Durch die Schaffung eines attraktiven Angebots für Pendler aus Teilgebieten mit weniger attraktivem ÖV-Angebot, wird jedoch tendenziell auch die Zersiedelung gefördert, was kontraproduktiv ist. Durch den Fahrgastabzug kann zudem die Ausdünnung von Zubringerbuslinien und damit eine Verschlechterung des ÖV in der Fläche gefördert werden. P+R-Anlagen im Agglomerationszentrum generieren im weiteren MIV, der grundsätzlich unerwünscht ist.

Aufgrund des begrenzten Umlagerungspotenzials ist P+R eher ein Ergänzungsangebot, welches kaum eine relevante Nachfragesteigerung im ÖV generieren kann. Bei einem angenommenen Besetzungsgrad von 1.5 Personen im Berufspendlerverkehr, kann eine P+R-Anlage mit 100 Parkplätzen höchstens 150 Fahrgäste auf die Bahn bringen.

Für die Lösung der Verkehrsfragen in der Agglomeration hat P+R damit eine untergeordnete Bedeutung. Konzeptionell liegt der Handlungsbedarf eher ausserhalb des Agglomerationsperimeters in Bezug auf die Zulaufstrecken in die Nebenzentren und das Agglomerationszentrum.

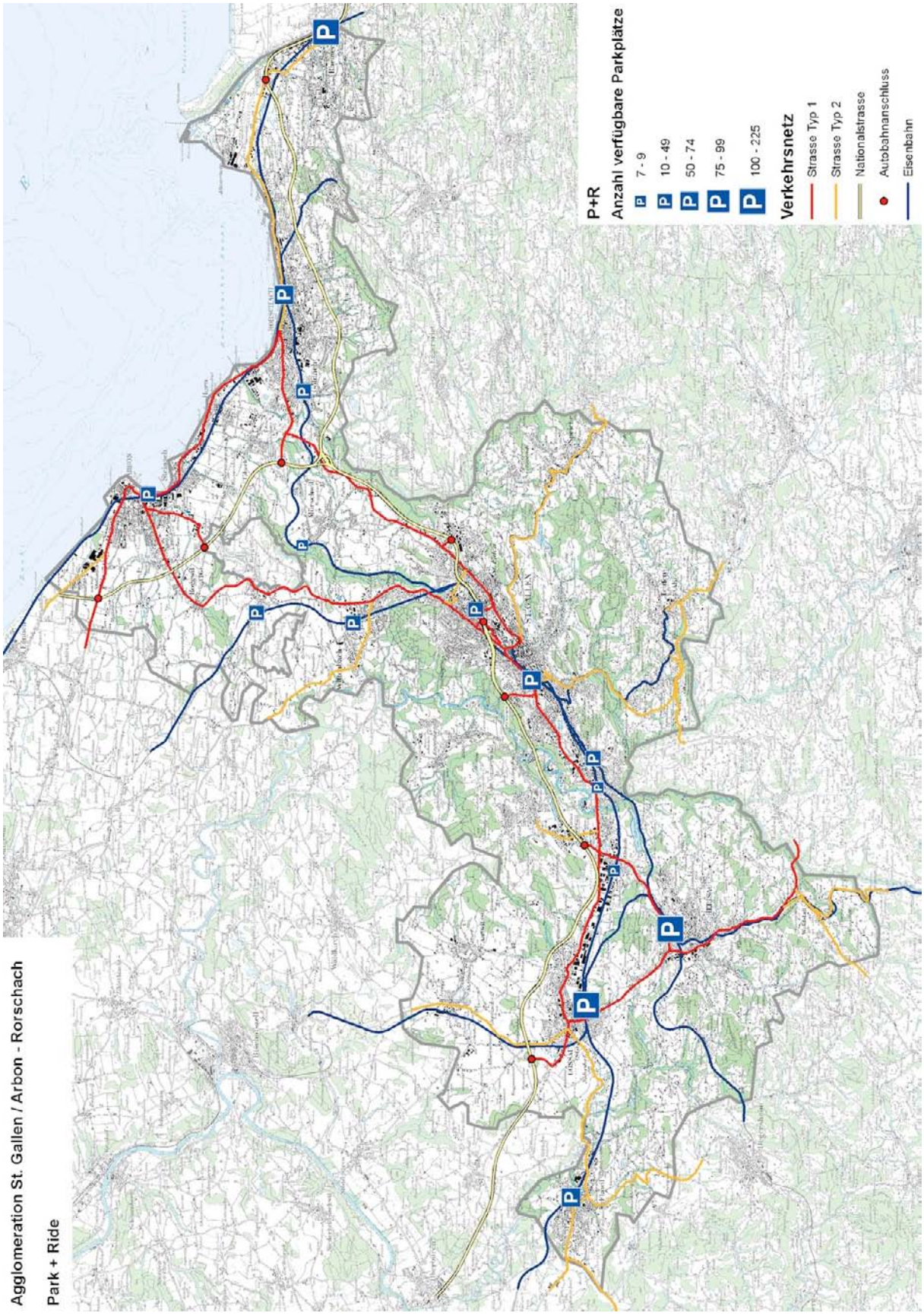



*Abb. 33: Park+Ride, Ist-Zustand. Datenquellen: AB, SBB, SOB*

### 1.7.3 *Niedrigtempogebiete*

Wie die nachfolgende Abb. 34 zeigt, haben sowohl das Agglomerationszentrum wie auch die Nebenzentren bereits Tempo-30-Zonen umgesetzt bzw. neue Niedrigtempozonen sind geplant. Mit Tempo-30-Zonen erhöht sich die Sicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren und die tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Verkehrsverhalten. Durch die Niedrigtempozonen wird der Verkehr auf die Hauptstrassen gelenkt und damit der Durchgangsverkehr vermindert bzw. gelenkt. Diese Zielrichtung entspricht den strategischen Stossrichtungen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation.

Diese Strategie verfolgt auch das Modell Tempo 50 / 30 des bfu. Danach werden alle Strassen einer Gemeinde in zwei Geschwindigkeitsregime eingeteilt. Die verkehrsorientierten Strassen (v.a. Hauptstrassen und wichtige Sammelstrassen) werden mit Tempo 50 generell signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die Langsamverkehrsteilnehmenden ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen (i.d.R. untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sollen nach einer Prüfung gemäss Gutachten (flächendeckend) in Tempo-30-Zonen eingebunden werden.

### 1.7.4 *Veloparkierung*

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr sind auch alle Veloabstellanlagen in der Agglomeration untersucht worden (Datenbank Veloabstellanlagen, asa AG, Rapperswil). Es liegt somit ein detailliertes Bild über die Qualität der Veloabstellanlagen vor.

Die wichtigen Anlagen sind im Rahmen der Betrachtung der intermodalen Schnittstellen (insbesondere Bahnhöfe im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren) mit erfasst. Auf die übrigen Schwachstellen ist mit Qualitätszielen und -standards zu reagieren.

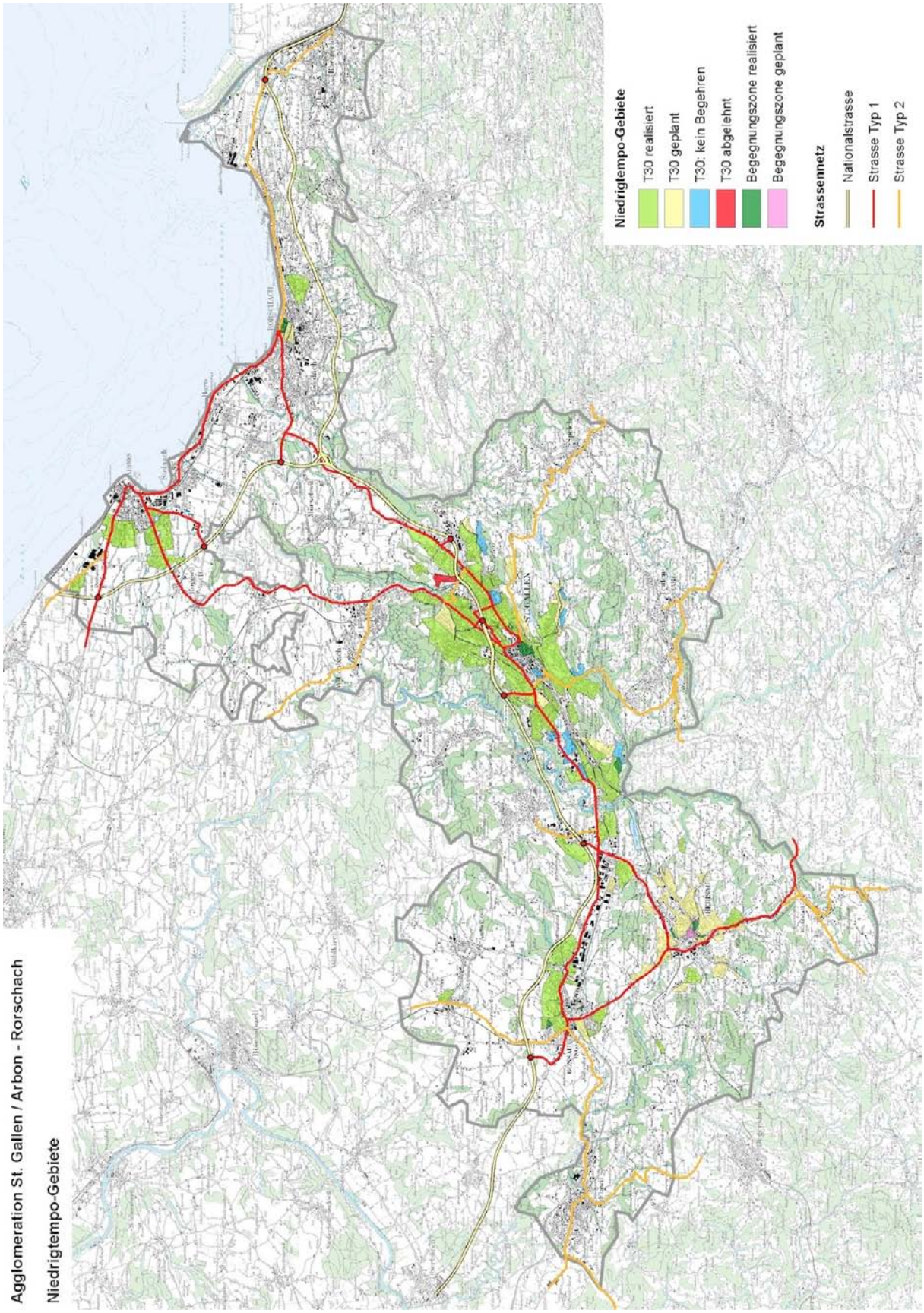



*Abb. 34: Niedrigtempo-Gebiete (Tempo-30- und Begegnungszonen): realisiert / geplant / kein Begehren / abgelehnt. Datenquellen: Stadt St.Gallen, Gemeinden Arbon, Gossau, Herisau und Rorschach*

## 1.8 Umwelt / Umfeld

### 1.8.1 *Umfeldqualität öffentlicher Strassenräume (subjektive Sicherheit)*

*a) Definition Aufwertungsbedarf*

Die öffentlichen Strassenräume sind geprägt durch ihre vielseitigen Funktionen als Aufenthalts- und Begegnungsfläche, Gemeinschafts-, Verkaufs- und Verkehrsfläche. Dabei besteht oft ein Spannungsverhältnis zwischen den gesellschaftlichen Ansprüchen, den ökonomischen Interessen und dem Anspruch des Verkehrs.

Die Umfeldqualitäten aus Sicht des Bereichs Siedlung hängen im Wesentlichen von der Höhe des Verkehrsaufkommens, von der Bedeutung der Achse sowie vom Mass der Betroffenheit (z.B. Einwohnerdichte) und von der Langsamverkehrssicherheit ab. Defizite bestehen jedoch nicht nur aufgrund der Verkehrsbelastung sondern auch bezüglich der Strassenraumgestaltung / ortsbaulichen Integration entlang der Hauptachsen im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren (subjektive Sicherheit).

Aus Sicht Siedlung sind gestalterische und verkehrliche Massnahmen (strassenbaulicher Entwurf) dort angezeigt, wo der agglomerationsrelevante Verkehr abgewickelt wird (übergeordnetes, agglomerationsrelevantes Strassennetz) oder flankierende Massnahmen zu Entlastungsstrassen angezeigt sind. Der Handlungsbedarf im Sinne von Aufwertungsmassnahmen an den Ortsdurchfahrten bzw. von Quartieraufwertungsmassnahmen wird 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

*b) Schwachstellen*

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

*St.Gallen:*

- Lachen (Zürcher Strasse)
- Riethüsli (Teufener Strasse)
- Zentrum (St. Leonhard Strasse)
- Bruggen (Zürcher Strasse)
- St. Fiden (Rorschacher Strasse)
- Krontal (Rorschacher Strasse)
- Langgasse / Heiligkreuz (Langgasse)

*Wittenbach:*

- Kronbühl (St. Gallerstrasse)

*Thal:*

- Staad (Hauptstrasse, 2. Teil)

*Flawil:*

- Wilerstrasse

*Herisau:*

- Alpsteinstrasse

### 1.8.2 *Verkehr und Umwelt*

*a) Luft*

Wie die Immissionskarten von Ostluft zeigen (siehe Abb. 35), sind die hauptsächlichen Siedlungsgebiete und die sie verbindenden Verkehrsachsen mit erhöhten Immissionen ($NO_2$) 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.

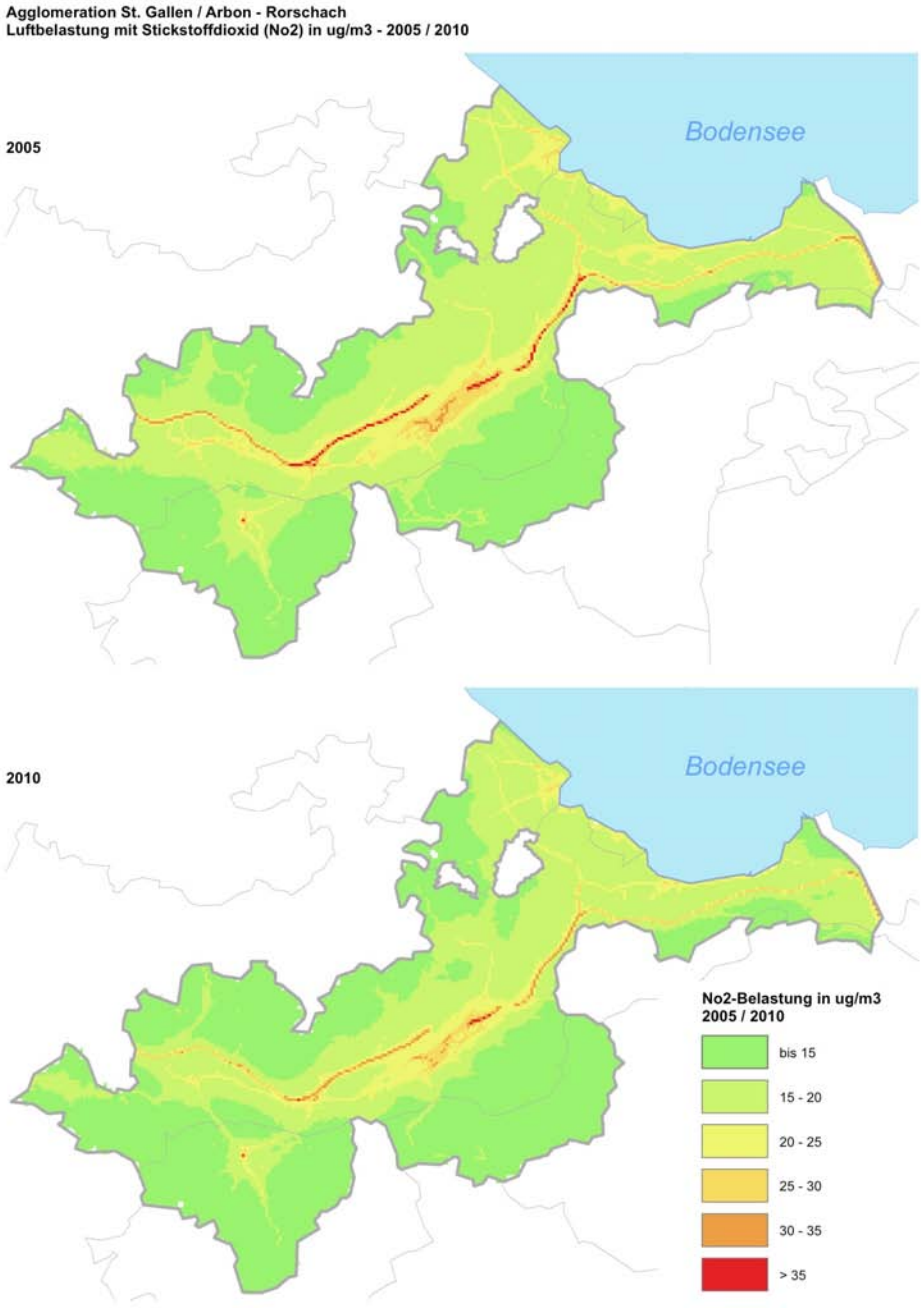



*Abb. 35: Luftbelastung mit Stickstoffdioxid (No2) in µg / m$^3$, 2005 / 2009. Quelle: Ostluft*

*b) Lärm*

Wie aus den Abb. 36 und 37 hervorgeht, stimmt das Vorherrschen einer erhöhten Lärmbelastung mit dem agglomerationsrelevanten Strassennetz (Nationalstrasse / Strasse Typ 1 / Typ 2) überein.

Eine hohe Lärmbelastung ist insbesondere im Bereich der Nationalstrasse A1 auszumachen, mit Immissionen von 70 dB und mehr.

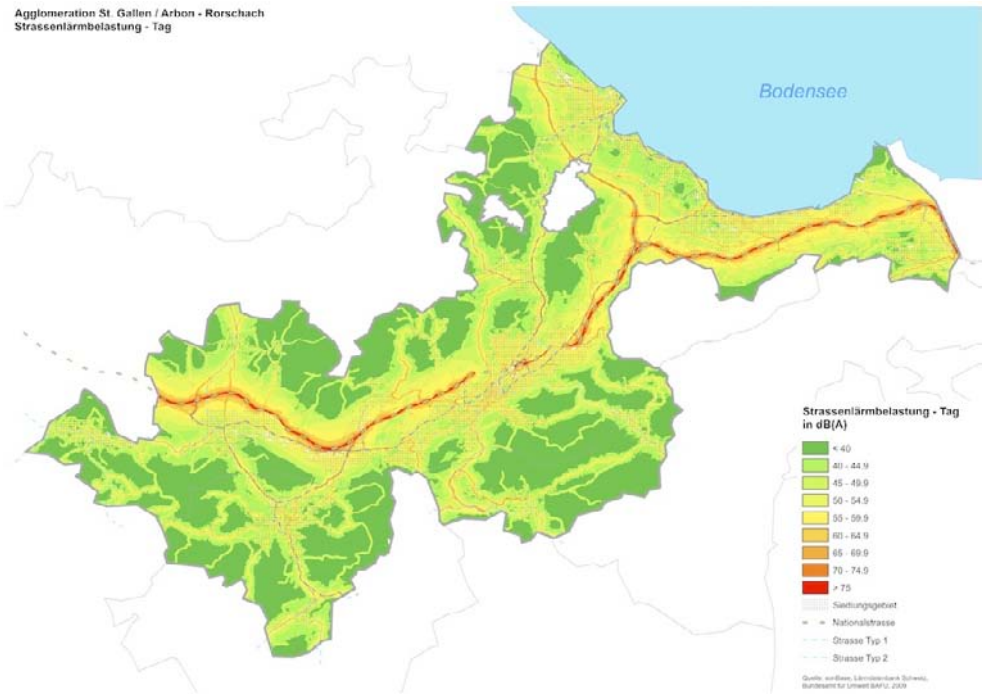



*Abb. 36: Strassenlärmbelastung - Tag 2009. Datenquelle: Bundesamt für Umwelt (BAFU), son-Base Lärmdatenbank*

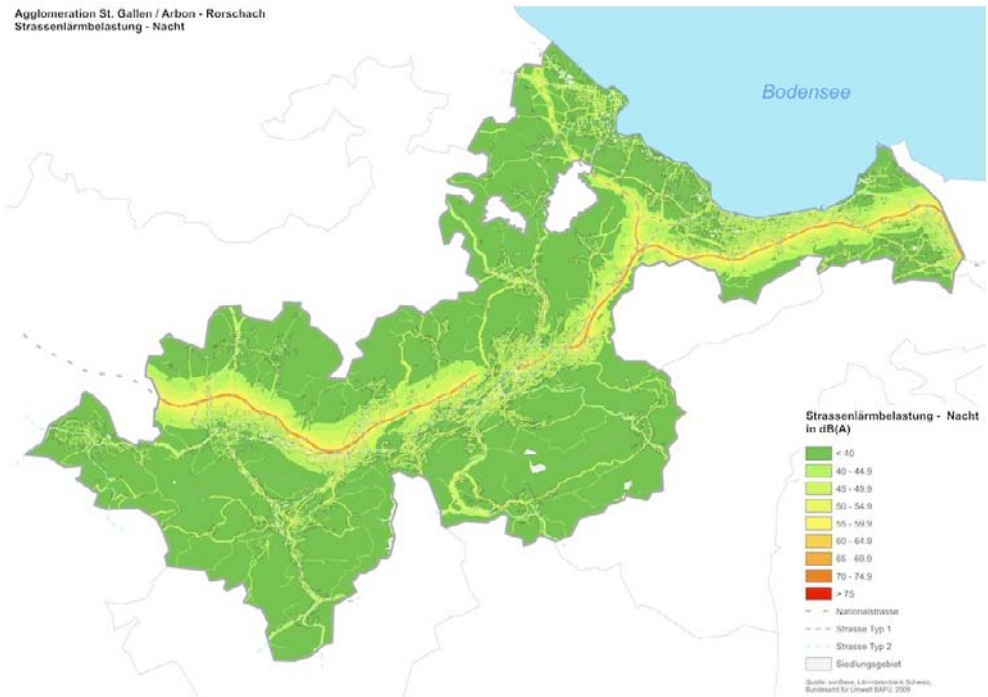



*Abb. 37: Strassenlärmbelastung - Nacht 2009. Datenquelle: Bundesamt für Umwelt (BAFU), sonBase Lärmdatenbank*

*c) Schwachstellen*

In der Agglomeration grenzt das Siedlungsgebiet in einigen Gemeinden (Stadt St.Gallen sowie Gossau, Arbon / Roggwil und Rheineck) ganz oder nahe an die Nationalstrasse. In den meisten Fällen sind Lärmschutzmassnahmen und -vorkehrungen vorhanden (Lärmschutzwälle und -wände, Galerien, Tunnels).

Eine wesentliche Ausnahme besteht in Rheineck. Das Siedlungsgebiet bzw. der Dorfkern grenzt unmittelbar an die Autobahn A1 und zudem an die Eisenbahnlinie (St.Gallen - Rorschach - Sargans). Insbesondere im Bereich südlich des Bahnhofes sind keine Lärmschutzmassnahmen vorhanden.

## 1.9 Verkehrssicherheit (objektive Sicherheit)

Aus der Abbildung 38 sind die Unfallhäufungsstellen (fünf oder mehr Unfälle in den letzten fünf Jahren) innerhalb des Agglomerationsperimeters ersichtlich.

Wenn man die Unfallhäufungsstellen (insgesamt 143 in der Agglomeration) mit den vorgesehenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK), den agglomerationsrelevanten Radverkehrsachsen und den Langsamverkehrsschwachstellen ausserhalb der Achsen überlagert (vgl. Abb. 39), stellt man fest, dass nur relativ wenige Unfallhäufungsstellen nicht im Rahmen anderer Massnahmen / Massnahmenpakete behandelt werden können.

Die Unfallhäufungsstellen sind somit ein wichtiges und starkes Argument für folgende Massnahmen / Massnahmenpakete (vgl. Kap. 5, Massnahmen)

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Langsamverkehr, Sicherheit)
- Multimodale Verkehrsdrehscheiben und Umsteigepunkte
- Schlüsselprojekte Langsamverkehr
- Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG
- Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher
- Quotenregelung Langsamverkehr

Im Sinne der Koordination wird in diesen Massnahmenpaketen explizit auf die Behebung der Unfallhäufungsstellen hingewiesen.

Bei den übrigen Unfallhäufungsstellen prüfen die Kantone eine rasche Behebung und Entschärfung. Bezüglich der zeitlichen Priorisierung und Umsetzung sind allfällige anstehende / geplante strassenbauliche Massnahmen mit zu berücksichtigen (vgl. Abb. 39).

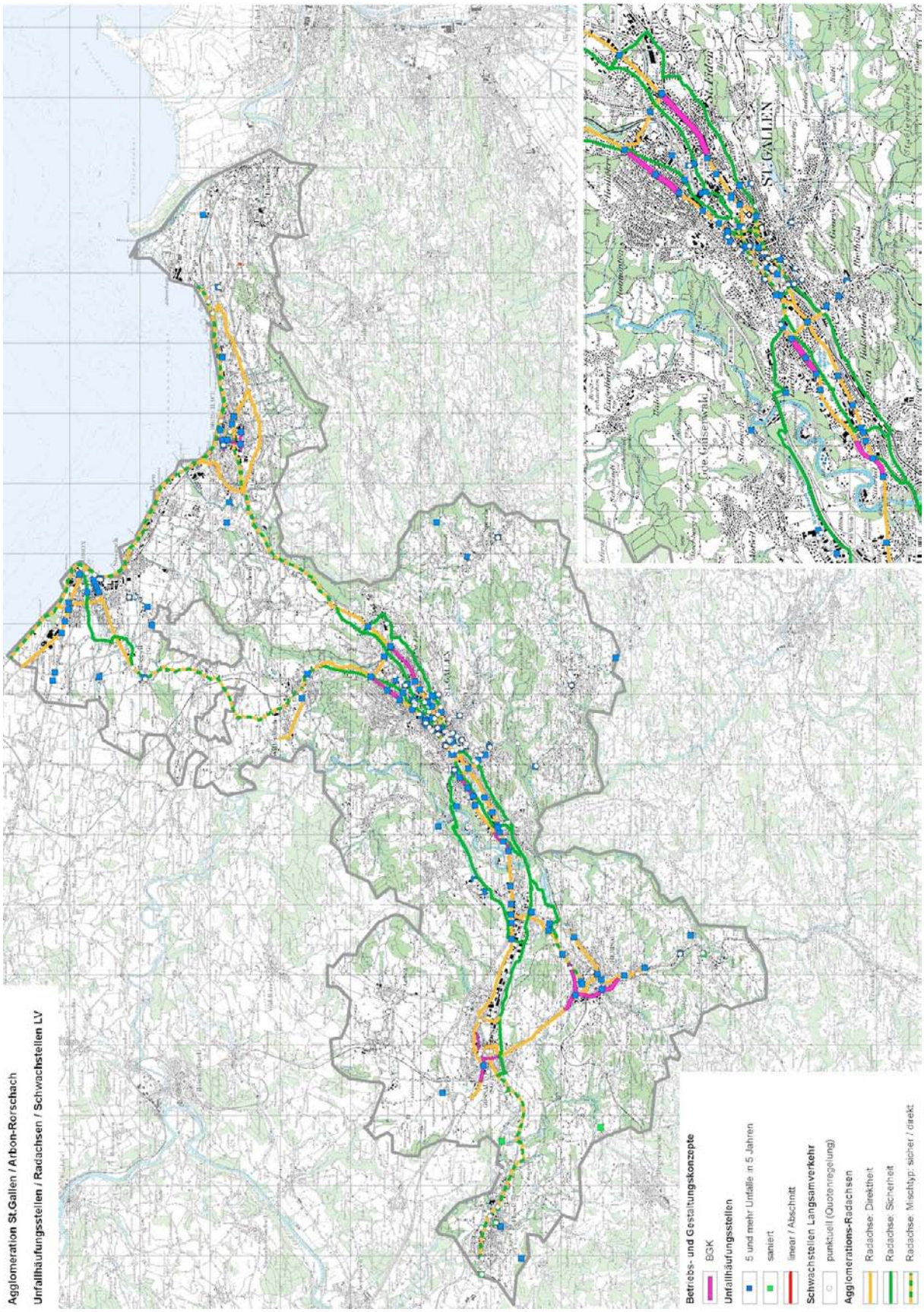



*Abb. 38: Unfallhäufungsstellen 2006 - 2010. Datenquelle: TBA TG, KAPO und TBA SG, KAPO AR, Unfallstatistiken*

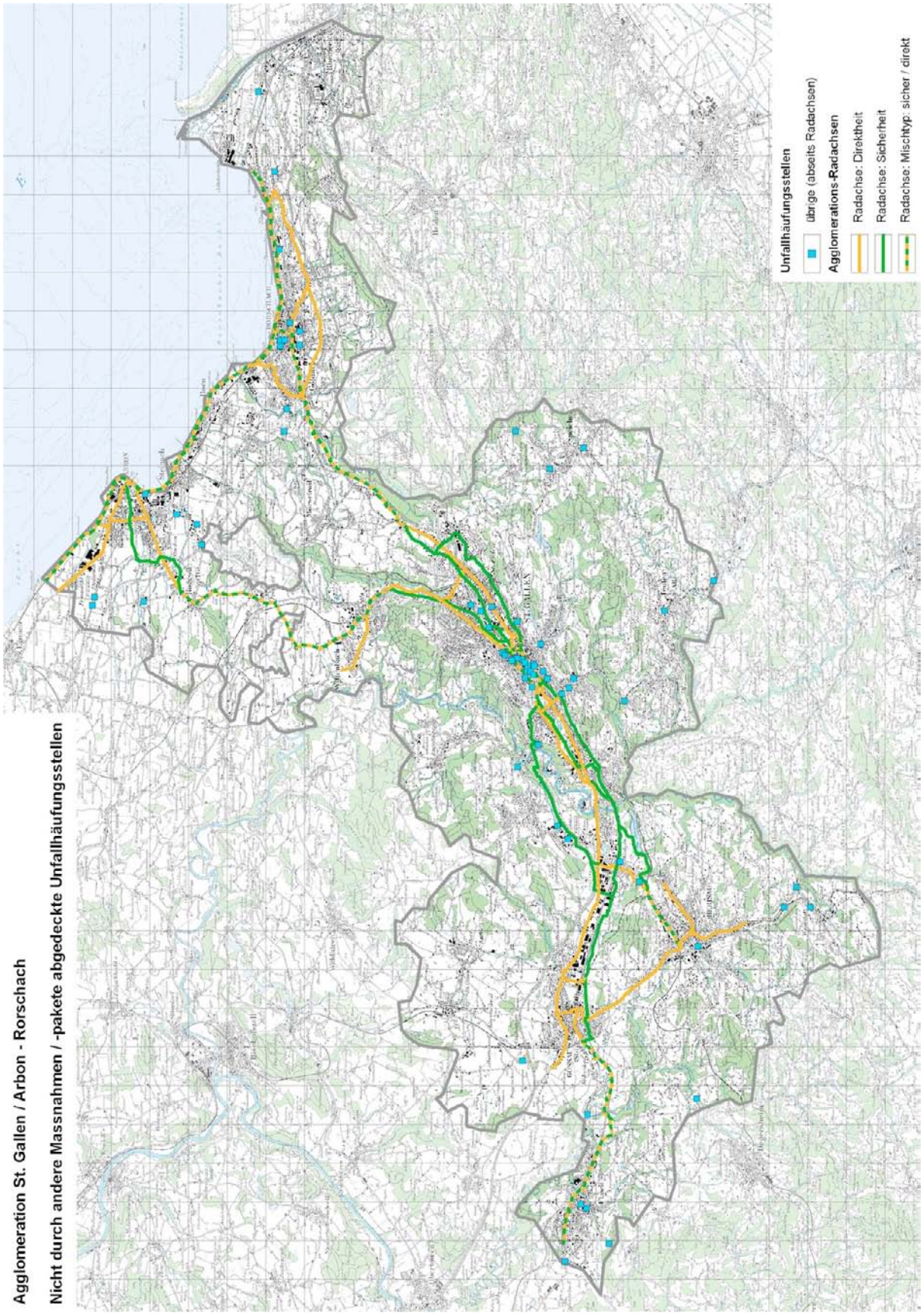



*Abb. 39: Unfallhäufungsstellen 2006 - 2010 (nicht durch andere Massnahmen / -pakete abgedeckt). Datenquelle: TBA TG, KAPO und TBA SG, KAPO AR, Unfallstatistiken*

# 2. TRENDENTWICKLUNG

## 2.1 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 heute in Konkurrenz zueinander 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. Dies ist ein Szenario, das politisch keine Perspektive für die Agglomeration St.Gallen / Rorschach-Arbon darstellt. Zukunftsträchtige Entwicklungsstrategien, die ein massvolles Wachstum, abgestimmt auf das Strukturmodell vorsehen, sind damit gefordert. Im Lichte der räumlichen Lage und der Nähe zum Metropolitanraum Zürich ist dies kein einfaches Unterfangen und nur gemeinsam erreichbar.

Der Vergleich der heutigen Bevölkerungspyramide der Ostschweiz zum Trendszenario 2030 (vgl. Abb. 40 / 41) zeigt einen drastischen 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.

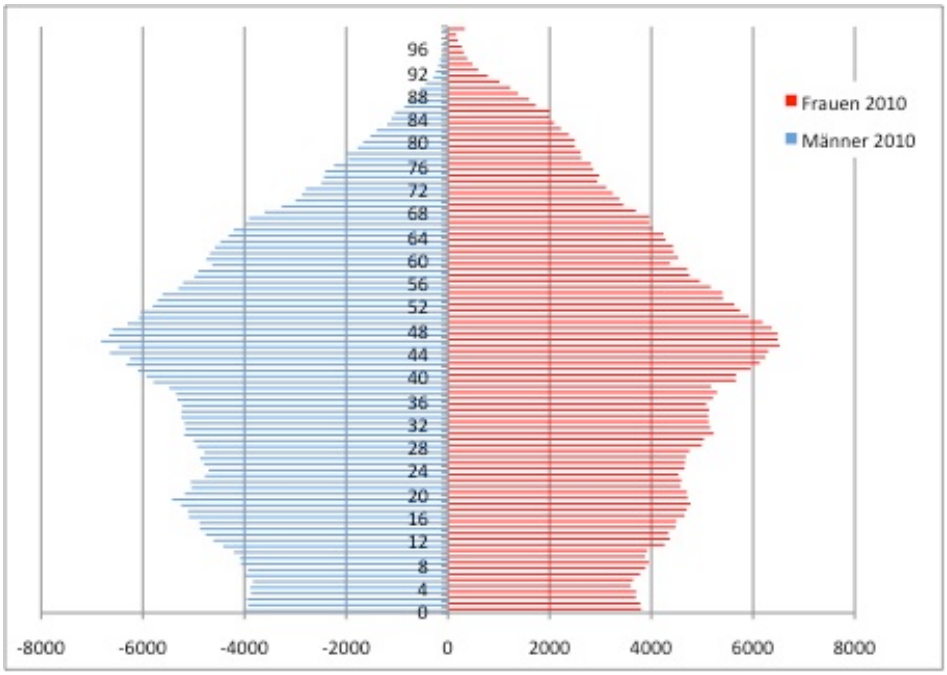



*Abb. 40: Altersstruktur Agglomeration Männer / Frauen 2010 der Kantone AR / SG / TG*

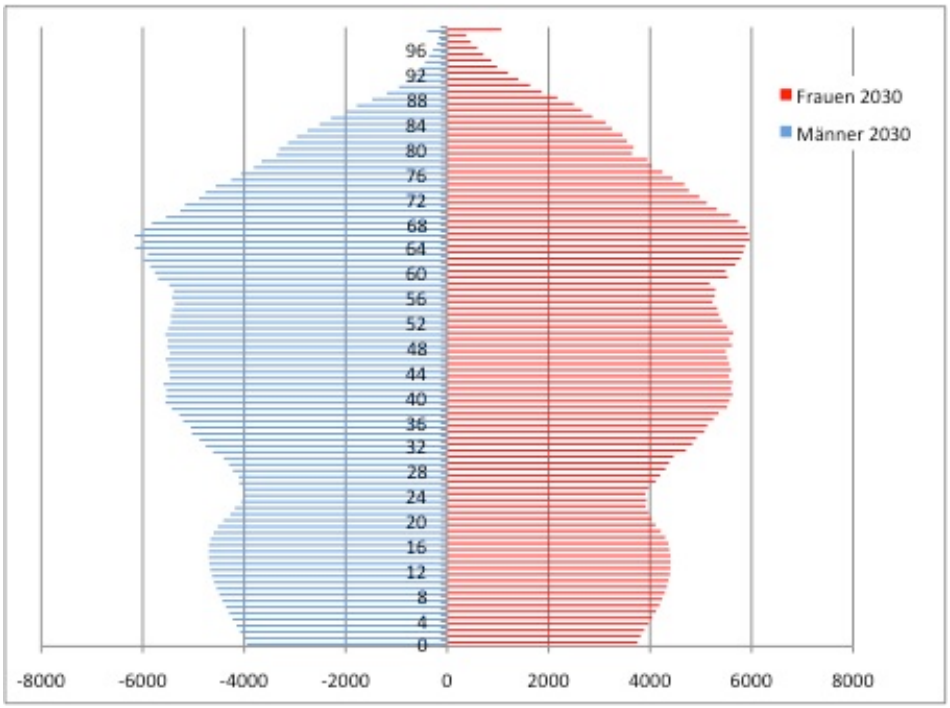



*Abb. 41: Altersstruktur Männer / Frauen 2030 (gemäss mittlerem Szenario des BfS) der Kantone AR / SG / TG*

## 2.2 Verkehr

Rechnet man die Entwicklung des DTV 2030 aufgrund der Verkehrszählungen 2002 - 2010 hoch (siehe Abb. 42), so wird deutlich, wo sich die Systemanfälligkeit ohne Massnahmen massgeblich verschärft.

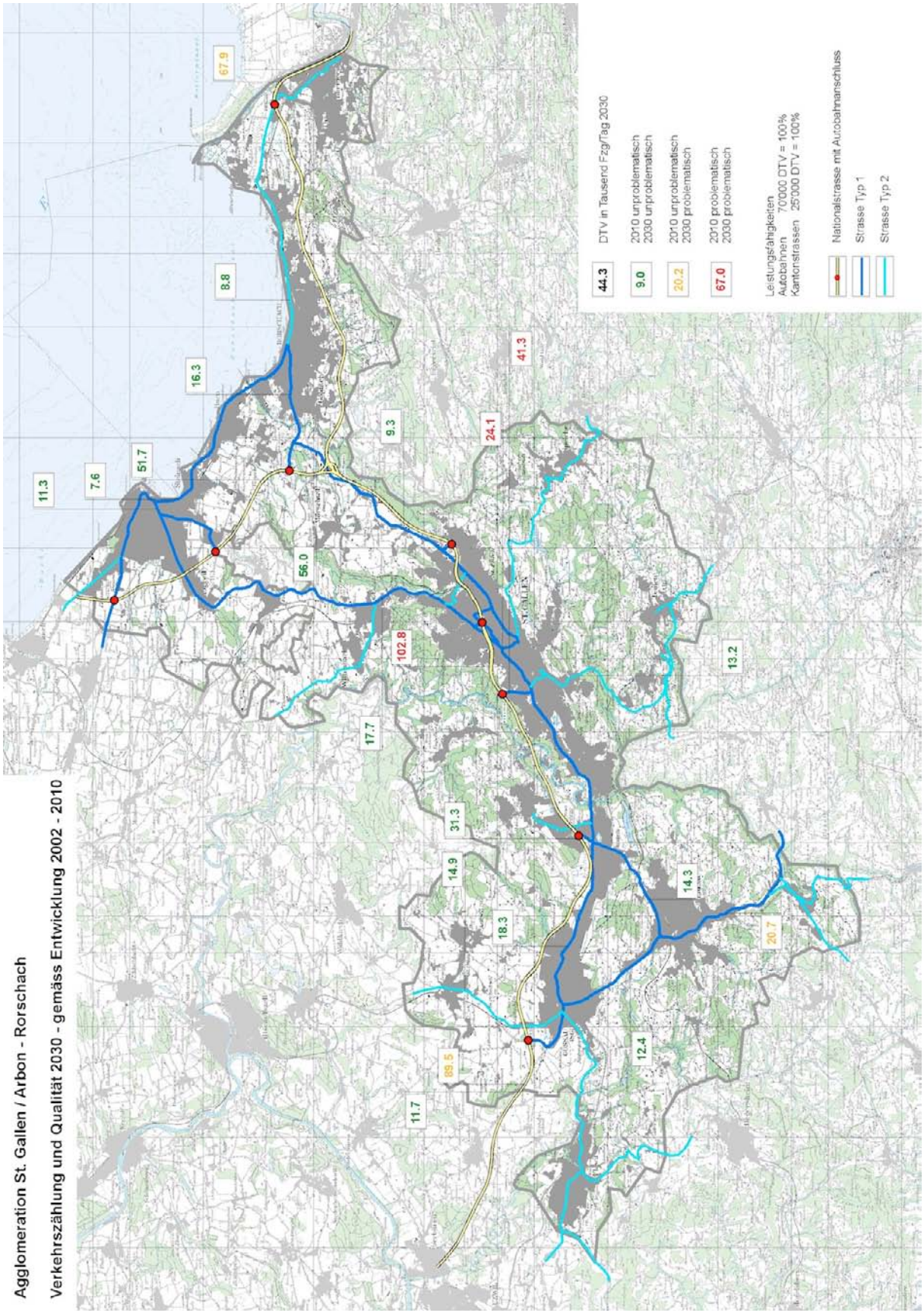



*Abb. 42: Verkehrsaufkommen und Qualitäten, Trend 2030. Datenquelle: Tiefbauämter der Kantone AR / SG / TG, Verkehrszählungen; eigene Hochrechnung*
*(Anm.: Für die Hochrechnung wurden Verkehrszahlen von Jahren, an welchen die Messstellen von Baustellen betroffen waren, nicht berücksichtigt).*

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 prioritäre Bedeutung zu.

Zu demselben Ergebnis kamen die Verkehrsexperten auch aufgrund der Abklärungen mit dem Verkehrsmodell im Zusammenhang mit dem städtischen Richtplan und der Engpassbeseitigung A1.

## 2.3 Siedlung

### 2.3.1 *Funktionenteilung hält an*

Geht man bei den nachfolgenden Hochrechnungen davon aus, dass bei einem Verhältnis der Beschäftigten zu Einwohnern von 0.45 - 0.55 in etwa ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnern besteht (Verhältnis 1 : 2), dann gelten Gemeinden < 0.45 tendenziell als "Wohngemeinden" und Gemeinden > 0.55 tendenziell als "Arbeitsplatzgemeinden".

Sowohl beim Kurzfrist-Trend wie auch beim Langfrist-Trend zeigt sich, dass 2030 lediglich ganz wenige Gemeinden ein ausgeglichenes Verhältnis aufweisen werden (siehe Abb. 43). Die Spezialisierung zu "Wohnortgemeinden" und "Arbeitsplatzgemeinden" wird sich fortsetzen. Die "Zwangsmobilität" wird aufgrund der anhaltenden Funktionenteilung weiter zunehmen.

### 2.3.2 *Qualitative Entwicklungen*

Betrachtet man die aktuellen Bauvorhaben 2011 im Agglomerationszentrum St.Gallen und den Nebenzentren Arbon, Rorschach, Gossau und Herisau vor allem im Bereich des Wohnungsbaus bzw. im Bereich der gemischten Nutzungen Wohnen / Dienstleistung, so kann vermutet werden, dass eine Trendumkehr hin zu einer stärkeren Entwicklung der Zentren eingeläutet werden konnte. Das Wohnen und Arbeiten in der Stadt hat an Attraktivität offensichtlich gewonnen. Dies könnte sich mittel- bis langfristig positiv auf die Mobilität auswirken. Auch wenn die Funktionenteilung wie vorstehend ausgeführt auch künftig weitergehen wird, so ist eine quantitativ stärkere Entwicklung der Zentren positiv zu werten. Es darf aber trotzdem nicht verkannt werden, dass die Entwicklung im Agglomerationsgürtel nach wie vor anhält und z.T. flächenintensiv erfolgt.

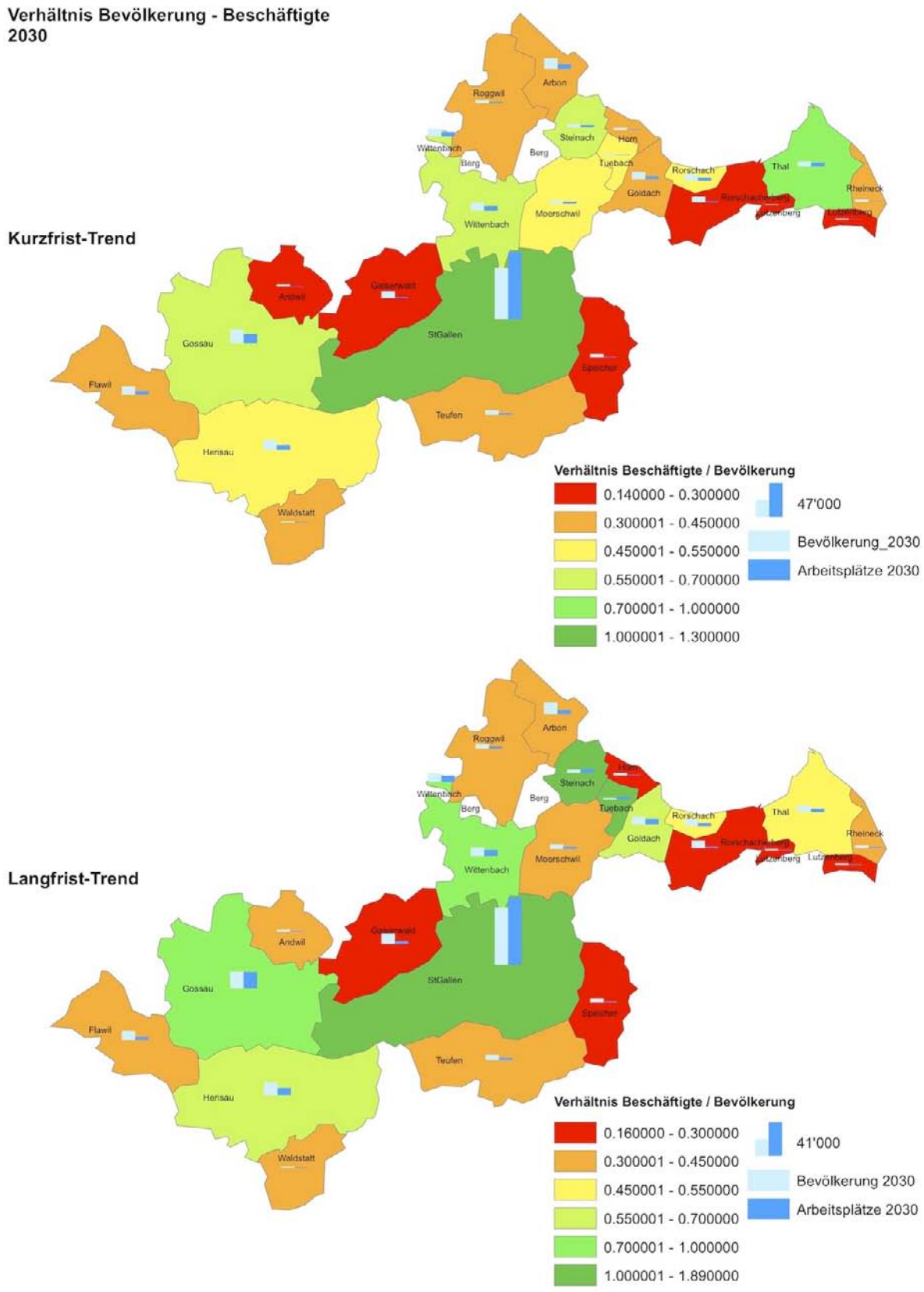



*Abb. 43: Verhältnis Beschäftigte zu Bevölkerung 2030 aufgrund Kurzfrist-Trend (2001 - 2008) und Langfrist-Trend (1985 - 2008). Datenquelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählung, Volkszählung; eigene Hochrechnung*

# 3. HANDLUNGSBEDARF

## 3.1 Allgemeines

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.

### 3.1.1 *Die Agglomeration funktioniert 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.

Abb. 44 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.

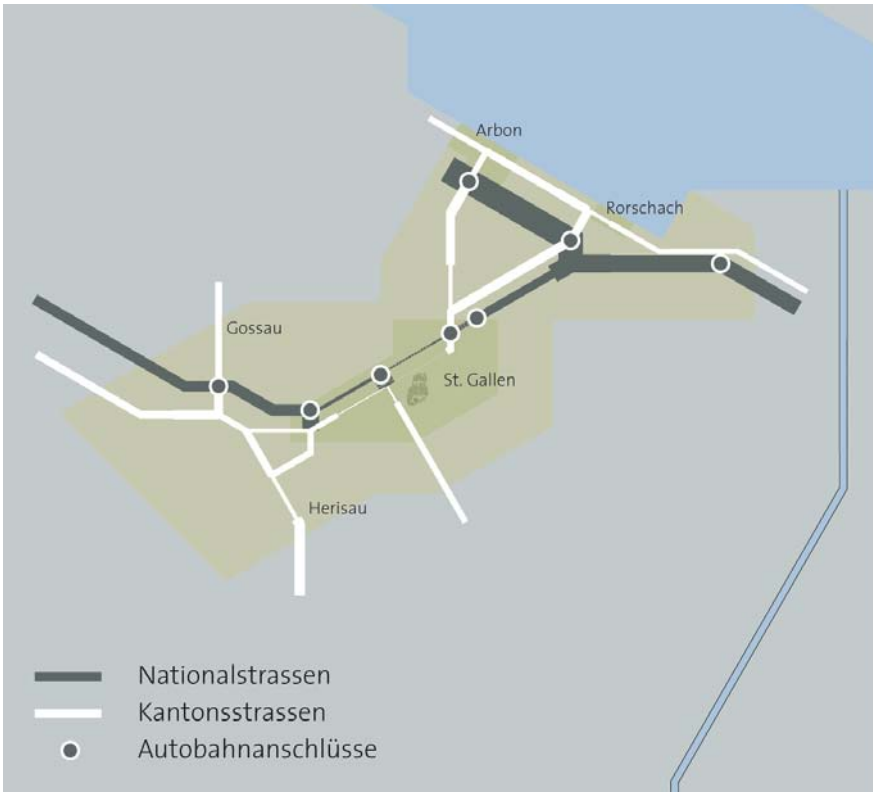



*Abb. 44: Restkapazitäten der National- und Kantonsstrassen (schematisch)*
*Quelle: eigene Darstellung Strittmatter Partner AG*

Die Störungsanfälligkeit des Systems ist bei hoher Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit sehr gross. 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 (Doppelspurausbau) 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.

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.

### 3.1.2 *Die künftige Entwicklung ist ohne Massnahmen nicht nachhaltig*

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).

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.

### 3.1.3 Vermeiden - umlagern - optimieren - ausbauen

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, sind aufgrund der Anforderungen an die Nachhaltigkeit folgende gewichteten Handlungsoptionen von zentraler Bedeutung:

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

## 3.2 Siedlung

### 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.

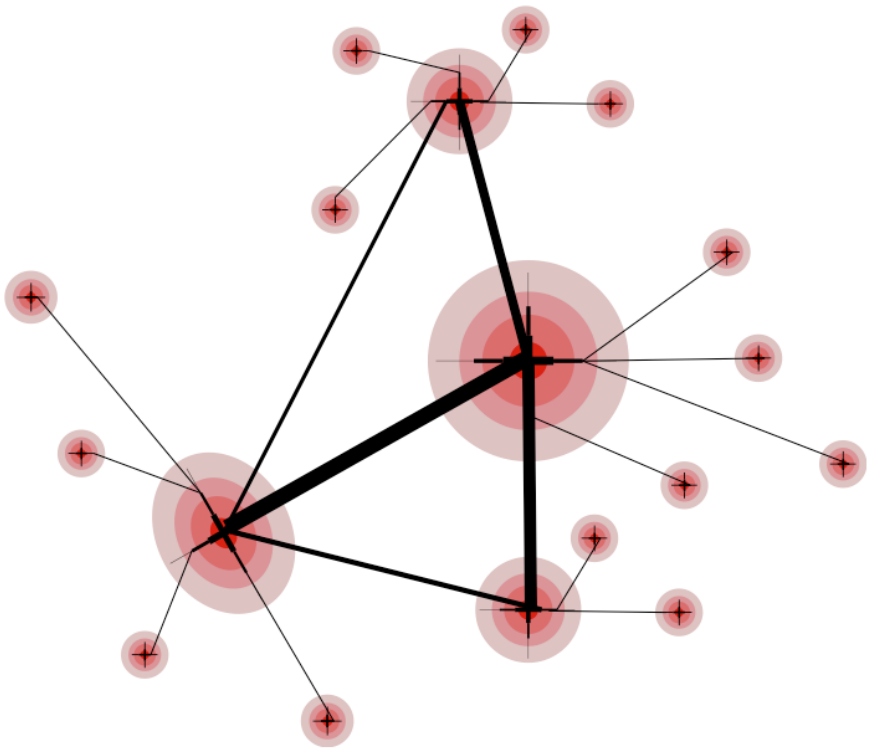


*Abb. 45: Modell einer Agglomeration mit Agglomerationszentrum, Nebenzentren und Umlandgemeinden und ihrer infrastrukturellen Vernetzung.*

### 3.2.2 *Erreichbarkeit der Zentren*

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.

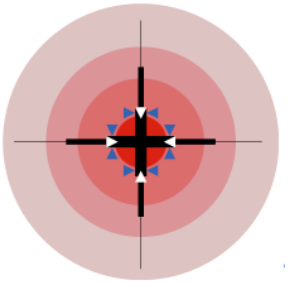


*Abb. 46: Modell der Siedlungsentwicklung nach Innen durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ins Agglomerationszentrum gerichteten Verkehrsinfrastrukturen.*

Ziel ist es, 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 *Wohnen*

Die Bauzonen sind vermehrt angebotsorientiert dort zu bezeichnen, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist und die übrigen Funktionen (Arbeit, Freizeit, Konsum) mit kurzen Wegen erreichbar sind.

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, wie sie für die Bearbeitung und Beurteilung im AP 1 zugrunde gelegt wurde.

| 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 |
| | | Agglomeration | 0.31 |

*Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 1980-2000, in % pro Jahr*
*Quelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Volkszählung*

Tabelle 2 zeigt die Bevölkerungsentwicklung pro Jahr von 2000 bis 2009 und damit auch die Veränderung vom AP 2 gegenüber dem AP1.

| Gemeinde | Veränderung 2000-2009 in % p.a. | Gemeinde | Veränderung 2000-2009 in % p.a. |
|---|---|---|---|
| Herisau | - 0.32 | Steinach | 1.49 |
| Waldstatt | 0.27 | Tübach | 1.43 |
| Speicher | 0.46 | Rheineck | 0.22 |
| Teufen (AR) | 0.55 | Thal | 0.50 |
| Lutzenberg | - 0.72 | Flawil | 0.66 |
| St.Gallen | 0.00 | Andwil (SG) | 2.18 |
| Wittenbach | 0.84 | Gaiserwald | 0.97 |
| Goldach | 0.77 | Gossau (SG) | 0.44 |
| Rorschach | 0.22 | Arbon | 0.50 |
| Rorschacherberg | 0.74 | Horn | 0.76 |
| Mörschwil | 1.23 | Roggwil (TG) | 1.86 |
| | | Agglomeration | 0.37 |

*Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung 2000-2009, in % pro Jahr*
*Quelle: Bundesamt für Statistik (BfS), Volkszählung*

### 3.2.4 *Arbeiten*

#### *a) Allgemein*

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 in-

nerhalb 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 der Verteilung und Entwicklung der Arbeitsplätze. Einen hohen Arbeitsplatzbesatz weisen in erster Linie das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren auf. Die übrigen Gemeinden weisen demgegenüber 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 insofern, als die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze sicher gestellt werden muss.

*b) Entwicklungsschwerpunkte*

Eine Grundvoraussetzung für Wirtschaftsregion sind attraktive und rasch realisierbare Wirtschaftsstandorte. In der Agglomeration St.Gallen besteht diesbezüglich Handlungsbedarf: Grössere Flächen – auch repräsentative – sind dringend aufzubereiten. Bahnhofsareale und weitere innerstädtische Areale mit grossem Potenzial sind entwicklungsbedürftig. Entsprechend besteht nach wir vor ein Druck auf z.T. dezentrale Standorte „auf der grünen Wiese“. Mit dem Standortportfolio der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee ist eine erste Vorleistung erbracht worden.

Zusätzlich zum bereits laufenden Arealentwicklungsprozess St.Gallen West / Gossau-Ost, der im Rahmen des NRP-Projekts „Regionale Standortentwicklung“ unterstützt wird, geht es darum, in den nächsten Jahren (2011 - 2013) weitere Arealentwicklungsprozesse bzw. Massnahmen zur Einzelstandortentwicklung gemäss Handlungsbedarf zu auszulösen.

### 3.2.5 *Einkauf und Versorgung*

Im Kanton St.Gallen legte der bisherige Richtplan die Kriterien für die Beurteilung beantragter Standorte für publikumsintensive Einrichtungen fest (Negativplanung). Da die Einkaufsnutzung bei der Arealentwicklung häufig eine Schlüsselrolle zum Erreichen einer ausreichenden Rendite für die Gesamtnutzung spielt und die bisherige Warengruppenregelung derartige Nutzungen behindert, wird die Negativplanung im Kanton St.Gallen durch eine Positivplanung ersetzt. Als Positivstandorte für publikumsintensive Einrichtungen werden im Richtplan gut in die Siedlungsstruktur integrierte Standorte an zentralen Lagen, mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie mit genügenden Strassenkapazitäten bezeichnet. Voraussetzung ist zudem ein attraktives Nutzungspotenzial für publikumsintensive Einrichtungen. Mit der Aufnahme eines Standortes in den kantonalen Richtplan wird gezeigt, dass der Standort grundsätzlich als geeigneter Standort im Sinne von Art. 69$^{bis}$ BauG gilt. Ausserhalb der Positivstandorte müssen Investoren ein erhöhtes Planungsrisiko in Kauf nehmen, da die raumplanerische Abstimmung noch nicht stattgefunden hat und oft wesentliche Grundvoraussetzungen (ÖV-Erschliessung, Einbettung in die Siedlungsstruktur) nicht gewährleistet sind.

Auch im Kanton Thurgau sollen neue verkehrsintensive Einrichtungen an zentralen Lagen erstellt werden und mit dem öffentlichen Verkehr bedarfsgerecht erreichbar sowie mit dem Langsamverkehr erschlossen sein. Wenn immer möglich sollen sie sich im Einzugsbereich leistungsfähiger Strassen mit genügender Kapazität befinden. Sie dürfen die Wohngebiete nicht mit mehr Verkehr belasten. Verkehrsintensive Einrichtungen sind nur in kantonalen oder regionalen Zentren zulässig. Die Gemeinden bezeichnen die Standorte in ihrer Nutzungsplanung resp. im Rahmen von Agglomerationsprogrammen. In Ausnahmefällen sind in zentralen Orten in Entwicklungsräumen verkehrsintensive Einrichtungen in Gebieten möglich, die mit allen Verkehrsarten optimal erschlossen sind.

Im Kanton Appenzell A.Rh. sind für private Bauten und Anlagen mit hohem Publikums- oder Warenverkehr gute Voraussetzungen zu schaffen. Einkaufszentren sollen nach Möglichkeit in zentralen Lagen innerhalb der Siedlungsschwerpunkte zu liegen kommen. Aufgrund der Siedlungsstruktur ist davon auszugehen, dass wenig Druck besteht, im Kanton Appenzell A.Rh. solche Zentren zu bauen.

Die Standortanforderungen sind somit in allen Kantonen auf integrierte, durch alle Verkehrsmittel gut erschlossene Vorhaben ausgerichtet. Bezüglich der Standortanforderungen besteht somit kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Ein Handlungs- bzw. Koordinationsbedarf besteht allenfalls bezüglich der konkreten Standortfestlegung und der Abstimmung des Angebotes über die Kantonsgrenzen hinaus. Insbesondere im grenznahen Bereich kann es zu Konfliktsituationen kommen, wenn die eine Gemeinde / Kanton verweigert, die Nachbargemeinde / Kanton jedoch bewilligt.

### 3.2.6 *Freizeit und Erholung*

Die Freizeit erhält einen immer grösseren Stellenwert. Es erstaunt deshalb 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.

Es ist wichtig, dass neue verkehrs- oder publikumsintensive Einrichtungen analog zu den Einkaufszentren und Fachmärkten nur an integrierten Standorten erstellt werden dürfen, die mit allen Verkehrsmitteln optimal erschlossen sind.

Um die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs an schönen Wochenenden in Richtung Alpstein zu vermindern, sind Massnahmen zur weiteren Verbesserung der ÖV-Verbindungen zu prüfen.

Entscheidend ist im Weiteren, dass die Nah- und Nächsterholungsmöglichkeiten erhalten und gefördert werden (Vermeidung von langen Wegen) und für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr gut erschlossen bzw. erschliessbar sind.

## 3.3 Landschaft und Freiraum

Freiräume sind die Grundlage lebenswerter Agglomerationen und Chance für wertvolle Natur- und Landschaftserlebnisse. Sie sind wichtige Gestaltungselemente städtischer Räume, tragen zur Standortattraktivität und der Lebensqualität bei und besitzen je nach Umgebung unterschiedliche Charaktere:

- In städtischen Gebieten handelt es sich in der Regel um unbebaute Flächen wie Grünflächen, Pärke, historische Plätze und Brachen;
- An den Rändern der Agglomerationen besteht der Freiraum aus Landwirtschaftsgebieten und Wald, die langsam durch urbane Nutzungen verändert werden.

Freiräume tragen dazu bei, Orte der Begegnung, der Erholung und Naturvorranggebiete zu erhalten oder zu fördern. Damit haben sie neben ökologischen in hohem Masse auch soziale Aufgaben.

Was eine Stärke ist, birgt auch gewisse Risiken: In der Agglomeration liegen Naherholungsgebiete so nahe, dass der innerörtlichen bzw. innerstädtischen Grün- und Freiraumplanung oft keine hohe Priorität zukommt. Dass dieser Bereich eher vernachlässigt wird, liegt auch daran, dass die Instrumente zur Durchsetzung einer hohen Frei- und Grünraumqualität vor allem in der Regelbauweise schwach ausgebildet sind. Und wo Überbauungen gestützt auf einen Sondernutzungsplan erfolgen, werden besondere Qualitätsanforderungen häufig ausschliesslich auf die Gestaltung und Stellung der Baukörper ausgerichtet, der Umgebungsgestaltung wird dagegen oft zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Aber auch eine Fahrt an den Siedlungsrand ist unter Umständen vermeidbar bzw. ist eine Fahrt zu viel. Im Sinne der Koordination von Siedlung und Verkehr muss es das Ziel sein, auch die Freizeit- und Erholungsnutzung noch stärker in die Siedlungen zu integrieren sowie attraktive Verbindungen in die lokalen Naherholungsgebiete, insbesondere für den LV und mit dem ÖV, zu erhalten und neu zu schaffen. Damit sind vollständige Funktionen auch unter dem Aspekt Natur / Landschaft / Freizeit und Erholung vor Ort zu fördern und Wege zu vermeiden.

## 3.4 Verkehr und Umfeld / Umwelt

### 3.4.1 *Motorisierter Individualverkehr*

Ausgehend vom MIV-Konzept des Agglomerationsprogramms 1. Generation und vom Ist-Zustand / von den Schwachstellen ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

*a) Strassenbaulicher Entwurf*

- Umsetzung der Projektierungsgrundsätze Strasse bzw. der Entwurfsprioritäten:
  Je nach Strassentyp und ortsbaulicher Situation sind unterschiedliche Prioritäten des strassenbaulichen Entwurfs zu beachten. Je nach Belastung eines Strassenabschnitts sind flankierende Massnahmen als Bestandteil des Strassenbaus zu ergreifen.

*b) Flankierende Massnahme*

Bei Konflikten zwischen Verkehr und Umfeld / Umwelt müssen flankierende Massnahmen ergriffen werden, wie

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus resp. Harmonisierung der Geschwindigkeit,
- Einschränkungen der Grundbegegnungsfälle
- Dosierung des Verkehrs in unempfindlichen Gebieten über ein umfassendes Verkehrssystemmanagement
- Reduktion von Umfeldkonflikten / städtebauliche Aufwertung des Strassenraumes mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten

*c) Betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen*

Die verkehrlichen Probleme können nicht alleine über Vermeidung, Umlagerung oder Optimierung des Verkehrs bzw. des Verkehrssystems gelöst werden. Es bedarf auch eines gezielten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur.

- Beseitigung von punktuellen Mängeln im Verkehrssystem
- Ergänzung des bestehenden Netzes durch punktuelle Neu- und Ausbauten, insbesondere im übergeordneten Strassennetz und bezüglich der Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten

### 3.4.2 *Öffentlicher Verkehr*

*a) Umsetzung HGV Anschluss*

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.

*b) Netzsystematik*

- Abstimmung auf neue Rahmenbedingungen S-Bahnkonzept 2013;
- Systematisierung im Regional- und Fernverkehr;
  Der öffentliche Verkehr wird in der Regel mit Linien im Stunden- oder Halbstundentakt betrieben (Taktfahrplan). Sämtliche Linien des öffentlichen Verkehrs werden normalerweise mit einem symmetrischen Fahrplan betrieben. 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.
- Überprüfung / Eliminierung von Parallelangeboten;
- Abstimmung von lokalen Konzepten / Angeboten auf eine Gesamtkonzept.

*c) ÖV-Erschliessungsqualität*

- Gewährleistung von minimalen / maximalen ÖV-Erschliessungsstandards.

  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.

*d) Kosten-Nutzen-Optimierung / Nutzung von Synergien*

Dem Agglomerations-ÖV (Schiene und Strasse) kommt bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zu. Bis ins Jahr 2030 wird die Mobilität auf der Schiene wie auch auf der Strasse laufend wachsen. Beim Personenverkehr rechnet der Bund mit einem Wachstum von 45 % im öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsinfrastrukturen gelangen vor allem in den Agglomerationen an die Kapazitätsgrenzen.

Das vorliegende Grobkonzept für den öffentlichen Verkehr der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach gibt die Richtung für die Entwicklung des Agglomerations-ÖV vor. Je nach Entwicklung können einzelne Angebote früher, andere wiederum später oder in einer anderen Ausprägung realisiert werden. Auch Kosten-Nutzen-Überlegungen sind bei der Prioritätensetzung mit zu berücksichtigen.

Entscheidend wird sein, ob und wie der Agglomerations-ÖV in Zukunft finanziert werden kann. Die Nutzung von Synergien und Kosten-Nutzen-Optimierungen werden dabei eine entscheidende Rolle spielen.

Es geht dabei um die Kosten für den Betrieb und die Infrastruktur, sowie zusätzlich um die Kosten von Tarifmassnahmen. Es bedarf eines koordinierten Vorgehens von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die mit grossem Aufwand verfolgte Abstimmung von Siedlung und

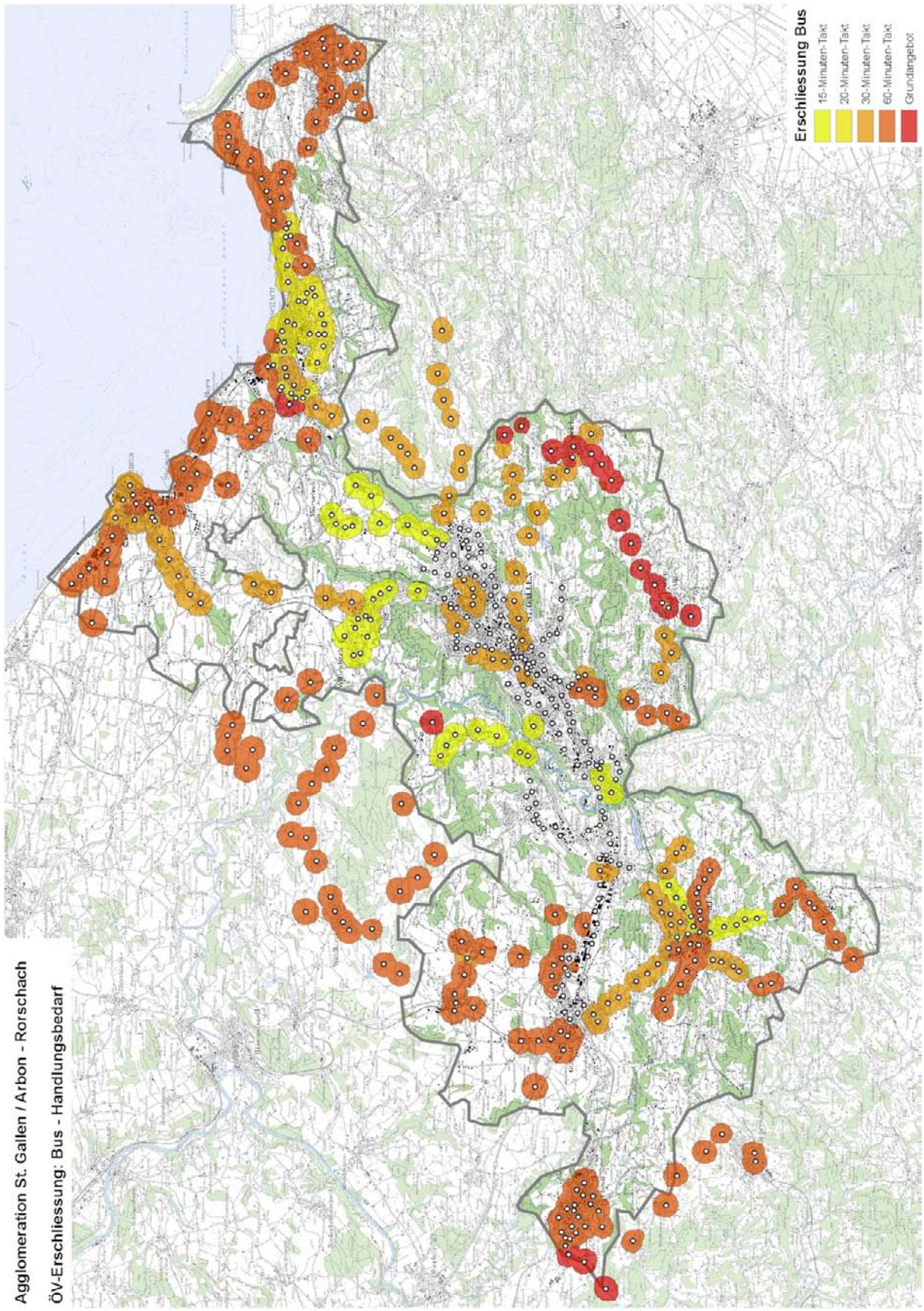



*Abb. 47: ÖV-Erschliessung Bus: Handlungsbedarf. Datenquelle: asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

Verkehr kann schlussendlich nur greifen, wenn auch die Finanzplanung auf diese Zielsetzungen ausgerichtet ist. Wie die aktuellen Diskussionen über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs insbesondere auf Bundesebene zeigen, sind diesbezüglich grosse Anstrengungen notwendig.

Die Bundesmittel werden vom Parlament im jährlichen Budgetprozess bestimmt und vorgegeben. Politische wie auch wirtschaftliche Überlegungen spielen dabei eine Rolle. Es ist daher nicht möglich, heute die Höhe der Bundesmittel mittelfristig verbindlich festzulegen. Der Kanton Appenzell A.Rh. geht im Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2011 - 2016 explizit davon aus, dass sich die Beiträge beim Angebot reduzieren und nur bei der Infrastruktur der Anteil des Bundes gleich bleibt. Neben den Abgeltungskosten für Betrieb und Infrastruktur müssen durch den Kanton und die Gemeinden zusätzlich die Tarifmassnahmen finanziert werden.

Bund und Kantone stehen in den kommenden Jahren vor grossen Herausforderungen. Aktuell werden die wiederkehrenden Mehrkosten für den Substanzerhalt sowie den Betrieb und den Unterhalt der nationalen Schieneninfrastruktur auf 1.1 Mrd. CHF pro Jahr geschätzt. Nicht mitgerechnet sind darin die Kosten für die aktuellen Ausbauwünsche. Für Bahn 2030 sind gemäss Kalkulation des Bundes weitere Milliardeninvestitionen erforderlich. Dies erhöht den Bedarf an Abgeltungen und Abschreibungsmitteln zusätzlich.

Um eine langfristig tragfähige finanzielle Situation des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen, sind neue Finanzierungsmodelle zu suchen. Auf nationaler Ebene werden folgende Lösungsansätze diskutiert:

- Verbesserte Eigenfinanzierung durch höhere Tarife;
- Verkehrsleistungsbezogene Finanzierung des Betriebsaufwandes (Zuschuss pro erzieltem Personenkilometer);
- Steuererhebung für den ÖV (Unternehmenssteuer oder MwSt-Anteil);
- Allgemeiner Fonds für den ÖV (analog Treibstoff für MIV);
- Gesamtverkehrsfonds für alle Verkehrsträger;
- Treibstoffzollerträge.

*e) ÖV-Reisezeit und Fahrplanstabilität*

Für einen attraktiven ÖV sind kurze Reisezeiten und Fahrplanstabilität von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund sind an Strecken, bei welchen die Busse durch den übrigen Verkehr behindert werden, ÖV-Eigentrassierungen zu prüfen, um die Fahrzeiten wesentlich zu reduzieren und die Fahrplanstabilität zu erhöhen.

### 3.4.3 *Langsamverkehr*

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 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. Insbeson-

dere in Knoten sind sichere Veloführungen von grosser Bedeutung, weil hier die Unsicherheit der Velofahrenden am grössten ist.

Der Radverkehr ist volkswirtschaftlich sehr effizient und weist ein grosses Wachstumspotenzial auf, 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 ist und zudem die wichtige Anspruchsgruppe der nicht automobilen Schüler und Jugendlichen sowie Seniorenumfasst, 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.

Im Agglomerationszentrum bestehen in der weitgehend verkehrsfreien Altstadt günstige Bedingungen für den Fussverkehr auch in Bezug auf die Aufenthaltsqualität. In den Nebenzentren (Gossau, Rorschach, Arbon, Herisau) bestehen zentrale Fussgängerachsen. Diese Potentiale gilt es, auch in Bezug auf die Erreichbarkeit mit dem Velo und zu Fuss, weiter zu entwickeln und zu stärken. Für die Überwindung von topographisch schwierigen Verhältnissen können E-Bikes eine Chance für den Langsamverkehr darstellen.

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.

### 3.4.4 *Parkraumpolitik / Parkplatzbewirtschaftung*

Wie die Ist-Analyse zeigt, verfügen zwar alle Gemeinden des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren über eine Parkplatzbewirtschaftung, jedoch in ganz unterschiedlicher Ausgestaltung. Im Sinne der Schaffung von "gleich langen Spiessen" ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

*a) Allgemein*

- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Hauptsiedlungsfläche im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren (mindestens erweiterte blaue Zone EBZ mit Anwohnerprivilegierung).
- Regelung des Parkierens während der Nacht und an Sonntagen.
- Harmonisierung / Angleichung der Tarifgestaltung.
- Festlegung / Abgleichung der zeitlichen Bewirtschaftung.
- Kundenfreundlicher Erwerb von Dauerparkkarten.

*b) Konkret*

Stadt St.Gallen

- Umsetzung der Stossrichtung im kommunalen Richtplan der Stadt St.Gallen
  - Flächendeckende Bewirtschaftung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze
  - Parkplatzgebühren angemessen erhöhen, dabei werden die Kosten alternativer Verkehrsträger (ÖV) berücksichtigt
  - Ausdehnung der EBZ auf die gesamte Stadt (eine Ausdehnung der zeitlichen Bestimmung sowie EBZ mit Anwohnerbevorzugung sind punktuell zu prüfen)
  - Harmonisierung Tarifgestaltung innerhalb vergleichbarer Gebiete (Innenstadt, Aussenzentren und übrige Gebiete)
- Bewirtschaftung von Freizeitnutzungen und guter ÖV-Erschliessung ebenfalls Samstag und Sonntag analog VE

Abtwil und Kronbühl (zum Agglomerationszentrum gehörend)

- Flächendeckende Bewirtschaftung im Hauptsiedlungsgebiet
- Anpassung der Tarife und Bewirtschaftungszeiten
- Bewirtschaftung von Freizeitnutzungen und guter ÖV-Erschliessung ebenfalls Samstag und Sonntag analog VE

Nebenzentren: Herisau, Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Arbon / Steinach, Gossau

- Flächendeckende Bewirtschaftung im Hauptsiedlungsgebiet
- Anpassung der Tarife und Bewirtschaftungszeiten
- Bewirtschaftung von Freizeitnutzungen und guter ÖV-Erschliessung ebenfalls Samstag und Sonntag analog VE

# 4. ZUKUNFTSBILD / ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN

## 4.1 Grossräumige Positionierung der Agglomeration / Region

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach bzw. die mit dem umliegenden ländlichen Raum etwas weiter gefasste Region Appenzell - St.Gallen - Bodensee liegt unweit des Metropolitanraums Zürich, ist aber ein eigenständiger Handlungsraum im internationalen Bodenseeraum und ist geprägt durch eine polyzentrische Siedlungsstruktur. Die Bedeutung der benachbarten Regionen wie Vorarlberg/Rheintal und Konstanz nimmt zu. Daher gilt es, das Potenzial der Grenznähe besser auszuschöpfen.

Basierend auf dem Raumkonzept Schweiz lassen sich für die Agglomeration / Region als Teil der Ostschweiz folgende übergeordneten strategischen Stossrichtungen mit Bezug Siedlung und Verkehr formulieren:

| | |
|---|---|
| *Verkehrsverbindungen zum Metropolitanraum Zürich und im internationalen Bodenseeraum verbessern* | Die Ostschweiz braucht bessere und schnellere Verbindungen zum Metropolitanraum Zürich. Dadurch kann sie besser an das nationale, europäische und – über den Flughafen Zürich-Kloten – an das internationale Netz angeschlossen werden. Durch den Ausbau der Bahn nach Vorarlberg-München und Konstanz-Stuttgart ist die Ostschweiz zudem stärker im Bodenseeraum und mit Europa zu vernetzen. |
| *Zentrum St.Gallen stärken* | St.Gallen ist als bedeutendster Ostschweizer Kulturstandort mit dem Stiftsbezirk als Weltkulturerbe und als wachsender Wirtschaftsschwerpunkt zu stärken. Eine wesentliche Rolle spielen dabei die Universität und die Fachhochschule St.Gallen, das Forschungs- und Dienstleistungszentrum für Technologieentwicklung EMPA sowie deren Vernetzung mit der ETH und mit den wirtschaftlichen Clustern. |
| *Städtenetz entwickeln, Agglomerationen und Städte profilieren* | Um Synergien zu nutzen, ist verstärkt eine themenorientierte Kooperation unter den Ostschweizer Agglomerationen zu entwickeln. Die Stärken und Chancen der einzelnen Städte und Agglomerationen als Dienstleistungsstandorte, als Tourismus- und Kongresszentren, Bildungs- und Forschungsstätten, Kultur und Sportstätten usw. sind zu identifizieren. Ausgehend davon ist eine vermehrte Funktionsteilung zu vereinbaren, die es ermöglicht, Dienstleistungen effizient zu erbringen und ausgezeichnete Infrastrukturen anzubieten.<br>Zudem sind die Verkehrsverbindungen – insbesondere mit dem S-Bahnnetz – sowie die funktionalen Beziehungen auf der Achse Wil - St.Gallen - Vorarlberg/Rheintal und St.Gallen-Konstanz im Sinne eines grenzüberschreitenden Städtenetzes weiterzuentwickeln. Was die übergeordneten Strassennetze anbelangt, ist die Funktionalität der West-Ost-Verbindung zu gewährleisten und die Verbindungen ins Ausland zu verbessern. |

| | |
|---|---|
| *Von Grenznähe noch mehr profitieren* | Die Möglichkeiten und Chancen, die sich aus der Grenznähe ergeben, sind durch verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit besser zu nutzen. Die seit längerem bestehenden Zusammenarbeitsformen im Bodenseeraum sind zu überprüfen und zu optimieren. |
| *Die voralpinen und alpinen Räume schützen und sorgsam nutzen* | Die voralpinen und alpinen ländlichen Räume sind mit ihren vielfältigen Funktionen, ihrer jahrhundertealten urtümliche Ruhe ausstrahlenden Kulturlandschaft und traditionell und zeitgenössisch gelebter Volkskultur in Wert zu setzen. Insbesondere in den ländlichen Zentren sind die Standortqualitäten für Wohnen, Tourismus, Land- und Waldwirtschaft, aber auch für vernetztes lokales Unternehmertum zu nutzen. Angesichts der Empfindlichkeit der Landschaft ist dem Gleichgewicht von Schutz und Nutzung grosse Aufmerksamkeit zu schenken. |
| *Touristische Potenziale besser nutzen* | Die zahlreichen Landschaftsvorzüge, speziell der Voralpen und Alpen, des Hügellands und der Seen sowie die kulturellen Denkmäler und Angebote sind durch verstärkte Kooperation touristisch besser zu nutzen. |
| *Erneuerbare Energien Nutzen* | Im Energiebereich werden neue Wege beschritten, um die Versorgung auf eine nachhaltige Basis zu stellen. |
| *Seen- und Flusslandschaften aufwerten* | Das Bodenseeufer, die Kulturlandschaften Appenzellerland, Fürstenland, und Oberthurgau sind als Naherholungsgebiete und als naturnahe Räume gezielt aufzuwerten und zu vernetzen. Der Bodensee soll als prägendes und identitätsstiftendes Element nicht nur auf seinen Wert als Kulisse reduziert werden. Dabei sollen punktuelle Akzente von höchster Qualität in und auf dem See gesetzt und die Mobilitätsverbindungen über den See ausgebaut werden. |
| *Landwirtschaftsgebiete erhalten und vernetzen* | Die grösseren zusammenhängenden Landwirtschaftsgebiete sind als vielfältige Vorranggebiete für die Landwirtschaft zu erhalten und ökologisch zu vernetzen. |

## 4.2 Siedlungsstruktur und Verkehrssystem der Agglomeration

Ausgangspunkt für die Entwicklung des Zielbildes 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 Ausgangsla-

ge 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.

Wenn innerhalb der Agglomeration gleichwertige, nicht aber gleichartige Entwicklungspotenziale gesichert werden sollen, müssen auch die Eigenheiten der Orte zum Tragen kommen. Für die Herleitung werden 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 funktionalen Räume (vgl. Siedlungsstruktur, Kap. 1.4.1 vorne)

## 4.3 Teilstrategie Siedlung

Nachfolgend werden Leitideen (L) und Strategien (S) formuliert, mit denen das Zukunftsbild der Agglomeration angestrebt werden soll. Mit Blick auf die Umsetzung dieser Strategien werden als Rahmen für die Massnahmenplanung zudem Handlungsfelder (H) definiert.

**L1** Durch eine kompakte Siedlungsstruktur und eine hohe Nutzungsmischung die Wege kurz und damit die (motorisierte) Zwangsmobilität klein halten.

**S** Die Siedlungsentwicklung auf gut ausgestattete (Einkauf, Arbeitsplätze, Freizeit) Lagen ausrichten.

H Richtgrössen für Siedlungsdichten festlegen, differenziert nach Zentralität und Ausstattung.

**L2** Die Siedlungsentwicklung dort fördern und mit angemessenen Baudichten sichern, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist.

**S** Die Siedlungsentwicklung auf die Qualität der ÖV-Erschliessung abstimmen.

H ÖV-Erschliessung als Voraussetzung für die hinreichende Erschliessung festlegen.

H ÖV-Angebot (Stadtbus) als Voraussetzung für die Einteilung als Nebenzentrum.

H Abstimmung verkehrsintensiver Einrichtungen auf das Benutzerpotenzial und die ÖV-Erschliessung (integrierte Standorte).

**L3** Siedlungsumfeldverträglichkeit des Verkehrs erhöhen.

**S** Im Bereich von Hauptverkehrsstrassen flankierende Massnahmen realisieren.

H Den Verkehr auf Hauptverkehrsstrassen konzentrieren.

H Hauptverkehrsstrassen mit hoher Verkehrsbelastung städtebaulich aufwerten.

H Mit flankierenden Massnahmen Ausweichverkehr verhindern.

H Quartiere mit starker Verkehrsbelastung aufwerten.

**L4** Handlungsspielräume für künftige Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen.

**S** Korridore künftiger Verkehrsinfrastrukturen freihalten.

H Im Bereich künftiger Vorhaben Baulinien ausscheiden und auf Einzonungen verzichten.

### 4.3.1 *Zielkonzept Siedlung*

Um die Agglomeration zu stärken, sollen die polyzentrische Siedlungsstruktur erhalten sowie die Verkehrskapazitäten nach innen verbessert werden. Mit dem Strukturmodell wird die räumliche Gliederung und die zweckmässige Funktionenteilung über die vier Siedlungstypen

- Agglomerationszentrum
- Nebenzentrum
- Ort mit lokaler Zentrumsfunktion
- Ort mit hauptsächlich Wohnfunktion

umschrieben bzw. festgelegt (Funktionen, Ausstattung, Siedlungsdichten) sowie die Struktur des Verkehrssystems definiert, welche für das Funktionieren der Agglomeration notwendig und für die jeweilige Siedlungsentwicklung adäquat ist. Das Strukturmodell stellt auch eine Grundlage für die Prioritätensetzung bei der Massnahmenplanung dar. Die Infrastrukturvorhaben und die flankierenden Massnahmen sind daran zu messen, ob und in welchem Mass sie die erwünschte Siedlungsentwicklung unterstützen und wie sie die Handlungsoptionen "vermeiden - umlagern - optimieren - ausbauen" berücksichtigen

Die quantitative Entwicklung der Agglomeration soll primär an Standorten mit hoher Nutzungsmischung und guter Versorgung / Ausstattung erfolgen. Diese Voraussetzung erfüllen 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.

*Wohnen*

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

- Alle Gemeinden entwickeln sich quantitativ so, dass die demographische Struktur erhalten bleibt. Dies bedingt einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 0.5 %. Folgende Gemeinden konnten dieses Ziel zwischen 1980 und 2009 nicht oder nur knapp erreichen:
  - St.Gallen
  - Rorschach
  - Goldach
  - Rheineck
  - Arbon
  - Herisau

  Diese Gemeinden forcieren die Siedlungsentwicklung im Vergleich zu heute, 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 erfolgen nur, wenn das Angebot an Arbeitsplätzen, Freizeitanlagen, öffentlicher Ausstattung und Einkaufsflächen Schritt hält, weil andernfalls eine übermässige Zwangsmobilität gefördert wird. Zwischen 2000 bis 2009 weisen insbesondere die folgenden Standorte Bevölkerungszunahmen über 1 % p.a. auf, ohne jedoch bei den übrigen Merkmalen vollumfänglich Schritt zu halten:
  - Mörschwil
  - Steinach
  - Tübach
  - Andwil
  - Roggwil

  Im Gesamtinteresse der Agglomeration verfolgen diese Gemeinden gegenüber heute eine quantitativ moderatere Siedlungsentwicklungs-Strategie, die sich insbesondere auf spezielle Nischen ausrichtet (eher qualitative Aspekte).

  Gegenüber dem AP 1 (Basis 1980 - 2000) zeigt sich, dass zwischen 2000 und 2009 grundsätzlich eine positive Entwicklung im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren (mit Ausnahme von Herisau) stattgefunden hat. Auch die forcierten Entwicklungen in Gemeinden mit unvollständiger Ausstattung haben sich tendenziell im positiven Sinne abgeschwächt (Lutzenberg, Mörschwil, Rorschacherberg, Gaiserwald, Horn). Insgesamt verläuft die Entwicklung der Gesamtagglomeration damit in Richtung Zielvorstellung.
- 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[2] 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.

*Arbeiten*

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

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

Das von der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee erarbeitete regionale Standortportfolio stellt im Sinne einer „Positivplanung“ eine ideale Ergänzung der bereits im AP 1 festgelegten Grundsätze zur Siedlungsentwicklung nach Innen. Es beinhaltet Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft, die an gut erreichbaren zentralen Lagen und in der bestehenden Bauzone liegen. Durch die Arealentwicklungsprozesse soll die tatsächliche Verfügbarkeit dieser Areale sichergestellt und dadurch der Druck auf dezentrale Standorte „auf der grünen Wiese“ reduziert werden. Nach der Vereinbarung zum NRP-Projekt „Regionale Standortentwicklung“ sollen bis 2013 sechs Arealentwicklungsprozesse bzw. Massnahmen zur Einzelstandortentwicklung gemäss Standortportfolio initiiert werden.

*Einkauf und Versorgung*

Neue verkehrsintensive Einrichtungen (gängige Definition: 2'000 Fahrten pro Tag und Vorhaben) werden ausschliesslich an zentralen und gut erschlossenen Lagen realisiert (integrierte Standorte). Unter Beachtung der konkreten Ausgangslage (Kapazitäten Verkehrsnetz, ÖV-Erschliessung, Umwelt / Umfeld etc.) sind Fahrtenmodelle und Nutzungseinschränkungen als flankierende Massnahmen zu prüfen und eine Positivplanung zu fördern.

[2] 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.)

### 4.3.2 *Zielkonzept Landschaft*

Wesentliches Elemente der Teilstrategie Siedlung bildet der Aspekt Landschaft: Die konsequente Siedlungsentwicklung nach innen ist entscheidende Voraussetzung, um die offene Landschaft so weit als möglich vor weiterer Überbauung freizuhalten.

Ähnliches gilt in Bezug auf die Teilstrategie Verkehr: Ausreichende und attraktiv gestaltete Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet und mit ÖV gut erschlossene Naherholungsgebiete helfen mit, die Wege im Freizeitverkehr zu minimieren und auf effiziente Verkehrsmittel (LV, ÖV) umzulagern. Die in der Teilstrategie Verkehr postulierte Förderung des LV und ÖV unterstützt umgekehrt die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten.

**L5** Die offene Landschaft in ihrer Funktion als siedlungsgliederndes Element und als Raum für Naherholungsaktivitäten erhalten und vor Überbauung freihalten.

**S** Die Siedlungsentwicklung auf das bereits weitgehend überbaute Gebiet konzentrieren.

- H Das Siedlungsgebiet gemäss den Vorgaben im Bereich Siedlung entwickeln.
- H Unvermeidliche Beanspruchungen von Landschaft quantitativ (Flächenausgleich) oder qualitativ (Freiraumgestaltung, ökologischer Ausgleich) kompensieren.

**L6** Im Bereich der Siedlungsgrenzen darauf hinwirken, dass die natürlichen, das Landschaftsbild prägenden Strukturen und Elemente sicht- und erlebbar bleiben.

**S** Wo es zu einem weiteren Siedlungswachstum nach aussen keine Alternativen gibt, soll dies so erfolgen, dass markante, das Landschaftsbild prägende Strukturen weiterhin sicht- und erlebbar bleiben.

- H Landschaftsräume, die sich durch besondere Strukturen und Elemente auszeichnen („Charakterräume“) erfassen und vor Überbauung frei halten.
- H Bereits bei der Einzonung prüfen, ob die spätere Überbauung mit dem Landschaftsbild vereinbar sind.
- H Bei der Bebauung von Gebieten am Siedlungsrand auf die ökologische Vernetzung mit der offenen Landschaft achten.

**L7** Durch qualitativ und quantitativ gute Gestaltung der Grünräume und des Seeuferbereichs innerhalb und angrenzend an das Siedlungsgebiet ein attraktives Wohnumfeld erhalten bzw. schaffen und damit die Voraussetzungen schaffen, um Naherholungsbedürfnisse „vor der Haustür“ befriedigen zu können.

**S** Bei der Siedlungsgestaltung auch den Aspekt der Durchgrünung und der Gestaltung des Übergangsbereichs zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft beachten.

H Innerstädtische Grünflächen erhalten, unter Berücksichtigung von Naherholungs- und sozialen Bedürfnissen gestalten und bei deren Ausstattung sowohl Bedürfnisse nach stiller wie nach aktiver Erholung, Begegnung und Kommunikation im Freien berücksichtigen.

H Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren und von Sondernutzungsplänen auf ausreichende, attraktiv gestaltete Grünflächen und Bepflanzungen hinwirken.

H Bei Überbauungen am Siedlungsrand auf die bewusste Gestaltung des Übergangsbereichs zwischen Bebauung und offener Landschaft hinwirken.

H Den Zugang und die Durchlässigkeit zum Seeuferbereich erhalten und fördern.

**L8** Vorhandene Naturwerte und intakte Landschaften bewahren, Beeinträchtigungen vermeiden und vorhandene Schädigungen nach Möglichkeit wieder rückgängig machen sowie vorhandene Potenziale entwickeln.

**S** Beanspruchung von offener Landschaft für zusätzliche Baugebiete durch Siedlungsentwicklung nach innen vermeiden.

H Natur- und Landschaftsschutzgebiete sichern, soweit noch nicht erfolgt, und Potenziale entwickeln.

**L9** Die Nutzungs- und Schutzansprüche ausserhalb des Siedlungsgebietes – Land- und Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz, Erholung – aufeinander abstimmen und mögliche Synergien ausschöpfen.

**S** Konflikte zwischen Erholungsaktivitäten und Landwirtschaft reduzieren und das Potenzial der Landwirtschaft für Erholung Suchende aktiv nutzen.

H Bei der Ausschilderung von Wander-, Rad- und Bike-Routen die Interessen der Landwirtschaft und der Naherholung berücksichtigen (Gegenseitige Störungen vermeiden, Angebote von Landwirten wie Hofverkauf, Besenbeizen bewusst einbeziehen).

H Wege für Erholung Suchende so lenken, dass schützenswerte Naturwerte nicht beeinträchtigt werden.

H An geeigneten Stellen Zonen für stille Erholung einrichten (Naturbeobachtungsposten, Ruhebänke u.ä.).

**L10** Die Wegelängen für Erholungsaktivitäten minimieren, unvermeidbare Wege auf effiziente Verkehrsmittel umlagern und die bestehende Verkehrsinfrastruktur optimieren und bei Bedarf gezielt ausbauen sowie Barrieren abbauen.

**S** Bei den LV- und ÖV-Verbindungen im Siedlungsgebiet und zum Siedlungsrand auch auf eine gute Erreichbarkeit von Gebieten und Einrichtungen für die Naherholung achten.

H Bei der Siedlungsentwicklung auch die Bedürfnisse für Naherholung im Freien beachten.

H LV- und ÖV-Konzepte auch auf die Bedürfnisse der Erholung Suchenden ausrichten.

H Spezielle Angebote / innovative Ansätze zur Erschliessung von Freizeit und Erholungseinrichtungen prüfen (analog Bäderbus).

Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, die Siedlungsentwicklung bzw. die Raumstrukturen generell so zu gestalten, dass die daraus resultierenden Umfeld- und Umweltauswirkungen minimiert bzw. optimiert werden können. An dieser Zielrichtung orientieren sich nicht nur die Überlegungen zu Siedlung und Verkehr, sondern zu allen Raumnutzungen, insbesondere auch zur Landschafts-, zur Freizeit- und Erholungsnutzung.

Das "Zukunftsbild Landschaft" ist daher von der Überzeugung und Vision geprägt, dass zu einer nachhaltigen und vollständigen Ausstattung unserer Siedlungen auch die Naherholung gehört. Dabei dürfen Naherholung und Freizeitaktivitäten aufgrund der innerörtlichen Verdichtungsprozesse, der hohen Bodenpreise und der starken Nutzungskonkurrenz nicht einfach an die Peripherie, ins Nichtsiedlungsgebiet, ausgelagert werden, sondern sie sind auch in die Siedlungskonzeptionen zu integrieren und mit der freien Landschaft als Komplementärraum sinnvoll zu vernetzen. Das Nichtbaugebiet darf dabei nicht einfach als Konsumgut der Städter für immer neue Aktivitäten genutzt werden. Die unterschiedlichen Ansprüche sind soweit als möglich zu kanalisieren und im Sinne eines Neben- und Miteinanders zu koordinieren.

*Siedlungsgebiet und Landschaft ergänzen sich komplementär*

Die polyzentrische Siedlungsstruktur gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation sichert eine klare Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet. „Landschaft“ gibt es jedoch nicht nur als offene naturnahe oder Kulturlandschaft: St.Gallen als Hauptzentrum und die Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon und Rorschach zeichnen sich durch zahlreiche und attraktive innerörtliche Grün- und Freiflächen aus, die das „Stadtklima“ im engeren und im übertragenen Sinne positiv beeinflussen. Die Grenze zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft ist zwar klar ablesbar; überbautes Gebiet und Landschaft sind jedoch „verzahnt“ und ökologisch vernetzt.

*Natur und Landschaft sind als eigenständiger Wert und wichtiger Wohlfahrts- und Standortfaktor anerkannt*

Die Agglomeration ist attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort mit einer vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft. Wälder, Fluss- und Bachläufe,

Feuchtstandorte, Hochstamm-Obstkulturen, Aussichtslagen usw. sind als „Werte an sich“ anerkannt und deshalb dauerhaft gesichert. Gleichzeitig erfüllen Natur und Landschaft als Naherholungsraum eine wichtige Funktion für die Bevölkerung. Erholung Suchende nutzen sie für aktive Betätigung (Biken, Joggen, Wandern usw.) oder auch für beschauliche Naturerlebnisse.

*Nutzungen ausserhalb der Siedlungsgebiete sind koordiniert und allenfalls entflochten*

Mit Spezialplanungen sind Wander- und Reitwege, Velo- und Mountainbike-Routen sowie andere Erholungseinrichtungen aufeinander abgestimmt, ebenso mit anderen Nutzungen wie Land- und Forstwirtschaft. Wo nötig sind unverträgliche Nutzungen entflochten.

*Naherholungsmöglichkeiten sind innerörtlich und im siedlungsnahen Gebiet auf attraktiven und kurzen Wegen erreichbar*

Innerhalb und im Nahbereich der Siedlungen steht ein ausreichendes und attraktives Angebot an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten zur Verfügung, die zu Fuss, mit dem Fahrrad oder einem öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden können. Der Freizeit- und Erholungsverkehr in der Agglomeration ist ein Verkehr der kurzen und umweltverträglichen Wege.

Das mit dem Bereich Landschaft ergänzte Strukturmodell für die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach kann vereinfacht auf die Formel **"kompakt - urban - grün"** gebracht werden. Das innerörtliche Angebot für die natur- und freiraumbezogene Erholung ist gestärkt, die hohe Qualität der Naherholungsgebiete ausserhalb der Siedlungsräume ist dauerhaft erhalten und die Funktionen sind miteinander vernetzt. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der kurzen Distanzen besteht in dieser Konzeption ein erhebliches Potenzial der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach.

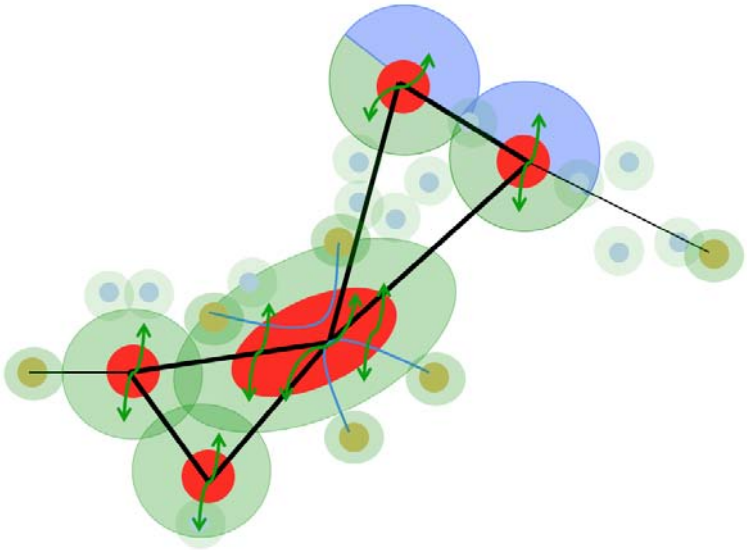


*Abb. 48: Ergänztes Strukturmodell: Siedlungsstruktur und Landschaft*

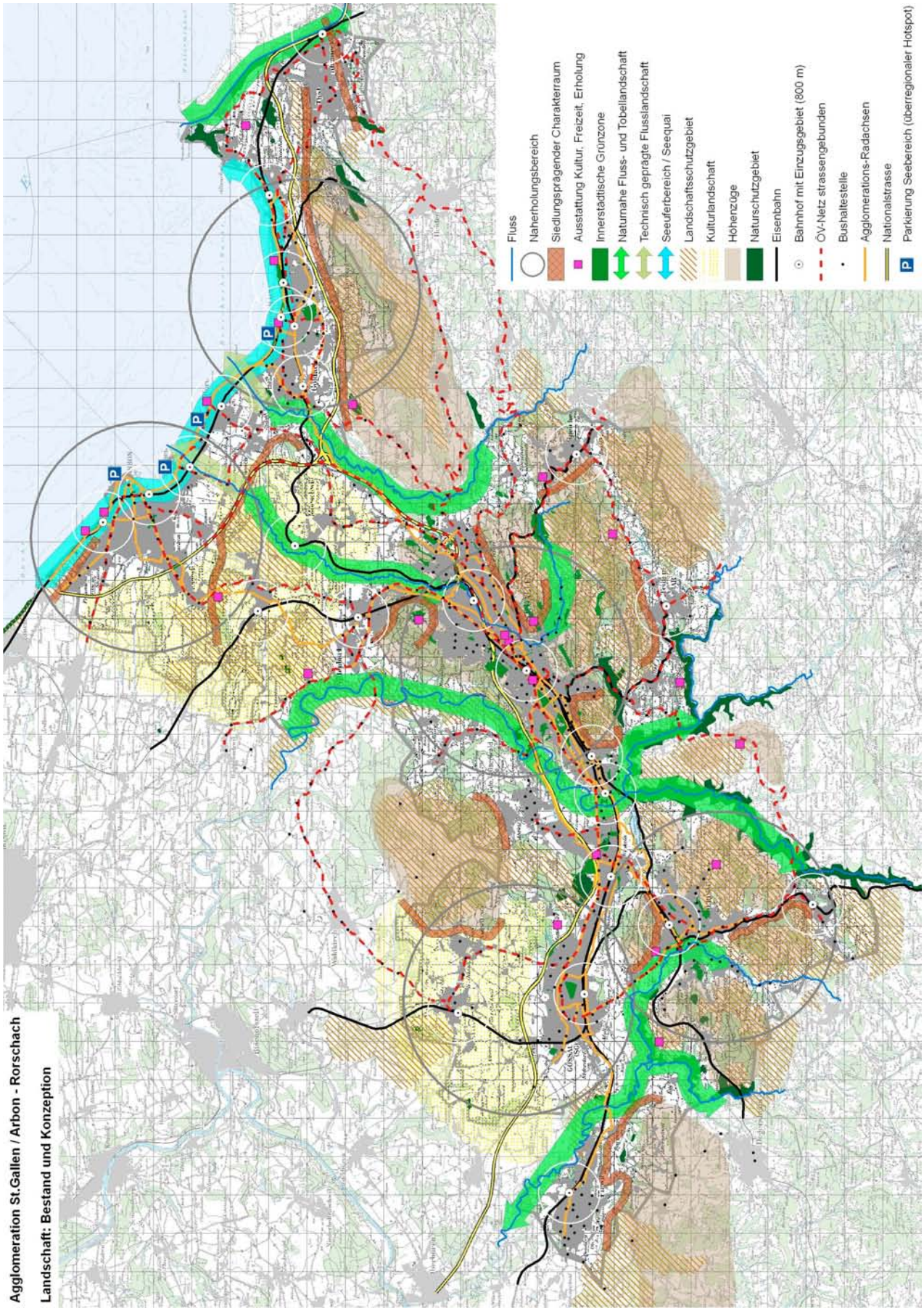



*Abb. 49: Landschaft - Bestand / Konzeption*

## 4.4 Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr unterstützt primär die im Bereich Siedlung festgelegten Ziele und Strategien.

**L11** Minimierung der Wegelängen

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

**S** Förderung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Zentren durch Verkehrssystemmanagement und Dosierung der Leistungsfähigkeit im Umfeld.

H Ausbau der Stadtbussysteme.

H Projektierung des innerörtlichen Verkehrssystems zu Gunsten des Langsamverkehrs.

H Dosierung des Verkehrszuflusses aus der Peripherie.

H Verfügbarkeitsgefälle Parkplatzangebot Innenstadt / Peripherie ausgleichen.

**L12** Umlagerung der Wege auf effiziente Verkehrsmittel

**S** Die Attraktivität des ÖV in Bezug auf Verfügbarkeit und Komfort und des LV in Bezug auf Komfort und Sicherheit verbessern.

H Ausbau von Stadtbussystemen im Agglomerations- und den Nebenzentren.

H ÖV-Angebot entsprechend den Grundsätzen der Verbindungen sicherstellen und ausbauen.

H ÖV-Eigentrassierung

H Aufwertung der Umsteigepunkte ÖV/ÖV und LV/ÖV.

H Projektierungsgrundsätze Strassen.

H Lücken im Rad- und Fusswegnetz schliessen.

H Konfliktstellen MIV / LV entschärfen / lösen.

H Signalisation für Radverkehr optimieren.

H Veloabstellanlagen

**L13** Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

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

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

H Beseitigung von punktuellen Mängeln im Verkehrssystem.

H Vorgabe von strassenbaulichen Entwurfsprioritäten.

**L14** Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

**S** Kapazität der Verkehrsinfrastruktur (Schiene und Strasse) erhöhen.

H Ergänzungen der bestehenden Netze (Schiene, Strasse) durch Neu- und Ausbauten.

H Bei Ergänzungen des bestehenden Strassennetzes die Bedürfnisse des LV berücksichtigen.

**L15** Koordination der Parkplatzpolitik auf kantonaler und kommunaler Ebene.

**S** Die Kantone schaffen mit aufeinander abgestimmten Rechtsgrundlagen die Voraussetzungen für eine agglomerationsweit koordinierte Parkplatzbewirtschaftung.

**S** Die Gemeinden des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren koordinieren die Parkplatzpolitik mit dem Ziel, für vergleichbare Gebiete und Lagen sowie publikumsintensive Einrichtungen gleiche Standortvoraussetzungen zu schaffen.

**H** Kantonale Rechtsgrundlagen zur Festlegungen Parkplatzangebotes auf öffentlichem und privatem Grund sowie dessen Bewirtschaftung schaffen bzw. vereinheitlichen.

**H** Koordination der kommunalen Parkplatzpolitik in Bezug auf:
Festlegung von Parkplatzbedarf und -angebot;
Parkplatzbewirtschaftung (Tarife, zeitliche Gültigkeit).

### 4.4.1 *Zielkonzept MIV*

Die Struktur des Verkehrssystems der Agglomeration ist unabhängig vom Eigentum an den Strassen (Bundes-, Kantons- oder Gemeindestrassen) und den rein technischen Erschliessungsfunktionen gemäss SN-Normen auf die räumliche Gliederung (Strukturmodell) bzw. auf die Siedlungstypen ausgerichtet. Sie basiert auf den wichtigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren und Orten, den Autobahnanschlüssen und den Anschlüssen an die ausserregionalen Zentrumsorte.

Die Hierarchisierung des Netzes erfolgt aufgrund der Bedeutung der Achsen sowie der Bedeutung der damit verbundenen Orte.

- Nationalstrasse (Planungskompetenz des Bundes)
- Typ 1 (AP 1: Hauptverkehrsstrasse)
  - Verbindet Nebenzentren untereinander oder mit dem Agglomerationszentrum
  - Stellt die Anschlüsse zu Autobahnanschlüssen sicher
  - Stellt die Anschlüsse zu ausserregionalen Zentrumsorten sicher
- Typ 2 (AP 1: Ortsverbindungsstrasse)
  - Verbindet Orte mit lokaler Zentrumsfunktion untereinander oder mit Agglomerations - und Nebenzentren
  - Stellt die Anschlüsse zu Autobahnanschlüssen sicher

Diese Achsen sind für die Aufnahme und Abwicklung des agglomerationsrelevanten Verkehrs wichtig. Der Verkehr soll auf diese Achsen gelenkt werden. Es handelt sich entsprechend um verkehrsorientierte Strassen. Im Gegenzug sollen die anderen Strassen von quartierfremdem Verkehr entlastet werden und siedlungsorientiert ausgestaltet sein.

Mit dieser Netzhierarchie werden einerseits die Zielsetzungen des Strukturmodells gefördert, anderseits werden die Prioritäten der Verkehrsabwicklung (Knotensteuerung, Dosierung) im Grundsatz festgelegt. Es versteht sich aber, dass diese Grundsätze nicht schematisch angewendet werden können, sondern immer abgestimmt auf das konkrete Umfeld, die konkreten Verkehrssituationen oder die zu gewährleistenden Funktionen etc.. Insbesondere auf übergeordnete Festlegungen wie z.B. den Sachplan Verkehr des Bundes, ist Rücksicht zu nehmen. Vorgaben bezüglich der Bundeshauptstrassen (z.B. Anforderungen an Ausnahmetransportrouten) müssen gewährleistet bleiben.

*a) Verkehrsmittelprioritäten*

Innerhalb der städtischen Räume (Agglomerations- und Nebenzentren) ist dem Langsamverkehr (LV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) Priorität einzuräumen. Demgegenüber kommt dem MIV insbesondere in den Umlandgemeinden (v.a. Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion) mit Ausnahme von kurzen Verbindungen die Priorität zu.

Für die verschiedenen Siedlungstypen gelten damit unterschiedliche Verkehrsmittelprioritäten:

| | Agglomerations- / Nebenzentrum | | Orte mit lokaler Zentrumsfunktion | | Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Priorität | Alternative | Priorität | Alternative | Priorität | Alternative |
| Wege < 5 km | LV | ÖV | LV | MIV | LV | MIV |
| Wege 5 - 10 km | ÖV | MIV | MIV | ÖV | MIV | |
| Wege > 10 km | ÖV | MIV | ÖV | MIV | MIV | |

*b) Prioritäten für den strassenbaulichen Entwurf*

Je nach Strassentyp und ortsbaulicher Situation müssen unterschiedliche Prioritäten des strassenbaulichen Entwurfs beachtet werden. Je nach Belastung eines Strassenabschnitts sind flankierende Massnahmen als Bestandteil des Strassenbaus zu ergreifen. Im Sinne von Richtlinien ergeben sich für folgende Umfeldsituationen unterschiedliche Prioritäten:

| | Kernzonen / Ortszentrum | Empfindliche Nutzungen / Wohnen, Dienstleistungen | übrige, weniger empfindliche Gebiete / Gewerbe |
|---|---|---|---|
| Berücksichtigung Umfeldnutzung | **+++** | **++** | **+** |
| Gewährleistung Querungen | **+++** | **++** | **+** |
| Priorität Langsamverkehr | **+++** | **++** | **+** |
| Priorität Öffentlicher Verkehr | **+++** | **++** | **+** |
| Funktion Liegenschaftenerschliessung | **++** | **+** | **-** |
| Integration Ortsbild | **+++** | **++** | **+** |

**+++**: Relevanz hoch **++**:Relevanz mittel **+**: Relevanz gering

Bei Konflikten zwischen Verkehr und Umfeld / Umwelt müssen flankierende Massnahmen ergriffen werden, wie die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, Einschränkungen der Grundbegegnungsfälle, Dosierung des Verkehrs in unempfindlichen Gebieten oder die städtebauliche Aufwertung des Strassenraums.

*c) Interessenabwägungen*

Die Verkehrsmittelprioritäten und Prioritäten des strassenbaulichen Entwurfs sind Grundsätze, welche insbesondere im Rahmen von Interessenabwägungen zu berücksichtigen sind. Im innerörtlichen Bereich sind die Verhältnisse und Abhängigkeiten zwischen Nutzung und Verkehr bzw. zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln so komplex, dass die formulierten Grundsätze nicht immer konfliktfrei und in "Reinkultur" umgesetzt werden können. Es bedarf daher einer Interessenabwägung und situationsbezogenen, sachgerechten Anwendung dieser Grundsätze. Neben der Erhaltung der Ortszentren als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum mit hoher Umfeld- und Umweltqualität ist auch die Funktion der Strassen im Sinne der Netzhierarchie aus Sicht Agglomeration zu gewährleisten. Auch bezüglich der Priorisierung von LV und ÖV sind Interessenabwägungen aufgrund der konkreten Situation unumgänglich.

Zudem sind alle Strassenräume der Umfeldsituation entsprechend zu gestalten und zu integrieren. Die Gestaltungs- und Integrationsmassnahmen als Bestandteil des Strassenbaus geniessen dort eine hohe Priorität, wo stark belastete Strassen auf ein empfindliches Umfeld treffen.

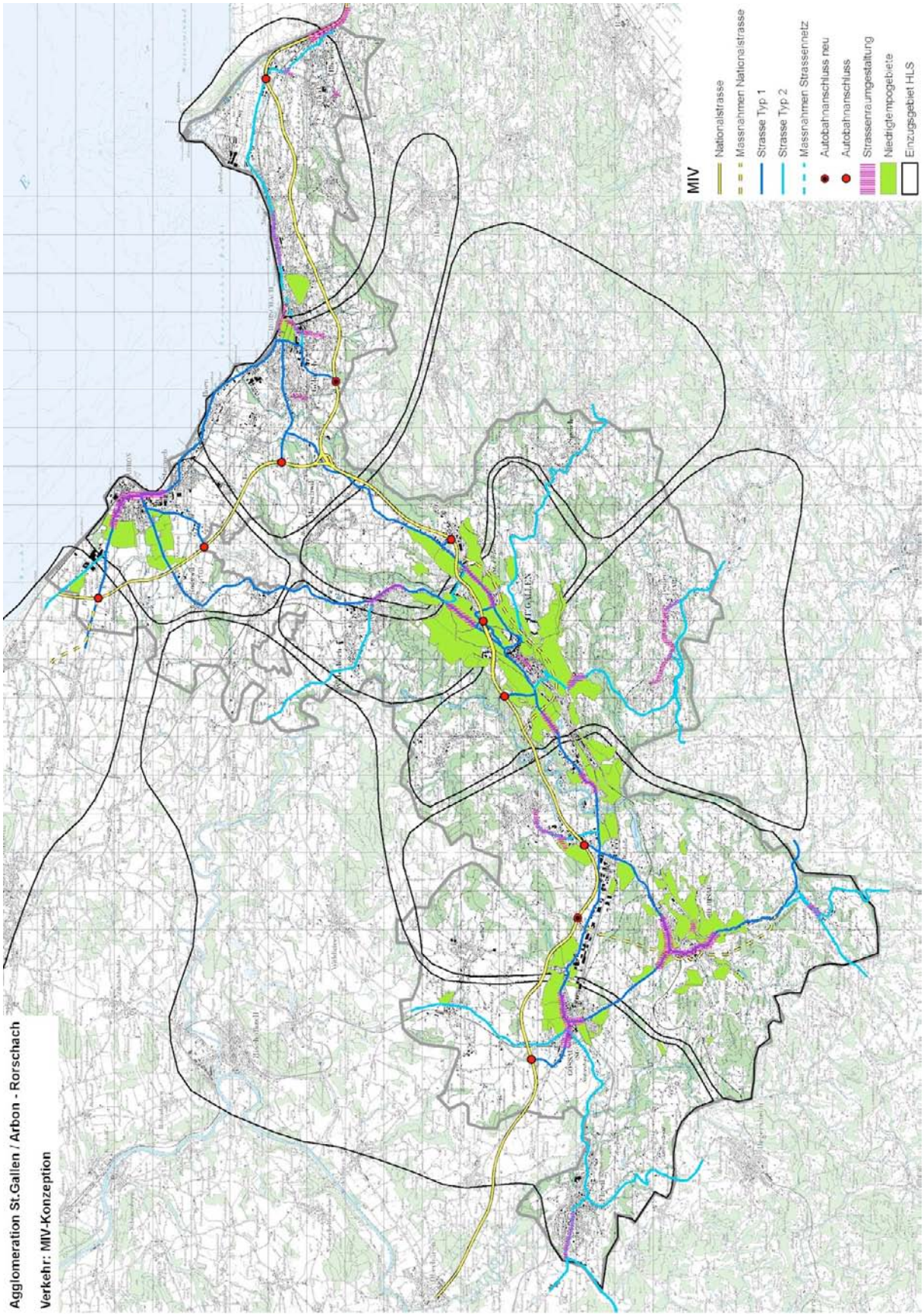



*Abb. 50: MIV-Konzept. Datenquellen: Stadt St.Gallen, Gemeinden Arbon, Gossau, Herisau und Rorschach. (Anm.: Aussagen zum Anschluss Witen sind im Verkehrsmodell Anschluss Witen nicht enthalten. Wird jedoch im Bericht flankierende Massnahmen vom Büro MRS Partner behandelt (in Arbeit). Bei neuen Anschlüssen ist jedoch auch mit veränderten Verkehrströmen zu rechnen).*

### 4.4.2 *Zielkonzept Agglomerations-ÖV*

Abgestimmt auf das Strukturmodell wird nachfolgend ein "ideales" ÖV-Konzept (= Zielkonzept) für den ganzen Agglomerationsraum, dargestellt. Dabei werden das Knotenkonzept (wo welche Anschlüsse) sowie die Funktionen der Verkehrsträger örtlich (von wo nach wo) und zeitlich (wie häufig) definiert.

Das Zielkonzept geht von folgenden allgemeinen Grundsätzen aus:

1. Das Zentrum der Agglomeration (Stadtzentrum St.Gallen) soll möglichst gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen sein.
2. Die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr sind zu verkürzen, damit sie im Vergleich zum MIV konkurrenzfähiger werden.
3. Die Nebenzentren sind nicht nur mit dem Agglomerationszentrum, sondern auch untereinander gut zu verbinden.
4. Der öffentliche Verkehr ist effizient zu betreiben.

*a) Übergeordnete Anbindung*

Das Zielkonzept der übergeordneten Anbindung (vgl. Abb. 51) beruht auf folgenden Absichten:

- Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach wird auch mit der näheren und weiteren Umgebung mit einem attraktiven ÖV-Angebot verbunden.
- Die benachbarten Agglomerationen Wil, Konstanz-Kreuzlingen, Rheintal-Bregenz, Werdenberg und Obersee sind durch die S-Bahn und beschleunigte Züge (grün) angebunden.
- Die grossen Metropolitanräume Zürich, Stuttgart und München sind durch den Fernverkehr (blau) direkt angebunden. Ebenso besteht eine direkte Verbindung in das Tourismusgebiet Graubünden.
- Über die Fernverkehrszüge nach Zürich ist St.Gallen auch mit dem Flughafen Zürich verbunden.
- Der Hauptbahnhof St.Gallen wird zu einem vollwertigen, halbstündlichen Knoten ausgebaut. Dazu werden zwei zusätzliche Züge pro Stunde angeboten, welche die Strecke Zürich – St.Gallen unter einer Stunde Fahrzeit zurücklegen.

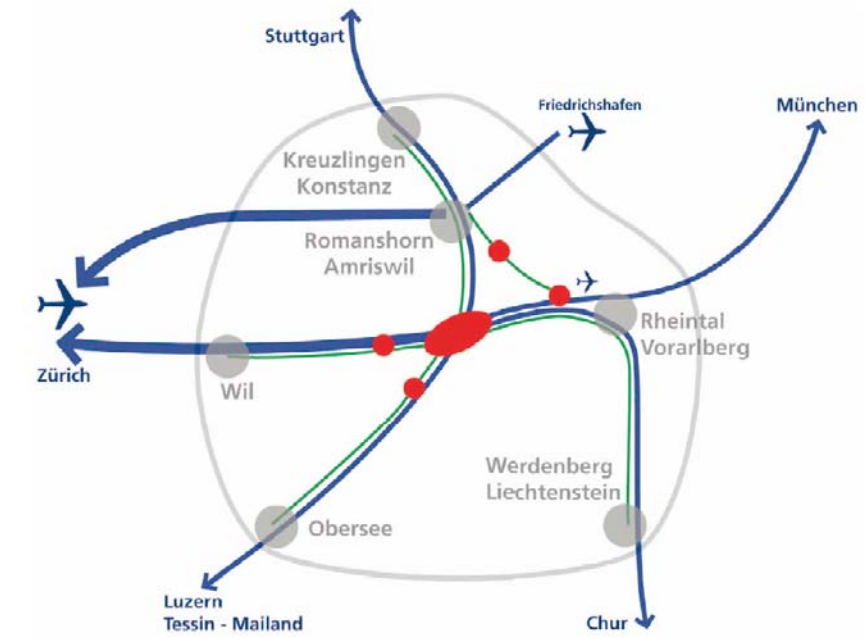



*Abb. 51: Übergeordnete Anbindung*

- Die Nebenzentren Rorschach, Herisau und Gossau sind ebenfalls direkt an das Fernverkehrsnetz angeschlossen und verfügen somit über schnelle Verbindungen in die benachbarten Agglomerationen.

*b) Grundsätze der Verbindungen*

Mit den Grundsätzen der Verbindungen werden die funktionalen Beziehungen zwischen den Orten definiert. Es wird nicht festgelegt, mit welchem Verkehrsmittel (Bus, S-Bahn) die Verbindung gewährleistet wird.

Beim Angebotskonzept Agglomerations-ÖV handelt es sich um ein Zielkonzept, welches mittelfristig anzustreben ist, d.h. die Ziele werden nicht alle bis 2015 erreicht sein. Zwischenschritte sind möglich und auch Agglomerationsprogramm konform (z.B. wird die S-Bahn 2015 nicht überall im 15'-Takt verkehren; auch bezüglich der Erschliessung des Agglomerationszentrums im 7.5'-Takt müssen differenzierte Lösungen möglich sein; z.B. Erschliessung auf den Hauptachsen im 5'-Takt, in den Quartieren ist ein 10'-Takt konform; gewisse sekundäre Erschliessungsäste mit anderem Takt sind aufgrund von Kosten-/Nachfrageüberlegungen möglich).

*Agglomerationszentrum – Nebenzentrum:*



St.Gallen soll mit den Nebenzentren durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel im 15-Minuten-Takt verbunden werden.

- Rorschach - St.Gallen
- Arbon - St.Gallen
- Herisau - St.Gallen
- Gossau - St.Gallen

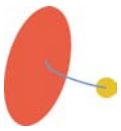
*Nebenzentrum - Nebenzentrum:*



Die benachbarten Nebenzentren sollen durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel im 30-Minuten-Takt verbunden werden.

- Arbon - Rorschach
- Gossau - Herisau

*Orte mit lokaler Zentrumsfunktion - Agglomerationszentrum:*



Die vier Orte mit lokaler Zentrumsfunktion in der Nähe des Agglomerationszentrums sollen mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel im 15-Minuten-Takt mit dem Agglomerationszentrum verbunden werden.

- Speicher - St.Gallen - Teufen
- Wittenbach - St.Gallen - Abtwil

*Orte mit lokaler Zentrumsfunktion - Nebenzentrum*



Orte mit lokaler Zentrumsfunktion sollen mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel im 30-Minuten-Takt an das nächste Nebenzentrum angebunden werden.

- Flawil - Gossau (- St.Gallen)
- Rheineck - Rorschach (- St.Gallen)

*Anbindung Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion*



Die Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion sollen möglichst direkt an die nächste Haltestelle einer leistungsfähigen Verbindung angebunden werden.

Beispiele:

- Waldstatt - Herisau
- Andwil - Gossau
- Berg - Wittenbach

*c) Grundsätze der Erschliessung*

*Agglomerationszentrum St.Gallen:*



Das Siedlungsgebiet soll in der Dichte eines 7.5-Minuten-Taktes erschlossen werden. Die Distanz zur nächsten Haltestelle soll im ganzen Siedlungsgebiet nicht mehr als 400 m betragen.

*Nebenzentren:*



Das Siedlungsgebiet soll im 15-Minuten-Takt erschlossen werden. Die Distanz zur nächsten Haltestelle soll im ganzen Siedlungsgebiet nicht mehr als 400 m betragen.

*d) Rahmenbedingungen*

*Im Agglomerationszentrum / Stadt St.Gallen:*

- Die Kapazität der Achse Brühltor – Schibenertor (Marktplatz) ist begrenzt.
- Das Trolleybusnetz ist zu berücksichtigen.
- Die Erschliessung des Stadions in Winkeln darf nicht verschlechtert werden (Vergleich mit VCS).
- Das ÖV-Netz in der Stadt St.Gallen soll möglichst unabhängig vom regionalen Netz entwickelt werden können (Städteinitiative, dynamische Entwicklung in der Stadt).
- Investitionen auf den Hauptachsen (Rorschacher Strasse, St.Jakob-Strasse / Langgasse, Zürcher Strasse und Fürstenlandstrasse ) müssen aufwärtskompatibel (Tram) sein.

*Laufende / abgeschlossene Planungen:*

- S-Bahn St.Gallen (Einführung 2013, 1. Teilergänzung 2018)
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen
- Neugestaltung Bahnhofplatz und Marktplatz / Bohl St.Gallen
- Neue Linienführung Kantonsstrasse Arbon
- St.Gallen; Buslinien 8 (seit Dezember 2010 in Betrieb) und 12 (Seit Dezember 2010 im Versuchsbetrieb)

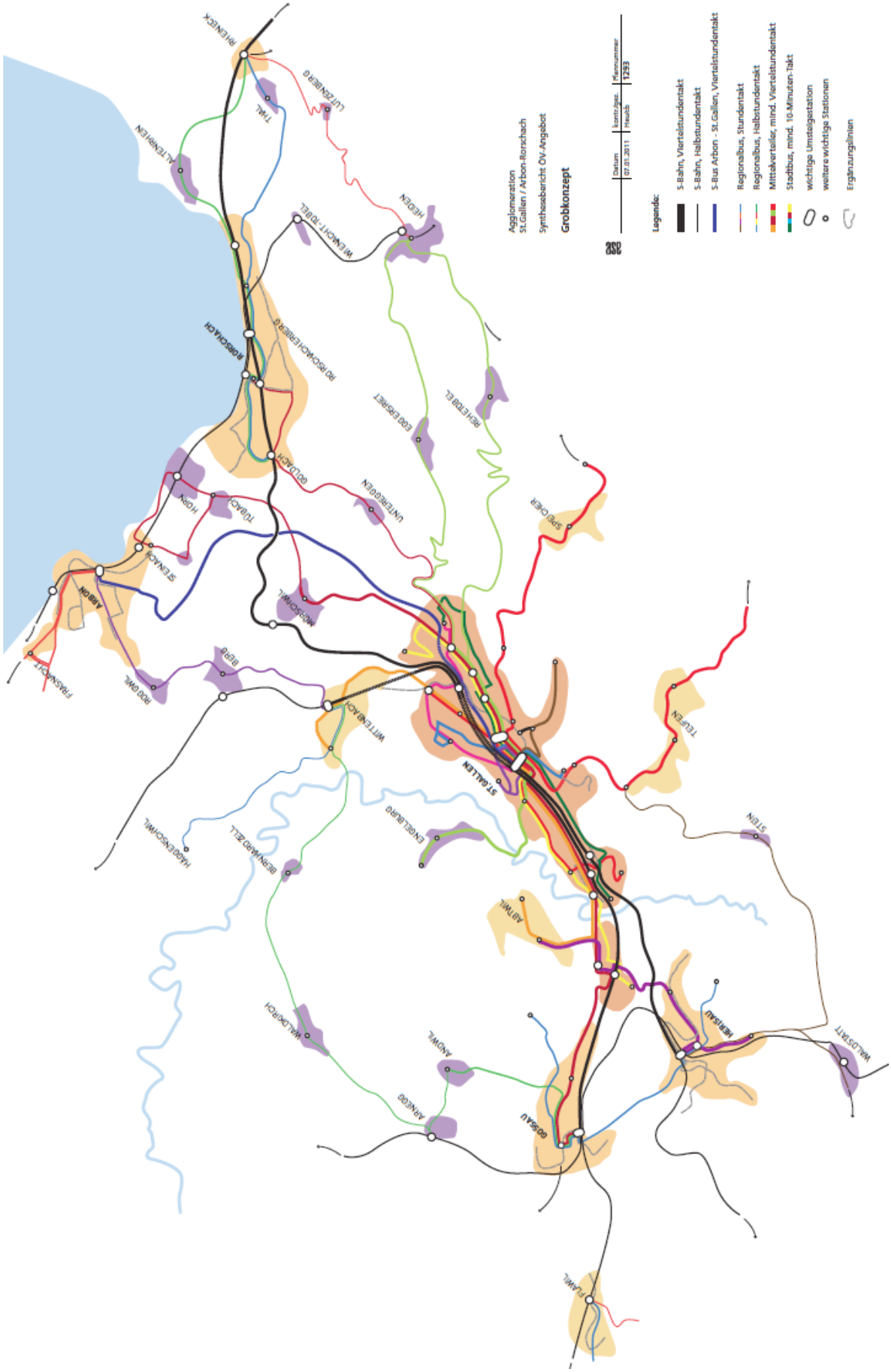
*e) ÖV-Grobkonzept*

Das Grobkonzept (vgl. Abb. 52) baut auf dem heutigen ÖV-Netz auf und kann daher gut umgesetzt werden. Die aus den umliegenden Gemeinden kommenden Buslinien bedienen auf denjenigen Achsen, welche auch von den Stadtbus-Linien befahren werden, nicht alle Haltestellen. Somit besteht auf den Hauptachsen ein Angebot an Schnellbussen. Die Fahrgäste können aus den umliegenden Orten direkt in die Innenstadt und darüber hinaus fahren. Da die Mittelverteiler-Linien nur die wichtigsten Haltestellen bedienen, erhöhen sich innerhalb der Stadt die Reisegeschwindigkeiten.

Bei einer Umsetzung des vorliegenden Grobkonzepts werden 73 % der Bevölkerung und 82 % der Arbeitsplätze mindestens in einem 15 Min. Takt durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (heute: 51 % der Bevölkerung und 65 % der Arbeitsplätze).

Durch das neue Konzept erhalten rund 74'000 EinwohnerInnen eine bessere Erschliessung, davon erhalten ca. 28'000 eine massive Verbesserung des Taktangebots. Rund 80'000 EinwohnerInnen erfahren keine Veränderung des Taktangebots. Für rund 11'000 EinwohnerInnen verschlechtert sich das Taktangebot, wobei davon 7'500 nur eine kleine Verminderung (7.5- anstatt 5-Minuten-Takt o.ä.) hinnehmen müssen (vgl. dazu die Abb. 53 und 54).

Die Betriebsmehrkosten für den Bus liegen im Vergleich zum Angebot 2010 bei rund 6 % oder ca. 4 bis 4.5 Mio. Franken pro Jahr. Die Berechnung basiert auf Abschätzungen des Fahrzeugbedarfs und einem groben Richtwert für ein Fahrzeug. Nicht berücksichtigt sind Verdichtungen und Ergänzungsangebote während der Hauptverkehrszeiten oder in Randstunden, sowie spezielle Angebote wie Schulbusse o.ä. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind die Bahnmehrkosten. Diese sind wesentlich höher als die Busmehrkosten.


Agglomeration
St.Gallen / Arbon-Rorschach
Synthesebericht ÖV-Angebot
Grobkonzept
Datum
07.01.2011
kantonsges.
Heads
Plannummer
1293
asa
Legende:
S-Bahn, Viertelstundentakt
S-Bahn, Halbstundentakt
S-Bus Arbon - St.Gallen, Viertelstundentakt
Regionalbus, Stundentakt
Regionalbus, Halbstundentakt
Mittelverteiler, mind. Viertelstundentakt
Stadtbus, mind. 10-Minuten-Takt
wichtige Umsteigestation
weitere wichtige Stationen
Ergänzungslinien
ST.GALLEN
ARBON
ROMANSHORN
ROMANSHORN (BAHNHOF)
ROMANSHORN (BUSBAHNHOF)
ROMANSHORN (HAFEN)
ROMANSHORN (SCHULE)
ROMANSHORN (SEEBAD)
ROMANSHORN (SEEBAD)
ROMANSHORN (SEEBAD

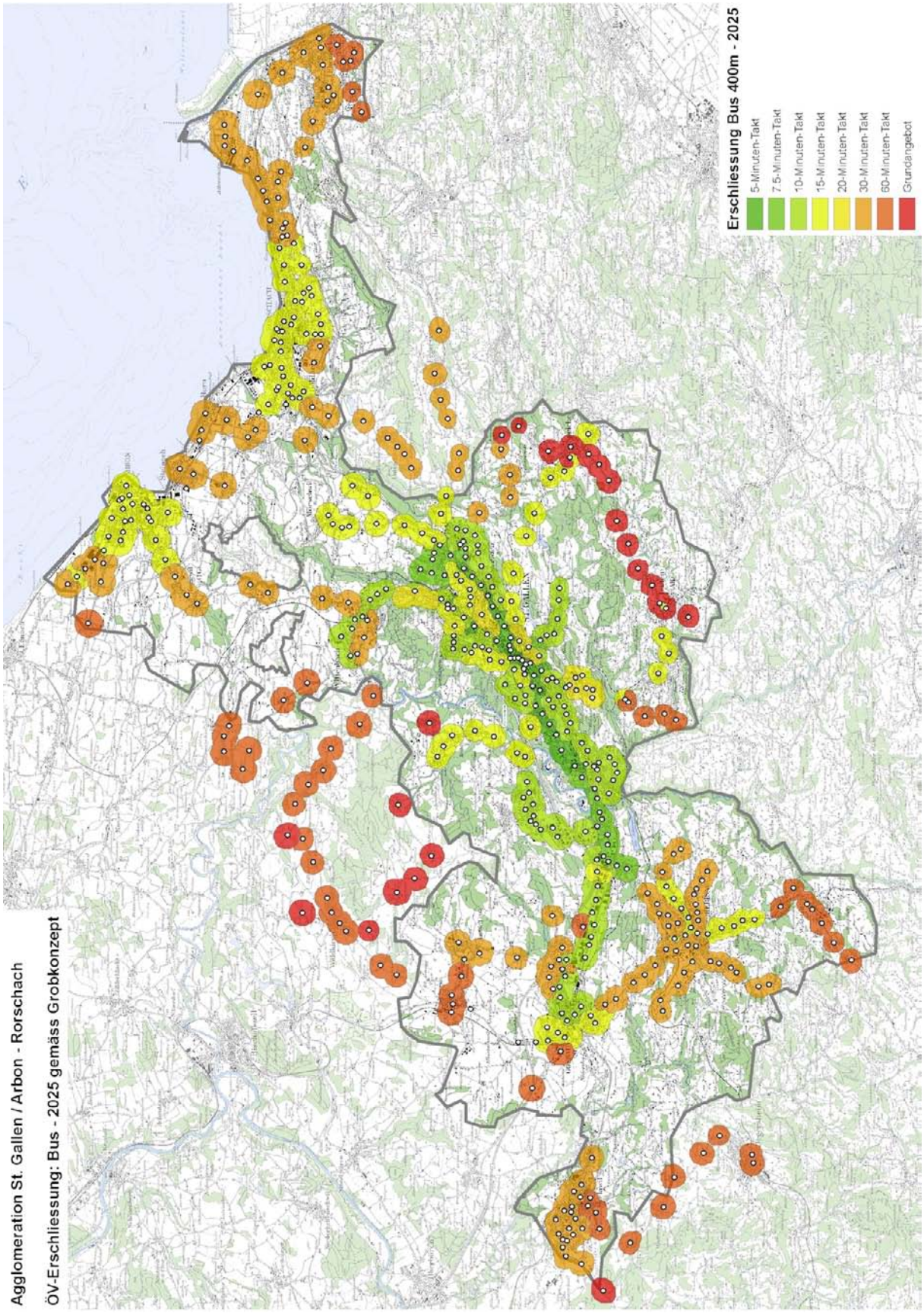



*Abb. 53: ÖV-Erschliessung 2025 gemäss Grobkonzept. Datenquelle: asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

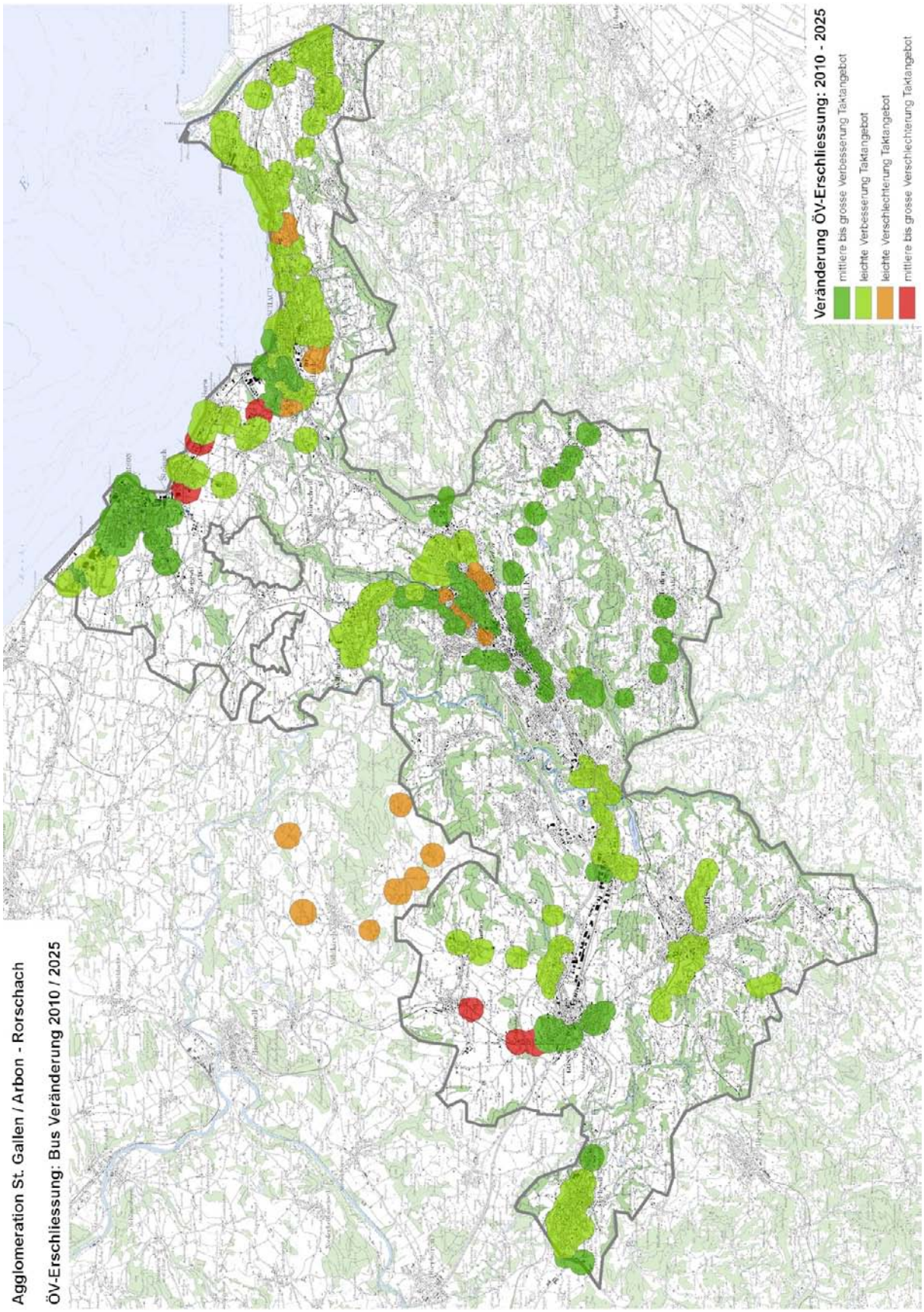



*Abb. 54: Veränderung ÖV-Erschliessung 2025 gegenüber 2010. Datenquelle: asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

### 4.4.3 *Zielkonzept Langsamverkehr*

*a) Rollender Langsamverkehr (rLV)*

Im Erreichbarkeitsgebiet von 5 km bzw. ca. 20 Minuten Unterwegszeit mit dem Velo werden potenzielle Radverkehrszellen (Einzugsgebiete rLV) definiert. Routenergänzungen bzw. Routenoptimierungen verdichten das bereits erfasste und klassierte Wegnetz. Es wird ein Idealzustand abgebildet (siehe Abb. 55).

Das kantonale Netz des rLV definiert die Hauptbeziehungen zwischen dem Agglomerationszentrum, den Nebenzentren und den lokalen Zentren. Es beinhaltet auch touristische Routen. Die regionalen Routen bilden das Basisnetz für den Zugang zu den agglomerationsrelevanten Attraktoren (Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufszentren, Anlagen für Kultur, Sport, Freizeit, öffentliche Gebäude, öV-Haltestellen, Schulen) und ergänzen das kantonale Wegnetz gezielt.

Die beiden Wegnetzdreiecke Gossau / Herisau / St.Gallen und St.Gallen / Arbon / Rorschach werden über eine Hauptachse durch das Agglomerationszentrum miteinander verbunden und bilden das Grundgerüst für den rLV. Im Schemaplan sind die kantonal und regional klassierten Radrouten – inklusive der Neuklassierungsvorschläge / Netzergänzungen – sowie die potenziellen Einzugsgebiete für den rollenden Langsamverkehr (Distanz ca. 5 km oder Fahrzeit 20 Minuten) dargestellt. In den bezeichneten Verkehrszellen stellt die Mobilitätsform des rLV eine Alternative dar, für die es in Zukunft optimale Voraussetzungen zu schaffen gilt. Die bestehende Zentrenstruktur aus dem Agglomerationsprogramm wurde für den rollenden Langsamverkehr mit lokalen Subzentren (z.B. Altenrhein = Arbeitsplatzschwerpunkte) verfeinert.

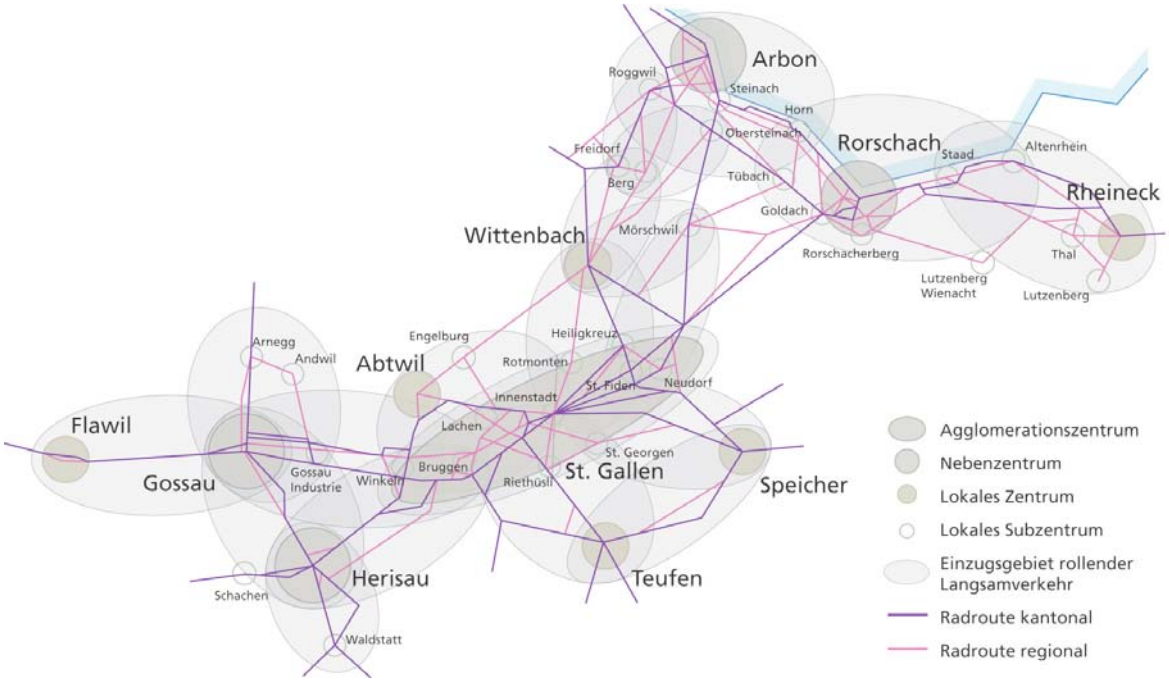



*Abb. 55: Strukturbild Wegnetz rollender Langsamverkehr.*
*Quelle: asa, AG, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr (dat. 8.6.2010)*

*b) Fussverkehr*

Aufgrund der gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit des ÖV soll vorab in den Zentren und Nebenzentren nicht der MIV sondern der ÖV prioritär gefördert werden. Um dies zu unterstützen, sollen daneben die Infrastrukturkapazitäten in den Siedlungskernen zu Gunsten des Langsamverkehrs erhöht werden. Damit sollen die Voraussetzungen für den Fuss- und Radverkehr verbessert werden. Dies kann aber nur erfolgen, wenn den Bedürfnissen der Fussgänger/innen und Velofahrer/innen bei Infrastrukturmassnahmen generell hohe Priorität eingeräumt wird, namentlich bei Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen bei Ortsdurchfahrten und Platzgestaltungen. Aus Agglomerationssicht hat der Fussverkehr hohe Bedeutung, weil er grösster Zubringer zum ÖV ist, zur Belebung des öffentlichen Raumes beiträgt und damit für Anbieter aus Detailhandel, Tourismus usw. wichtig ist.

**Prioritäre Zielsetzungen für den Fussverkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms**

**Stärkung des Fussverkehrs in den Siedlungsgebieten**
Gute Bedingungen schaffen für eine Erhöhung des Fussverkehrs-Anteils gemessen am Gesamtverkehr
- attraktive Aufenthaltsqualität
- durchgehendes Netz

**Förderung der Intermodalität**
Aus Agglomerationssicht übernimmt der Fussverkehr eine wichtige Funktion als erste und letzte Meile in der Mobilitätskette des ÖV:
- Zugang
- Lage
- Ausstattung

**Gewährleisten der Grundanforderungen in Ortszentren / an Hauptachsen**
Fussverkehrsanliegen auch bei vielfältigen Nutzungsansprüchen berücksichtigen
- Verbesserung der Sicherheit
- Reduktion der Trennwirkung
- ausreichendes / ansprechend gestaltetes Flächenangebot

In den Attraktorengebieten (siehe dazu vorne Kap. 1.6.3) sind die Fusswegverbindungen in folgender Hinsicht zu optimieren:

- Netz (fehlende Wegverbindungen, Hindernisse, Konflikte mit Velo)
- Sicherheit (fehlende / ungenügende Querungen, fehlende / zu schmale Trottoirs, Angst-Orte)
- Schnittstelle zum ÖV (Zugang zu Haltestellen, Ausstattung Haltestellen)
- Orientierung (Signalisation, Information).

## 4.5 Synthese: Bild der Agglomeration

Versucht man das ursprüngliche "Strukturbild Siedlung" durch die Strukturen der vorstehenden Teilstrategien in einem gemeinsamen neuen bzw. ergänzten Strukturbild zusammenzuführen, so ergibt sich das folgende Schemabild:

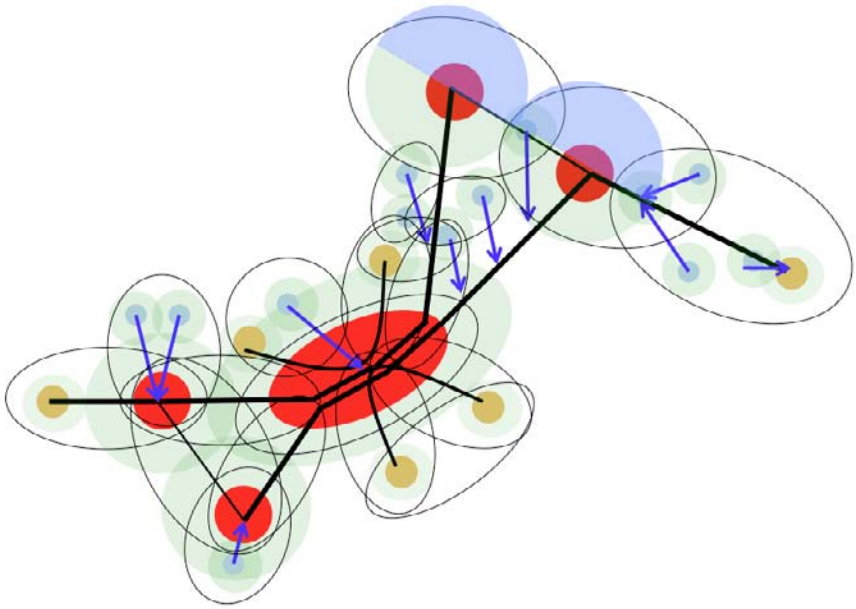


*Abb. 56: Ergänztes Strukturmodell: Siedlungsstruktur, Landschaft und Erschliessungsstruktur ÖV und LV*

Im Grundsatz handelt es sich nach wie vor um das ursprüngliche Strukturmodell, ergänzt durch die Dimension Landschaft und die erwünschte Erschliessungsstruktur ÖV und LV.

Die Kernpunkte des umfassenderen Strukturmodells sind:

- Die Agglomeration ist ein System von Siedlungsräumen mit sich ergänzenden Funktionen.
- Den einzelnen Gemeinden werden nicht gleichartige, jedoch gleichwertige Entwicklungspotenziale zugeordnet.
- Die Landschaftskonzeption ergänzt das Strukturbild Siedlung durch Freizeit- und Erholungsnutzungen der kurzen Wege (innerörtlich und Naherholung).
- Die polyzentrische Agglomerationsstruktur bedingt eine adäquate Vernetzung der Orte.
- Die Erschliessung durch den MIV basiert auf einer Hierarchie des Netzes, entsprechend der Bedeutung der damit verbundenen Orte.
- Die ÖV-Verbindungen zwischen dem Agglomerationszentrum und den Nebenzentren werden durch die S-Bahn, den S-Bus als Grobverteilernetz gewährleistet.

- Orte mit lokaler Zentrumsfunktion liegen am Grobverteiler- oder Mittelverteilernetz (4 Durchmesserlinien ins Agglomerationszentrum)
- Die Wohnorte sind auf direktestem Weg mit dem Grobverteilernetz verbunden.
- Die Erschliessung durch den rollenden Langsamverkehr basiert auf Erreichbarkeitsgebieten von 5 km oder ca. 20 Min. Unterwegszeit, wo diese Mobilitätsform eine Alternative zum MIV darstellen kann.
- Die Erschliessung durch den Fussverkehr basiert auf technisch einwandfreien Infrastrukturen und auf Aspekten der Aufenthaltsqualität in den sogenannten Attraktorengebieten (wichtige Ziel- und Quellgebiete des Fussverkehrs, wo der Fussverkehr quantitativ eine grössere Rolle spielt).

Das Bild der Agglomeration (vgl. Abb. 57) kann wie folgt charakterisiert werden:

- Die Agglomeration ist ein Wirtschafts- und Lebensraum von solidarischen Zentren und Agglomerationsgemeinden. Ein Raum mit unterschiedlichen aber gleichwertigen Gemeinden und funktionalen Räumen, wo jeder seinen Platz, seine Funktion hat, ohne dem Nachbarn etwas zu missgönnen.
- Die Agglomeration ist ein Wirtschafts- und Lebensraum mit lebenswerten, vom Verkehr entlasteten, verkehrsberuhigten Zentren. Eine Agglomeration, wo der Verkehr so gelenkt und abgewickelt wird, dass die Zentren nicht vom Verkehr überrollt werden und städtisches Leben nicht nur in bevorzugten Quartieren attraktiv ist.
- Die Agglomeration ist ein Wirtschafts- und Lebensraum der kurzen, für den Langsamverkehr attraktiven Wegen, mit einem auf die Hauptverkehrsachsen gelenkten Verkehr sowie mit einem attraktiven, leistungsfähigen und priorisierten öffentlichen Verkehr. Eine Agglomeration wo die Voraussetzungen für einen optimalen Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, LV) und der Verkehrsträger gegeben sind.
- Die Agglomeration ist ein Wirtschafts- und Lebensraum, der kompakt - urban - grün ist. Eine Agglomeration wo Natur, Freizeit und Erholung vor der Haustüre beginnt und die Naherholung ortsnah, attraktiv und auf kurzen Wegen stattfinden kann.

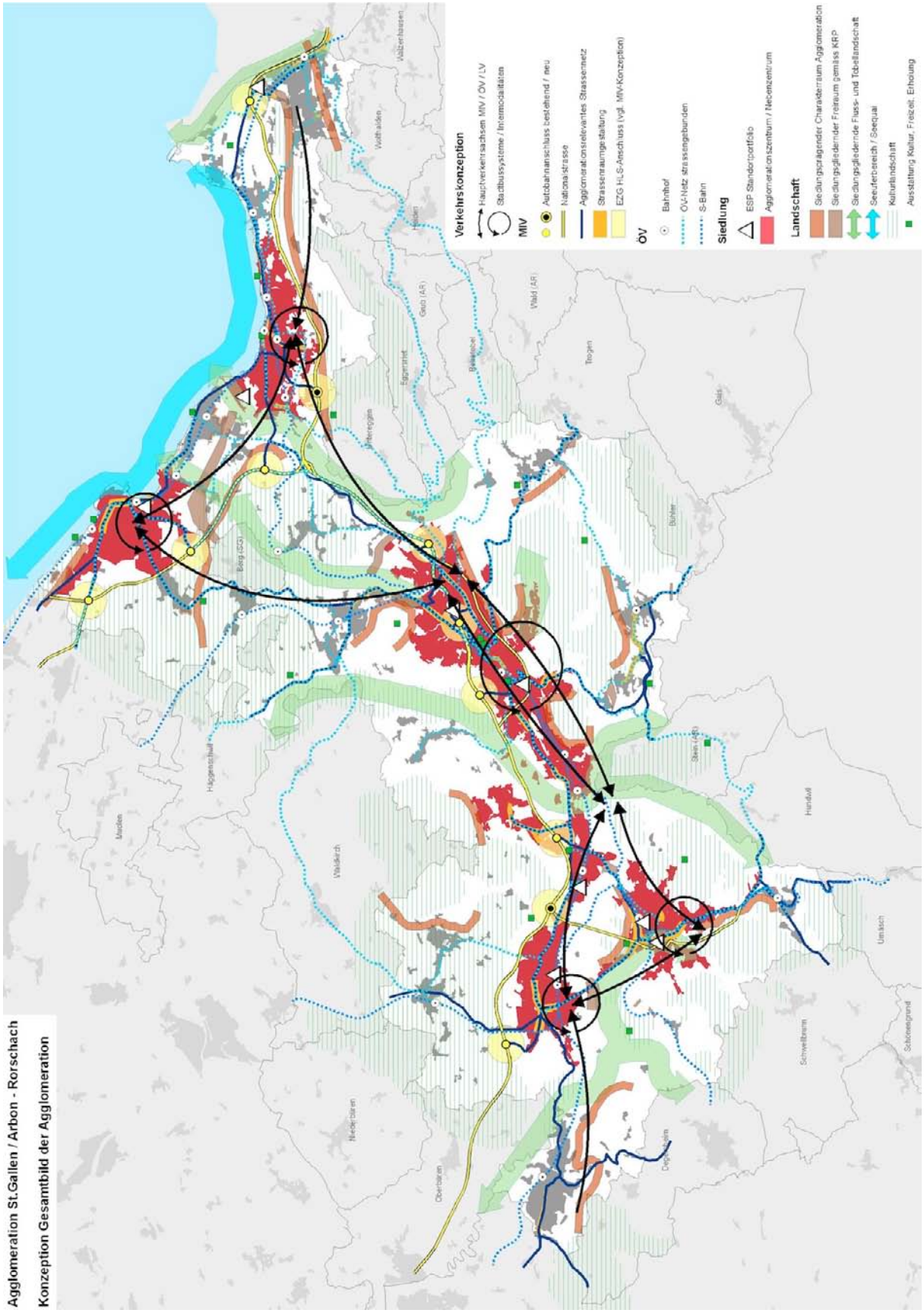
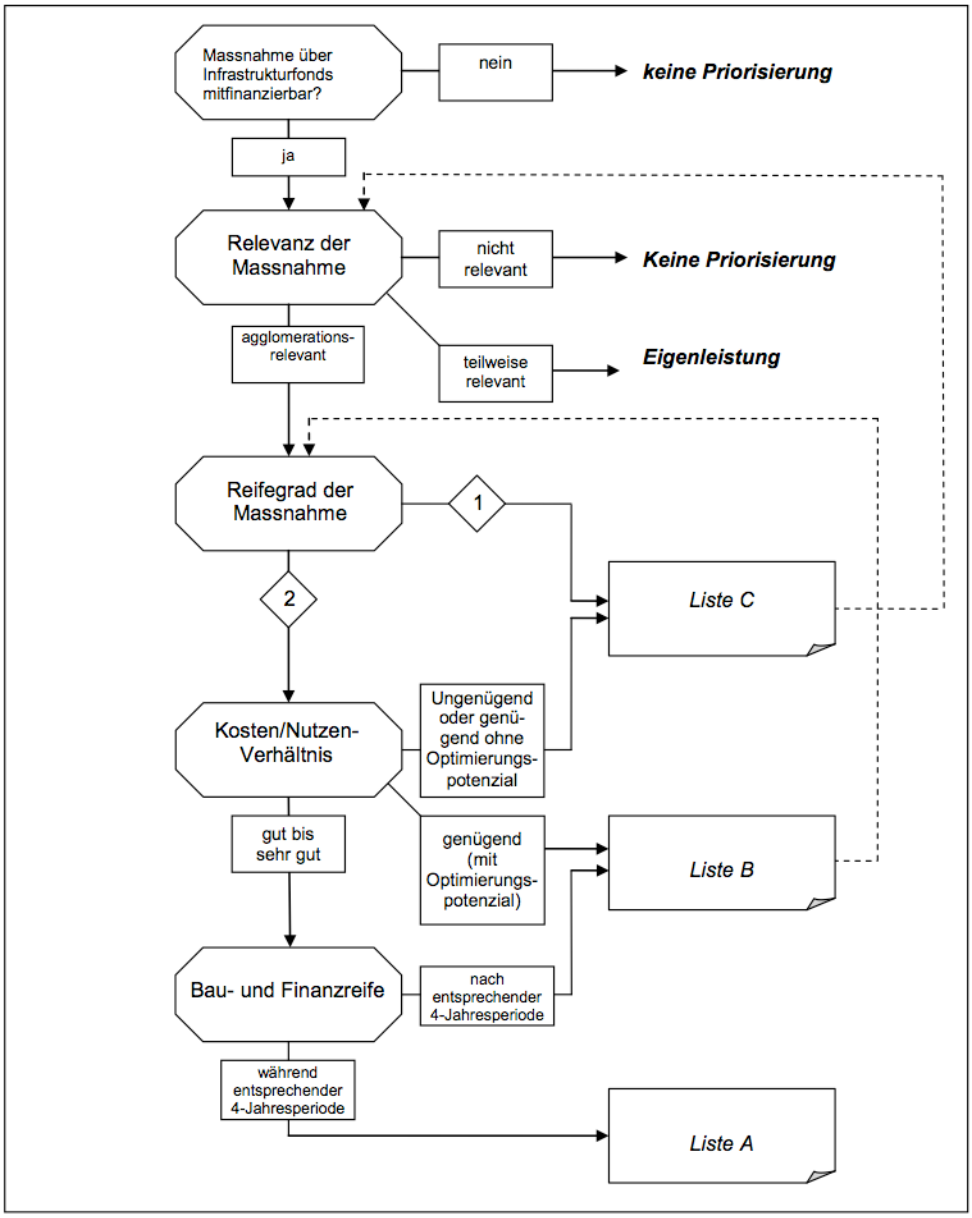



*Abb. 57: Bild der Agglomeration*

# 5. MASSNAHMEN

## 5.1 Zur Priorisierung der Massnahmen

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




Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen die Massnahmen, welche in die A- oder B-Liste aufgenommen werden sollen, einen bestimmten Reifegrad aufweisen, damit sie überhaupt einer Kosten/Nutzen-Betrachtung unterzogen werden können.

Die nachstehende Definition der Reifegrade betrifft Massnahmen, die einen relativ komplexen Planungs- und Entscheidungsprozess bedingen. Dies trifft beispielsweise für Tram- und Bahninfrastrukturen, Brücken/Stege oder neue Strasseninfrastrukturen zu. Die weniger komplexen Massnahmen wie gewisse Massnahmen im Langsamverkehr oder gering-

fügige Aufwertungen des Strassenraums müssen dieser Definition der Reifegrade nicht immer strikte entsprechen.

| Reifegrad | Abgrenzung |
|---|---|
| 1 | 1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.<br>2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.<br>3. Die Wirkungen sind grob beurteilt. |
| 2 | 1. Reifegrad 1 ist erfüllt.<br>2. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und grober Machbarkeitsnachweis sind vorhanden.<br>3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.<br>4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets.<br>5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt.<br>6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor. |

Massnahmen(-pakete), die noch über keine Konkretisierung im Sinne der oben genannten Grade verfügen, werden bei der Priorisierung nicht weiter berücksichtigt. Um das Kosten/Nutzen-Verhältnis beurteilen zu können, muss Reifegrad 2 vorliegen.

Die A-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:

- Mitfinanzierbarkeit (Infrastrukturfonds-Relevanz)
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis
- Bau- und Finanzreife innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft zur entsprechenden Freigabe der Mittel erreicht.

Die B-Liste umfasst zwei Arten von Massnahmen:

- Die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2019 - 2022 für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation) bau- und finanzreif sein werden.
- Die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreichen können.

Alle anderen Massnahmen sind gemäss Bund einer C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung gar nicht erst möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt.

## 5.2 Massnahmen AP 1

Grundsätzlich hat das AP 1 und damit auch die Massnahmen aus dem AP 1 weiterhin Bestand. Ein Teil der A-Massnahmen aus dem AP 1 sind realisiert bzw. sind in Realisation, ein anderer Teil der Massnahmen wird in neue / ähnliche Massnahmen im AP 2 überführt und ein weiterer Teil bleibt unverändert bestehen, allenfalls mit einer angepassten Priorität. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Massnahmen aus dem AP 1 und die Behandlung im AP 2.

| **Massnahmen AP 1** | | AP 1 | AP2 |
|---|---|---|---|
| 1.1 | ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen | A | In kant. Richtplänen festgesetzt / Umsetzung in den kommunalen Nutzungsplanungen |
| 1.2 | Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen | A | In kant. Richtplänen festgesetzt / Umsetzung in den kommunalen Nutzungsplanungen |
| 1.3 | Verkehrsintensive Einrichtungen | A | In kant. Richtplänen umgesetzt |
| 1.4 | Quartieraufwertungs-Konzepte entlang der Hauptverkehrsachsen | A | In Entwurf Richtplan der Stadt St.Gallen aufgenommen |
| 2.1 | Angebotskonzept Agglomerations-ÖV | A | Ist erarbeitet.<br>Basis für Massnahmen AP 2<br>– Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglo-ÖV<br>– Betriebliche Massnahmen aufgrund Agglo-ÖV |
| 2.2 | Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen | A | In Realisation |
| 2.3 | Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell | A | Mitfinanzierung im AP 1 zur Freigabe beantragt. In Realisation. |
| 3.1 | ÖV-Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen | A | Teil 1 in Realisation;<br>In AP 2 Teil 2 und Teil 3 im Massnahmenpaket „ÖV-Eigentrassierung“ vorgesehen |
| 3.2 | Alternative Ost-West-Verbindung (Südspange St.Gallen) | C | In neue Massnahme AP 2, „St.Gallen, Engpassbeseitigung A1“, überführt. |
| 3.3 | Buskonzept Agglomerationszentrum St.Gallen | B | Teilweise realisiert (Buslinie 12); weitere Umsetzung im Rahmen des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV |
| 3.4 | Verkehrssystem-Management St.Gallen | B | In neues Massnahmenpaket AP 2, „Verkehrsmanagement VSM Agglomeration St.Gallen/Arbon - Rorschach“, überführt |
| 3.5 | Querspange Kronbühl (Wittenbach) – Obere Waid (Mörschwil) | C | Die Massnahme wurde in der Zwischenzeit geprüft und insbesondere vom Tiefbauamt des Kantons St.Gallen als nicht zweckmässig beurteilt. Die Massnahme entfällt. |

| **Massnahmen AP 1** | | AP 1 | AP2 |
|---|---|---|---|
| 4.1 | Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr | A | Schwachstellenanalyse ist erfolgt.<br>Umsetzung im AP 2 in den Massnahmenpaketen:<br>– Schlüsselprojekte<br>– Radachsen<br>– Quotenregelung LV<br>– BGK Langsamverkehr<br>– Sanierung Fussgängerübergänge auf Kantonsstrassen SG<br>– Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte<br>– Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen<br>– Qualitätsstandards für Veloabstellanlagen |
| 4.2 | Bike+Ride: Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen | B | In AP 2 Massnahmenpaket<br>– Multimodale Verkehrsdrehscheiben<br>– Massnahme „Standards für Veloabstellanlagen<br>überführt |
| 4.3 | Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen | A | Neuplanung im AP 2 aufgrund Volksabstimmung ins Massnahmenpaket „Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglo-ÖV“ überführt. |
| 5.1 | A1-Zubringer Region Rorschach | C | In AP 2 überführt. Massnahmenpakete<br>– Rorschach A1-Zubringer Rorschach (A1-Anschlussbauwerk)<br>– Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse)<br>– Rorschach, flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen |
| 5.2 | Umfahrung Zentrum Rorschach | B | In AP 2 überführt. Massnahmenpakete<br>– Rorschach A1-Zubringer Rorschach (A1-Anschlussbauwerk)<br>– Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse)<br>– Rorschach, flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen |
| 5.3 | Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg | A | Seebus als Versuchsbetrieb realisiert.<br>Anpassungen im AP 2 aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV |
| 5.4 | Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach | B | Bundesbeitrag im AP 1 beantragt;<br>Im AP 2 ins Massnahmenpaket „BGK Verkehrsbelastung“ überführt |
| 5.5 | Staumanagement St.Gallerstrasse, Goldach | C | In neues Massnahmenpaket AP 2, „Verkehrsmanagement VSM Agglomeration St.Gallen/Arbon - Rorschach“, überführt |

| **Massnahmen AP 1** | | AP 1 | AP2 |
|---|---|---|---|
| 6.1 | Altstadtentlastung Arbon mit Erschliessung Saurer WerkZwei | A | In Realisation. Im AP 2 flankierende Massnahmen zur NLK<br>– Arbon, städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt<br>– Steinach, Aufwertung Ortsdurchfahrt |
| 6.2 | Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „Arbon, flankierende Massnahmen zur NLK“ überführt. |
| 6.3 | Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach | C | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „Arbon, flankierende Massnahmen zur NLK“ überführt. |
| 6.4 | Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot) | B | Im AP 2 in die Massnahmenpakete<br>– Betriebliche Anpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV<br>– Infrastrukturanpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV<br>überführt. |
| 7.1 | Bus-Eigentrassee Gossau-Winkeln | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „ÖV-Eigentrassierung“ (Massnahme „Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung SG West - Gossau“) überführt |
| 7.2 | Stadtbus Gossau | B | Im AP 2 in die Massnahmenpakete<br>– Betriebliche Anpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV<br>– Infrastrukturanpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV<br>überführt. |
| 7.3 | Aufwertung Altstadt Gossau | A | Umsetzung in Vorbereitung |
| 7.4 | Verkehrs- und Staumanagement Gossau | C | In neues Massnahmenpaket AP 2, „Verkehrsmanagement VSM Agglomeration St.Gallen/Arbon - Rorschach“, überführt |
| 8.1 | Zubringer Appenzellerland – Umfahrung Herisau | A | Im AP 2 als Massnahme „A1-Zubringer Appenzellerland“ überführt |
| 8.2 | Stadtbus Herisau | B | Im AP 2 in die Massnahmenpakete<br>– Betriebliche Anpassungen aufgrund Konzept Agglo-ÖV<br>– Infrastrukturanpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV<br>– Entwicklung Bahnhofareal (Bushof Bahnhof Herisau)überführt. |
| 8.3 | Aufwertung Hauptverkehrsachsen Herisau | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „BGK Verkehrsbelastung“ (Herisau, Siedlungsqualität entlang Alpsteinstrasse) überführt |

| **Massnahmen AP 1** | | AP 1 | AP2 |
|---|---|---|---|
| 9.1 | Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen | A | Mitfinanzierung im AP 1 zur Freigabe beantragt.<br>Im AP 2 ins Massnahmenpaket „Infrastrukturanpassungen aufgrund Angebotskonzept Agglomerations-ÖV“ überführt |
| 9.2 | Bahnhof Nord: Velostation, Bahnhofinfrastruktur Nord, Bahnhofunterführung West | B | In Realisation. Mitfinanzierung im AP 1 zur Freigabe beantragt.<br>Bahnhofunterführung West in LV Massnahmen (C-Priorität) überführt. |
| 9.3 | Mobilitätszentrale der Verkehrsregion St.Gallen | A | Detailprüfung im Rahmen der Konzipierung der Massnahme Mobilitätsmanagement im AP 2. Realisierungshorizont, falls Zweckmässigkeit und Machbarkeit in Detailprüfung bestätigt, bis 2014. |
| 10.1 | Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „Koordinierte Parkplatzpolitik und -bewirtschaftung“ überführt |
| 10.2 | Mobilitätsmanagement in Betrieben | A | In Umsetzung. Überführung im AP 2 ins Massnahmenpaket Mobilitätsmanagement, das noch breiter sowohl beim Pendler- als auch beim Freizeit- und Einkaufsverkehr ansetzt. |
| 11.1 | Interkantonale Verträge zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms | A | In Vorbereitung / Vernehmlassung |
| 11.2 | Aufbau von Organisationsstrukturen für die Agglomeration | A | Mit Region Appenzell A.Rh. - St.Gallen - Bodensee realisiert. |
| 12.1 | Stadtbahn Nord: Winkeln – St.Gallen – Kronbühl / Neudorf | C | Im AP 2 in Massnahme „St.Galler Tram“ (Priorität C) überführt |
| 12.2 | Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse (Kronbühl – Heiligkreuz) | C | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „BGK Verkehrsbelastung“ überführt |
| 12.3 | Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „Multimodale Verkehrsdrehscheiben“ (St.Gallen, Bahnhof St.Fiden) überführt |
| 12.4 | Dorfkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstrasse | B | Im AP 2 ins Massnahmenpaket „BGK, LV, Sicherheit“ (Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum“) überführt. |

## 5.3 Vorleistungen bis 2014

Unabhängig von der Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds des Bundes im AP 2, wird die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach bis 2014 folgende Vorleistungen erbringen (nicht abschliessende Aufzählung):

| **Vorleistungen** | *Kosten* |
|---|---|
| ***Siedlungsmassnahmen*** | |
| Regionales Standortportfolio, Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft; Initiierung von 6 weiteren Arealentwicklungsprozessen bis 2013 | |
| ***Angebotskonzept Agglomerations-ÖV*** | |
| Machbarkeitsstudie Anbindung Arbon - St.Gallen in S-Bahn-Qualität (auf Schiene und Strasse) | 0.05 Mio. |
| ***Multimodale Verkehrsdrehscheiben*** | |
| Arbon Bushof | 2.5 Mio. |
| Arbon: bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (1. Etappe) | 1.3 Mio. |
| Gossau Bahnhof: Bushof | |
| Rheineck Bahnhof: Bushof | |
| Wittenbach Bahnhof: Bushof | 0.3 |
| ***Langsamverkehr*** | |
| Analyse Fussgängerübergänge auf Kantonsstrassen SG (Bestandesaufnahme, Verknüpfung mit road management system RMS); | |
| Analyse Fussgängerübergänge Kanton AR | |
| St.Gallen: Verbesserung Radwegverbindung Notkersegg - Speicher | 1.2 Mio. |
| St.Gallen: Anpassung Knoten Stahl, Optimierung für LV | 0.07 Mio. |
| St.Gallen: Umbau Knoten Spisertor (Burggraben / Linsebühlstrasse) | 1.7 Mio. |
| Wittenbach: Bahnhof - Dottenwil, Neubau Radweg | 4.0 Mio. |
| Wittenbach: Neuer Radweg Wittenbach - Lee | 0.8 Mio. |
| Wittenbach: Neuer Radweg Wittenbach Zentrum - Häggenschwil Bauen | 2.5 Mio. |
| Mörschwil: LV Querung SBB (Unterführung) Horchental | 1.4 Mio. |
| Rorschach: südliche Anbindung Rorschach Hauptbahnhof / Einbindung Bushaltestellen (Lift) | 2.3 Mio. |
| Rorschach: Strassenraumgestaltung Churerstrasse, Ergänzung separater Rad- und Gehweg | 1.9 Mio. |
| Gossau: Strassenraumgestaltung Zentrum mit Verbesserungen für den LV | 3.5 Mio. |

## 5.4 Massnahmenübersicht

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 einer nachhaltigen – sprich koordinierten – Siedlungs- und Verkehrsentwicklung näher zu kommen 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.

### 5.4.1 *Zeithorizont 2015 - 2022 (Massnahmen der A- / B-Liste)*

Die in den vorstehenden Kapiteln formulierten Ziele und Strategien sollen insbesondere mit nachfolgenden Massnahmenpaketen / Massnahmen unterstützt werden.

Die Zuteilung zur Priorität richtet sich nach folgenden Bezeichnungen:

- Massnahme mit bereits freigegebener Mitfinanzierung AP 1 (A1 / B1)
- Übergeordnete Infrastruktur: nicht mitfinanzierbar ($A_N$ / $B_N$)
- Infrastruktur, Infrastruktur/Betrieb: über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar bzw. teilweise über Infrastrukturfonds mitfinanzierbar (A / B)
- Eigenleistung: nicht mitfinanzierbar ($A_E$ / $B_E$)
- Betrieb / Siedlung und Landschaft: nicht mitfinanzierbar ($A_W$ / $B_W$)

| **Übergeordnete Massnahmen** (anders finanzierbar) | | |
|---|---|---|
| 1.1 | St.Gallen, Engpassbeseitigung A1 | |
| 1.2<br>(2.3) | Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk)<br>(Gesamtpaket Mit M 2.3 A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse) | |
| 1.3 | Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau) | |
| 1.4 | Thurgau - BTS / OLS<br>– TG, Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) von Arbon (A1 - Meggenhus) bis Bonau (A7 - Grüneck)<br>– TG, Oberlandstrasse (OLS), von Kreuzlingen bis Amriswil | |
| 1.5 | SG, Anbindung A13 - A14 Rheintal Vorarlberg | |

| Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen | | |
|---|---|---|
| 2.1 | Arbon, Flankierende Massnahmen zur NLK | |
| 2.2 | Gossau, Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse/ Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau | |
| 2.3<br>(1.2) | Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse<br>(Rorschach, A1-Anschluss Witen, A1-Anschlussbauwerk) | |
| 2.4 | Rorschach, Flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen | |
| 2.5 | St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse | |
| 2.6 | Rorschach, Kernumfahrung (Koordination A1-Anschluss Witen) | |
| 2.7 | Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach | |
| 2.8 | Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang A1 / SBB | |
| 2.9 | Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld) | |
| 2.10 | Ausbau S-Bahn 2018 | |
| 2.11 | Direkte Bahnverbindung St.Gallen Arbon (Grundsatzabklärung) | |
| 2.12 | Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte | |
| 2.13 | ÖV-Bevorzugung | |
| 2.14 | Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV | |
| 2.15 | Schlüsselprojekte Langsamverkehr | |
| 2.16 | Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen SG / AR | |
| 2.17 | Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher inkl. Fussverkehr | |
| 2.18 | Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit) | |
| 2.19 | Quotenreglung Langsamverkehr | |

| Eigenleistungen | | |
|---|---|---|
| 3.1 | Flächendeckende Niedrigtempogebiete | |
| 3.2 | Standard für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen | |
| 3.3 | Standards für Veloabstellanlagen | |
| 3.4 | Prüfung der Behebung von Unfallhäufungsstellen, welche nicht durch andere Massnahmen / Massnahmenpakete abgedeckt sind | |

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

### 5.4.2 *Zeithorizont ab 2023 (Massnahmen der C-Liste)*

| **Massnahmen MIV** | |
|---|---|
| | Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld)<br>St.Gallen, Langgasse / Heiligkreuz (Langgasse): Strassenraumgestaltung |
| | Gossau, Westspange |

| **Massnahmen ÖV** | |
|---|---|
| | St.Galler Tram |
| | St.Gallen, Bruggen und Haggen, Bessere Anbindung S-Bahn - Bus |

| **Massnahmen LV** | |
|---|---|
| | St.Gallen, HB, Ausbau Bahnhofunterführung für Rad- / Fussverkehr<br>Gossau, Bahnhof, Ausbau Bahnhofunterführung für Rad- / Fussverkehr |
| | Wittenbach, Rad- / Fusswegüberführung Bahnlinie Wittenbach (Wittenbach - Behindertenzentrum) |
| | Wittenbach - Mörschwil - St.Gallen, neue Rad- / Fusswegbrücke über die Steinach |
| | St.Gallen, Lerchenfeld: Verbindung Erlachstrasse bis Burgweiherweg, Neubau einer LV-Verbindung |
| | St.Gallen, Verbesserung Veloverbindung zw. Perron 4 und Unterführung Bahnhofstrasse |

## 5.5 Übergeordnete Massnahmen

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

Die übergeordneten Massnahmen (Nationalstrassennetz, Eisenbahnfernverkehr) werden nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert, sind jedoch ins Agglomerationsprogramm zu integrieren.

Mit den übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden die Verbindungen bzw. Verbindungsqualitäten in und aus der Agglomeration gewährleistet bzw. verbessert (Erreichbarkeitsgewinne). Darüber hinaus sind sie für wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsbebieten von zentraler Bedeutung.

### 5.5.1 *Engpassbeseitigung A1, St.Gallen*

Aufgrund der Verkehrsbelastung stösst die A1 zwischen SG Kreuzbleiche (Bereich Rosenbergtunnel) und SG-Neudorf täglich an die Kapazitätsgrenzen bzw. überschreitet diese in den Spitzenstunden. Dabei ist der Durchgangsverkehr für lediglich ca. 15 % der Verkehrsbelastungen während der Spitzenzeiten verantwortlich. Die Restlichen 85 % resultieren aus dem Ziel-/ Quellverkehr und dem Binnenverkehr. Die Überlastung führt immer öfter zu Stausituationen. Bei immer häufiger werdenden Unfällen kommt es zum Verkehrskollaps auf der A1, den Zu- und Abfahrtsrampen sowie auf dem innerstädtischen Netz aufgrund des Ausweichverkehrs. Davon betroffen ist auch der strassengebundene ÖV. Bei Unfällen oder Baustellen auf der A1 fehlen auf dem städtischen und regionalen Netz die nötigen Kapazitäten zur Übernahme des hohen Verkehrsaufkommens. Die zentralen Schwachstellen sind der Schorentunnel mit seiner Verflechtungsproblematik, der Anschlussknoten an die Rosenbergstrasse, die St. Leonhardbrücke und der Untere Graben.

Eine Erhöhung der Kapazitäten ist kurz- und mittelfristig unausweichlich. Im Rahmen der Studie Engpassbeseitung A1, St.Gallen, wird vom ASTRA zusammen mit den kantonalen und städtischen Stellen die Bestvariante evaluiert. Darunter Varianten mit weitgehenden infrastrukturellen Ausbauten und mit minimalen infrastrukturellen Ausbauten in Kombination mit Verkehrssystemmanagment-Massnahmen (Variante Null +) Für die anspruchsvollen Schnittstellenbereiche zum städtischen Strassennetz werden in einer Zusatzstudie für den Anschluss Kreuzbleich notwendige flankierende Massnahmen erarbeitet.

Die Erkenntnisse aus der Null + Variante sind von zentraler Bedeutung, da bereits heute in Spitzenstunden und bei Unfallereignissen unhaltbare Zu-

stände auf der A1 und dem städtischen Strassennetz herrschen. Die Null + Variante ist keine definitive Lösung, könnte aber bis zu einem allfälligen weitgehenden Infrastrukturausbau noch für längere Zeit Realität sein.

Die Erkenntnisse aus der Projektstudie Engpassbeseitigung A1 und der Zusatzstudie bilden denn auch den Ausgangspunkt, um ein Verkehrssystemmanagement für alle relevanten Gebiete der Agglomeration zu entwickeln und umzusetzen (vgl. Massnahmenpaket VSM Agglomeration St.Gallen und VSM Agglomeration Arbon - Rorschach).

### 5.5.2 *A1-Anschluss Witen, Rorschach (Anschlussbauwerk und Kantonsstrasse als Autobahnzubringer inkl. Unterführung Industriestrasse)*

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.

Rorschach / Goldach / Rorschacherberg zählt gemäss Strukturmodell zu den Nebenzentren der Agglomeration, welche bezüglich vollständiger Funktionen und Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums gestärkt werden sollen. Im Bereich der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung sind mit gezielten Projekten erste Erfolge zu verzeichnen (Ansiedlung Würth, Bauprojekt Hochhäuser im Stadtwald, Migros Trischliplatz etc.). Die Funktionsfähigkeit ist u.a. wegen des Verkehrs und Mängeln in der Aufenthaltsqualität, nach wie vor eingeschränkt. Mit dem Stadtentwicklungskonzept (Stand 5. Juli 2010) soll sowohl die Siedlungs-, Grün- und Freiraumentwicklung sowie die Verkehrsentwicklung abgestimmt werden. Das Konzept basiert auf der Absichtserklärung über die Erarbeitung einer gemeinsamen Verkehrslösung für Teile der Stadt Rorschach vom Juli 2008, welche von der Stadt Rorschach, dem Kanton St.Gallen und den SBB unterzeichnet wurde. Mit der Absichtserklärung haben sich alle Beteiligten auf eine Gesamtlösung verständigt, welche die Leistungsfähigkeit des Schienen- und Strassennetzes in der Stadt Rorschach sicherstellt, unter Berücksichtigung der städtebaulichen und raumplanerischen Aspekte.

Die Zweckmässigkeit eines Autobahnanschlusses A1 Rorschach / Goldach / Rorschacherberg wurde in einer Zweckmässigkeitsberurteilung nachgewiesen (Schlussbericht ewp AG, dat. 5. Februar 2008). Der Autobahnanschluss ermöglicht Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile des Nebenzentrums Rorschach / Goldach / Rorschacherberg und wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsgebieten.

Zur Sicherstellung der Entlastungswirkungen sind im gesamten Nebenzentrum Rorschach / Goldach / Rorschacherberg flankierende Massnahmen primär im Bereich Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime und flächendeckende Niedrigtempogebiete in Quartieren zeitgleich notwendig (vgl. Massnahmenpaket flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen, Rorschach; flächendeckende Niedrigtempogebiete). Unerlässliche flankierende Massnahme ist insbesondere die Unterführung Industriestrasse. Sie stellt sicher, dass die zentralen Siedlungsgebiete von Goldach und

Rorschach insbesondere nördlich der Bahngleise entlastet werden (vgl. Stadtentwicklungskonzept Rorschach). Mit der Massnahme Kernumfahrung Rorschach kann eine zusätzliche massive Entlastung der Altstadtdurchfahrt Rorschach erreicht werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes sind folgende Einzelziele in einen Gesamtzusammenhang gestellt und aufeinander abgestimmt worden:

- Öffentlicher Verkehr:
  Gewährleistung der HGV-Ausbauten Rorschach - Staad und Doppelspurverlängerung Goldach - Rorschach, oberirdische Neugestaltung des Bahnhofs Rorschach Stadt, Verknüpfung Bahn - Bus (Bushof Rorschach Stadt)
- Motorisierter Individualverkehr:
  Verlegung des Durchgangsverkehrs von der Hauptstrasse auf eine neue Durchgangsachse (Kernumfahrung), die eine konfliktfreie Strassenführung durch Rorschach gewährleiste und die zum Teil unterirdisch geführt wird und auf den zusätzlichen Autobahnanschluss samt Zubringer Rorschach abzustimmen ist.
- Langsamverkehr:
  Gewährleistung und Abstimmung der Langsamverkehrsverbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet.
- Städtebau:
  Mit der Verlegung der Strassen-Durchgangsachse ist die Hauptstrasse als öffentlicher Raum aufzuwerten und zu beruhigen bzw. das Stadtzentrum in Seenähe verkehrlich zu entlasten. Der Bahnhof Rorschach Stadt ist aufgrund der optimalen ÖV-Anbindung (Bahn, Bus) baulich / städtebaulich zu entwickeln. Optimale ortsbauliche Integration der Verkehrsinfrastrukturen.

Die Zielsetzungen der Stadt Rorschach entsprechen weitgehend den Zielen des Agglomerationsprogramms für ein Nebenzentrum.

### 5.5.3 *A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)*

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 Langsamverkehr hat nur ungenügend Raum. Es ist mit einer weiterhin zunehmenden Verkehrsbelastung zu rechnen.

Herisau zählt gemäss Strukturmodell zu den Nebenzentren der Agglomeration, welche bezüglich vollständiger Funktionen und Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums gestärkt werden sollen. Zudem ist Herisau der Kantonshauptort des Kantons Appenzell A.Rh. Mit den Arealen "Untere Fabrik / Hölzli" und "Bahnhof Herisau" bestehen im Einzugsgebiet der Alpstein- und Gossauerstrasse zwei Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von überregionaler Bedeutung und grossem Entwicklungspotenzial. Auf der Alpsteinstrasse wird zudem der ganze Freizeit- und Ausflugsverkehr von überregionaler Bedeutung in den Alpstein abgewickelt und der Kanton

Appenzell I.Rh. sowie der Kantonshauptort Appenzell ans Nationalstrassennetz angebunden.

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

Mit dem A1-Zubringer Appenzellerland wird der Wirtschaftsraum "Appenzell" mit den beiden Kantonshauptorten Herisau und Appenzell sowie den Entwicklungsschwerpunkten in Herisau direkt ans übergeordnete Strassennetz angebunden. Der A1-Zubringer ermöglicht Erreichbarkeitsgewinne für zentrale Teile der Kantone AR und AI sowie wesentliche Entlastungswirkungen in dichten Siedlungsgebieten in Herisau und Gossau).

### 5.5.4 *Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Oberlandstrasse OLS (Achse St.Gallen-Konstanz)*

Im vorgeschlagenen übergeordneten Strassennetz des 2009 gesamthaft revidierten Richtplans des Kantons Thurgau standen zwei Massnahmen im Vordergrund: die vorgesehene Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal ("Bodensee-Thurtal-Strasse") sowie die Verbesserung der Verbindung vom Raum Konstanz-Kreuzlingen nach Amriswil ("Oberlandstrasse").

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

*a) "Bodensee-Thurtal-Strasse" (BTS) von Arbon bis Bonau*

Die «Bodensee-Thurtal-Strasse» von Bonau (Verzweigung A7 - Grüneck) bis zur Umfahrung Arbon (A1 - Meggenhus) durch das Thurtal und das Aachtal dient der besseren Verbindung innerhalb der Orte auf dieser Achse und bindet diese zugleich besser an den Wirtschaftsraum Zürich an. Gleichzeitig entlastet sie die Ortschaften vom regionalen Durchgangsver-

kehr. Sie soll als Hochleistungsstrasse ohne Langsamverkehr, aber mit Gegenverkehr sowie niveaufreien Anschlüssen gebaut werden, auf der mit Tempi von maximal 80-100 km / h gefahren werden kann (HLS 80 / 100). Der Begriff Gegenverkehr schliesst nicht aus, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch verkehrstrennende Mittelleitplanken zum Einsatz kommen, wo es die Verhältnisse verlangen.

*b) " Oberlandstrasse" (OLS) von Kreuzlingen bis Amriswil*

Von Kreuzlingen bis zum Anschluss an die "Bodensee-Thurtal-Strasse" in Amriswil soll eine Kantonsstrassenverbindung geschaffen werden, welche mit dem bestehenden Netz verknüpft wird, das vorhandene Netz mitnutzt, Netzlücken schliesst und Siedlungen entlastet.

*c) Agglomerationssicht*

BTS und OLS sind Infrastrukturvorhaben, deren Nutzen wie folgt definiert wird:

- Stärkung der kantonalen Entwicklungsachse Arbon - Amriswil - Weinfelden - Bonau;
- Erreichbarkeitsgewinne bzw. Verbesserung von regionalen und überregionalen Verbindungsqualitäten;
- Entlastung von Siedlungsgebieten vom Verkehr.

Aus Sicht der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach mit dem Agglomerationszentrum St.Gallen und dem Nebenzentrum Arbon steht der Erreichbarkeitsgewinn bzw. die Verbesserung der überregionalen Verbindungsqualität im Vordergrund.

Die BTS bringt für folgende wichtigste Verbindungen aus Agglomerationssicht positive Erreichbarkeitseffekte:

- St.Gallen - Oberthurgau - Weinfelden - Frauenfeld - Zürich

Die OLS bringt für folgende wichtigste Verbindungen aus Agglomerationssicht positive Erreichbarkeitseffekte:

- St.Gallen / Rheintal / Vorarlberg - Kreuzlingen / Konstanz

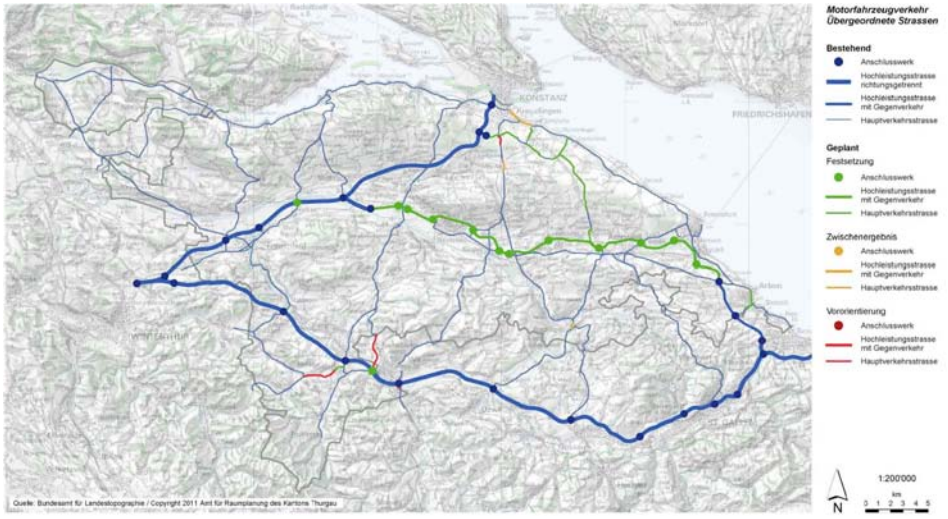



*Abb. 58: BTS und OLS gemäss kantonalem Richtplan des Kantons Thurgau*

### 5.5.5 *Anbindung A13 - A14, St.Galler Rheintal - Vorarlberg*

Für die Entwicklung der Gesamtagglomeration ist die Anbindung an das benachbarte Ausland / das Land Vorarlberg wesentlich. Wie die Vergangenheit zeigt (Projekt S18) ist der Zusammenschluss der beiden Rheintalautobahnen A14 und A1/A13 politisch kein leichtes Unterfangen. Die Regierung des Kantons St.Gallen hat eine Verbindung der Rheintalautobahnen stets begrüsst und unterstützt. Aufgrund des Territorialitätsprinzips kann sich die Schweiz jedoch nicht in innerstaatliche Angelegenheiten von Österreich einmischen. Und trotzdem ist der Zusammenschluss der beiden Rheintalautobahnen weiter anzustreben. Die Planungsarbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Vorbehalten bleiben die formellen verfahren bzw. die Rechtsmittelverfahren.

## 5.6 Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen

| | | |
|---|---|---|
| 2.1 | **Arbon, Flankierende Massnahmen zur NLK** | |
| 2.1.1 | – Arbon, städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt | A |
| 2.1.2 | – Steinach, Aufwertung Ortsdurchfahrt Hauptstrasse, inkl. Knoten Schulstrasse | A |
| | – Steinach: Verkehrsberuhigung Bleichestrasse | |
| 2.1.3 | – Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot) | A / $A_E$ |
| 2.2 | **Gossau, Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau** | |
| | – Gossau, Verbindung Industriestrasse - Mooswiesstrasse (alternative Osterschliessung) | A |
| 2.3 | **Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse** | A |
| 2.4 | **Rorschach, Flankierende Massnahmen A1-Anschluss Witen** | |
| 2.4.2 | – Rorschach, BGK Signalstrasse | A |
| 2.4.3 | – Rorschacherberg, BGK Rosengartenstrasse | A |
| 2.4.4 | – Goldach, BGK Hauptstrasse, Goldach | A |
| 2.5 | **St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse** | B |
| 2.6 | **Rorschach, Kernumfahrung** (Koordination A1-Anschluss Witen) | B |

| | | |
|---|---|---|
| 2.7 | **Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach** | |
| 2.7.1 | – Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept | A |
| 2.7.2 | – Agglomeration St.Gallen, Verkehrssystemmanagement VSM Stufe 1 (Staumanagement) und Stufe 2 (Ergänzung aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1) | A |
| 2.7.3 | – Agglomeration Arbon - Rorschach, Verkehrssystemmanagement VSM Stufe 1 (Staumanagement) und Stufe 2 (Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen) | A |
| 2.8 | **Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 / Bahn** | A |
| 2.9 | **Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Verkehrsbelastung, Sicherheit, Betroffenheit, Umfeld)** | |
| 2.9.1 | – St.Gallen, Lachen (Zürcher Strasse) | A |
| 2.9.2 | – St.Gallen, St. Leonhard Strasse | A |
| 2.9.3 | – St.Gallen, Riethüsli (Teufener Strasse) | A |
| 2.9.4 | – Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel) | A |
| 2.9.5 | – Wittenbach / Kronbühl St.Gallerstrasse (inkl. ÖV-Priorisierung, Einflechtung Bus, Umbau Knoten Kronenkreuzung und Bruggwaldkreuzung) | A |
| 2.9.6 | – Thal, Staad Hauptstrasse (2. Etappe) | A |
| 2.9.7 | – St.Gallen, Bruggen (Zürcher Strasse) | B |
| 2.9.8 | – St.Gallen, St.Fiden (Rorschacher Strasse) | B |
| 2.9.9 | – St.Gallen, Krontal (Rorschacher Strasse) | B |
| 2.9.10 | – Herisau, Siedlungsqualität entlang Alpsteinstrasse | B |
| 2.9.11 | – Flawil, Wilerstrasse | A |
| 2.10 | **Ausbau S-Bahn 2018** | A/ B |
| 2.10.1 | – Rorschach, Doppelspurausbau Bahn (exkl. Publikumsanlagen) | A/ B |
| 2.10.2 | – Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) | A |
| 2.11 | **Direkte Bahnverbindung St.Gallen - Arbon (Grundsatzabklärung)** | B |
| 2.12 | **Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte** | |
| 2.12.1 | – St.Gallen, Bahnhof St.Fiden | A |
| 2.12.2 | – St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Bushof | A |
| 2.12.3 | – Herisau, Entwicklung Bushof Herisau | A |
| 2.12.4 | – Rorschach Stadtbahnhof | A |
| 2.12.5 | – Rorschach Hauptbahnhof | A |
| 2.12.6 | – Goldach Bahnhof | A |
| 2.12.7 | – Flawil Bahnhof | A |
| 2.12.8 | – Gossau, Umsteigepunkt Arnegg | A |
| 2.12.9 | – St.Gallen, Bahnhof Winkeln, Unterführung | B |
| 2.12.10 | – Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof Herisau | B |
| 2.13 | **ÖV-Bevorzugung** | |
| 2.13.1 | – St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West - Gossau Ost | A |
| 2.13.2 | – St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil | A |
| 2.13.3 | – St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3.Teil | B |

| | | |
|---|---|---|
| 2.14 | **Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV** | |
| 2.14.1 | – St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz | A1 |
| 2.14.2 | – St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl | A |
| 2.14.3 | – St.Gallen, Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen | A |
| 2.14.4 | – St.Gallen, Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) | A |
| 2.14.5 | – Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014) | A |
| 2.14.6 | – Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe) | A |
| 2.14.7 | – Arbon, Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse | A |
| 2.14.8 | – Teufen/ St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli | A |
| 2.15 | **Schlüsselprojekte Langsamverkehr** | |
| 2.15.1 | – Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A |
| 2.15.2 | – St.Gallen, Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG | A |
| 2.15.3 | – St.Gallen, Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung | A |
| 2.15.4 | – St.Gallen, Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8 | A |
| 2.15.5 | – St.Gallen, Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse | A |
| 2.15.6 | – St.Gallen, Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen | A |
| 2.15.7 | – St.Gallen, St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung (Velotunnel) | A |
| 2.15.8 | – St.Gallen, Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse | A |
| 2.15.9 | – St.Gallen, Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie | A |
| 2.15.10 | – St.Gallen, neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4 | A |
| 2.15.11 | – St.Gallen, südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation | A |
| 2.15.12 | – St.Gallen, Verlängerung der Rathausunterführung | A |
| 2.15.13 | – St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung | A |
| 2.15.14 | – St.Gallen, Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB | A |
| 2.15.15 | – St.Gallen, Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle | A |
| 2.15.16 | – St.Gallen, Schönbüelachse | A |
| 2.15.17 | – Rorschach, Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB | A |
| 2.15.18 | – Goldach / Rorschach, neue Langsamverkehrsachse entlang dem Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt) | A |
| 2.15.19 | – Gossau: Verbindung Mettendorf - Winkeln (Streckung Zürcherstrasse) | A |
| 2.15.20 | – Gossau, Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung | A |
| 2.15.21 | – Herisau, Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere | A |
| 2.15.22 | – Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg | A |

| | | |
|---|---|---|
| 2.15.23 | – Flawil: Burgau, Lücke LV- Achse Flawil Gossau, Neubau Rad- und Gehweg | A |
| 2.15.24 | – Flawil, Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron | A |
| 2.15.25 | – St.Gallen, Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark | B |
| 2.15.26 | – St.Gallen: Bahnhof Bruggen, Passerelle über Gleisfeld | B |
| 2.15.27 | – St.Gallen, Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr | B |
| 2.15.28 | – St.Gallen, Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung | B |
| 2.16 | **Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen SG / AR** | A/B |
| 2.17 | **Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher** | |
| | – Agglomeration, Behebung der Schwachstellen auf den agglomerationsrelevanten Achsen (aufgeteilt in Achsabschnitte) | A |
| 2.18 | **Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit)** | |
| 2.18.1 | – Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse | A |
| 2.18.2 | – Thal, Neugestaltung Zentrum | A |
| 2.18.3 | – Herisau, Ortszentrum Obstmarkt | A |
| 2.18.4 | – Horn, Ortsdurchfahrt | A |
| 2.18.5 | – Waldstadt, Ortsdurchfahrt | A |
| 2.18.6 | – Gaiserwald, Auwiesenstrasse / Hauptstrasse Abtwil | A |
| 2.18.7 | – Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde | B |
| 2.19 | **Quotenreglung Langsamverkehr** | |
| | – Agglomeration, Behebung einer Quote von Schwachstellen LV innerhalb einer 4-Jares-Periode | A/B |

Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds werden gestützt auf das Agglomerationsprogramm nur an Infrastrukturmassnahmen ausgerichtet. Die von der Agglomeration St.Gallen /Arbon - Rorschach für den Zeitraum von 2015 - 2022 zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen der A- und B-Liste werden nachfolgend dargestellt und erläutert.

### 5.6.1 *Flankierende Massnahmen zur Altstadtentlastung (NLK) Arbon*

Im AP 1 wurde für die Massnahme "Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei (Nr. 6.1) ein Bundesbeitrag von rund 14 Mio. Franken beantragt. Gemäss Auflage des Bundes ist bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung ein Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement für das ganze Stadtgebiet zur Sicherung der Entlastungswirkung vorzulegen, sowie die Konzeption des Agglomerationsbussystems in die Planung zu integrieren, um dessen Funktionsfähigkeit langfristig zu sichern.




*Abb. 59: Neue Linienführung NLK Arbon*

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

*a) Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt*

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.

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

*b) Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach*

Steinach gehört gemäss Strukturmodell zum Nebenzentrum Arbon als funktionalem Raum. Aufgrund der neuen Linienführung der Kantonsstrasse (NLK) in Arbon, der neuen Bahnunterführung und der Verbindungsstrasse zwischen der Seestrasse und der NLK, welche die Gemeinde Steinach ans Arboner Verkehrsnetz anschliesst, werden flankierende Massnahmen an den bestehenden Strassen unumgänglich, damit die neue NLK mit dem neuen Autobahnzubringer ihre Funktion optimal erfül-

len kann und die frei werdenden Strassenkapazitäten nicht durch ein erneutes Ansteigen der Verkehrsmenge kompensiert wird.

Künftig soll durch die Umgestaltung des Strassenraumes der Verkehr auf die neuen Achsen gelenkt und in den Quartieren die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und durch die gestalterische Aufwertung die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit) kompensiert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.



*Abb. 60: Umgestaltungsbedarf Steinach*

*c) Stadtbus Arbon (vgl. auch Infrastrukturanpassungen aufgrund Konzept Agglomerations-ÖV)*

Die Agglomeration hat für das gesamte Gebiet ein Angebotskonzept Agglomerations-ÖV erarbeitet. Ergänzend ist ein Stadtbus Arbon geplant. Mit dem Konzept wird aufgezeigt, wie die Zielrichtungen des Strukturmodells im Bereich des ÖV umgesetzt werden können bzw. welcher Zielzustand anzustreben ist, damit der Verkehr nachhaltig abgewickelt werden kann.

Das Konzept sieht für Arbon in Abhängigkeit zur neunen Linienführung der Kantonsstrasse (NLK) folgende Massnahmenpakete vor:

*a) Massnahmenpaket Betrieb:*

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

*b) Massnahmenpaket Infrastruktur:*

- Bushof am Bahnhof Arbon (bis 2013)
- bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept
- Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse

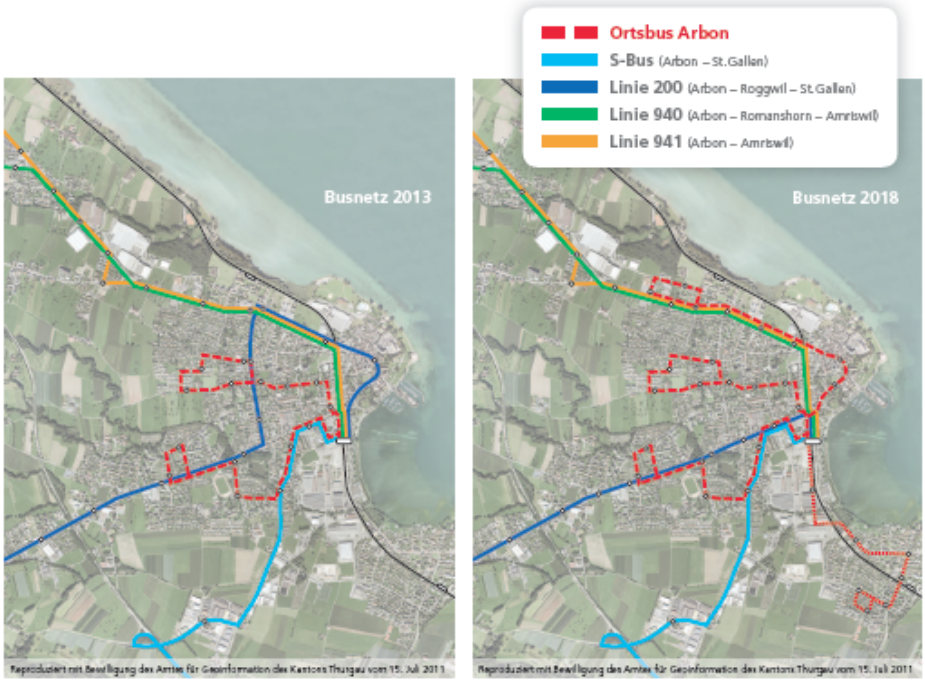



*Abb. 61: Stadtbuskonzept Arbon 2013 / 2018*

### 5.6.2 *Flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau*

Mit einer alternativen Osterschliessung über die Verbindung Industriestrasse - Mooswiesstrasse des Bahnhofsgebiets und Stadtzentrums von Gossau wird die St.Gallerstrasse massgeblich entlastet und der Verkehr auf eine weniger sensible Achse verlagert (flankierende Massnahme zur Strassenraumgestaltung / zum Betriebs- und Gestaltungskonzept des Ortskerns von Gossau) Diese Verbindung ist zudem zentrale Voraussetzung für die Entwicklung des ESP Gossau Bahnhof Nord und damit die Siedlungsentwicklung nach innen.

### 5.6.3 *A1-Anschluss Witen (Autobahnzubringer, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse), Kernumfahrung Rorschach und flankierende Massnahmen*

Bezüglich der generellen Ausführungen kann auf Kapitel 6.3.2 (übergeordnete Massnahmen; A1-Anschluss Witen, Rorschach) verwiesen werden.

Wichtigste Voraussetzung für die Stadtentwicklung Rorschach ist der Bau des Autobahnanschlusses Witen mit der Kernumfahrung inkl. flankierender Massnahmen. Um die angestrebte Stadtentwicklung (abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung) umsetzen zu können sind folgende Infrastruktur- und flankierenden Massnahmen notwendig:

- A1-Anschlussbauwerk Witen, neuer Autobahnzubringer (Kantonsstrasse) bis zur Industriestrasse.
- Unterführung Industriestrasse: Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der Bahn und um mit der Kernumfahrung eine optimale Wirkung zu erzielen, ist an der Industriestrasse zwingend eine barrierefreie Querung zu erstellen. Die Unterführung stellt sicher, dass die zen-

tralen Siedlungsgebiete von Goldach und Rorschach, insbesondere nördlich der Bahngleise entlastet werden. Die Unterführung Industriestrasse ist zwingend mit dem Bau des neuen Autobahnzubringers (Kantonsstrasse) verknüpft.

- Kernumfahrung Rorschach Zentrum: Verlegung der Durchgangsachse als Voraussetzung für die Innenentwicklung und Aufwertung des Altstadtkerns / Hafen (Stadtkante), Bahnhof Stadt / Bäumlistorkel Süd.

  Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) Signalstrasse nördlich Stadtbahnhof Rorschach, Rosengartenstrasse Rorschacherberg und Hauptstrasse / Zentrum Goldach: Um die erwünschte Entlastungswirkung zu erzielen ist der Verkehr auf die neuen Achsen zu lenken (Verkehrsregime) und in den Quartieren ist die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu Gunsten des ÖV und des LV zu reduzieren. Durch die gestalterische Aufwertung sind die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit) zu kompensieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

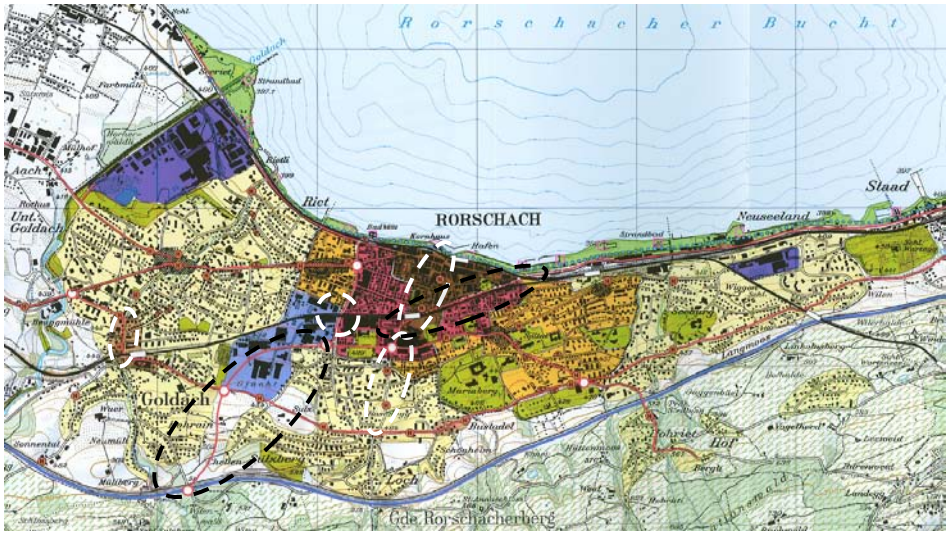



*Abb. 62: Umgestaltungsbedarf Rorschach / Goldach / Rorschacherberg*

Damit mit dem Anschluss Witen und der Kernumfahrung Rorschach die angestrebten Wirkungen optimal erreicht werden können, sind weitere Massnahmen notwendig, insbesondere im Langsamverkehr, ÖV, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie Tieftempogebiete (Entlastung Altstadtkern und Neustadtkern Bäumlistorkel aufgrund neuer Verkehrshierarchie Kernumfahrung; Fussgängerzone / Begegnungszone(n) Stadtkern). Auf die entsprechenden Massnahmenpakete wird ergänzend verwiesen.

### 5.6.4 *St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse*

Die Sonnenstrasse wird tiefer gelegt, um die Zu- und Wegfahrt zur Autobahn auch während der grossen Messen sicherzustellen und um die Langsamverkehrserschliessung von Altstadt und Museumsquartier zu verbessern.

Mit dem Ausbau der Frohbergstrasse wird eine zusätzliche, altstadtnahe Verbindung zwischen der Rorschacher Strasse und der St.Jakob-Strasse

realisiert. Dies führt zu einer Entlastung der Torstrasse, welche zusammen mit dem Knoten Unterer Graben eine zentrale Schwachstelle darstellt. Im Bereich Knoten Brühltor und Platztor sind dadurch wesentliche Verbesserungen im Langsamverkehr möglich. Die neue Achse Frohberstrasse ist zwingend mit der Tieferlegung der Sonnenstrasse verknüpft.

### 5.6.5 *Verkehrssystemmanagement VSM Agglomeration*

Die Schnittstellenbereiche zwischen der Nationalstrasse A1 und dem Stadtnetz im Bereich Autobahnanschlüsse stellen besondere Herausforderungen dar. Einerseits ist die Kapazität des Stadtnetzes nur sehr beschränkt ausbaubar. Auf dem Stadtnetz sind zudem für den wachsenden öffentlichen Verkehr zudem verstärkt Kapazitäten bereitzustellen. Anderseits darf die Sicherheit auf der Nationalstrasse A1 nicht beeinträchtigt werden, wenn das Stadtnetz den Verkehr der Nationalstrasse nicht vollständig absorbieren kann (Rückstaus). Für den Anschlussbereich Kreuzbleiche werden zu dieser Problematik in einer Zusatzstudie zur Projektstudie Engpassbeseitigung A1 durch Bund, Kanton und Stadt Lösungen erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der Projektstudie Engpassbeseitigung A1 und der Zusatzstudie bilden den Ausgangspunkt, um ein Verkehrssystemmanagement für alle relevanten Gebiete der Agglomeration zu entwickeln und umzusetzen.

Es sind folgende Massnahmen / Massnahmenpakete vorgesehen:

- Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept
- Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraummanagement vor Massnahme Engpassbeseitigung A1 (aufwärtskompatible "Sofortmassnahmen")
- Massnahme VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: mit Massnahmen Engpassbeseitigung A1 (Ergänzung Sofortmassnahmen auf Kantons- / Stadtnetz aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1)
- Massnahme VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: vor Anschluss Witen (aufwärtskompatible "Sofortmassnahmen")
- Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: mit Anschluss Witen (als flankierende Massnahmen zu Anschluss Witen auf Kantons- / Stadtnetz)

### 5.6.6 *Rheineck, Lärmschutz / Lärmsanierung Hauptstrasse entlang A1 / SBB*

In Rheineck ergeben sich entlang der Autobahn A1 und der Eisenbahnlinie St.Gallen - Rorschach - Sargans hohe Lärmbelastung mit Immissionen von 70 dB und mehr. Das Siedlungsgebiet bzw. der Dorfkern grenzen unmittelbar an die Autobahn A1 und an die Eisenbahnlinie an. Insbesondere im Bereich südlich des Bahnhofes sind keine Lärmschutzmassnahmen vorhanden. Die Lärmbelastungen resultieren aus übergeordneten, agglomerationsrelevanten Verkehrsinfrastrukturen (Autobahn, Bahn). Im Sinne der Milderung der Lärmbelastung sind in Rheineck daher Lärmschutzmassnahmen vorzukehren.



*Abb. 63: Situation Rheineck mit Autobahn und Bahn*

### 5.6.7 *Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK aufgrund Verkehrsbelastung, Betroffenheit, Sicherheit und Umfeld)*

Mit der Typisierung der Strassen und der damit verbundenen Netzhierarchie werden die für die Agglomeration wichtigen Strassen bezeichnet. Die Einteilung erfolgt dabei aufgrund der Bedeutung der Achsen und der Bedeutung der damit verbundenen Orte gemäss Strukturmodell.

Ziel und Strategie ist es, den agglomerationsrelevanten Verkehr auf diese Achsen zu lenken, soweit er nicht über das übergeordnete Nationalstrassennetz abgewickelt werden kann. Es handelt sich somit in der Agglomerationskonzeption um die verkehrsorientierten Strassen. Und dennoch ist die Verträglichkeit des Verkehrs im Interesse der Wohn- und Lebensqualität in den stark belasteten Bereichen im Interesse der Wohn- und Lebensqualität zu erhöhen. Dies erfolgt durch sogenannte Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK).

Die Ausgangslage ist bei allen aufgeführten BGK vergleichbar:

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

Die Hauptkonfliktpunkte und damit die Hauptzielrichtung eines BGK können aufgrund spezieller Situationen variieren. Dies kann sich im Gestaltungskonzept niederschlagen. Folgende Besonderheiten sind heute bereits bekannt:

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

Folgende Anforderungen und Ziele können für die konkreten Gestaltungskonzepte in genereller und vereinheitlichter Form formuliert werden:

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

Es versteht sich, dass die konkrete Planung und Projektierung je BGK auf individuellen städtebaulichen und verkehrlichen Analysen erfolgen muss und daraus auch individuelle Gestaltungsideen resultieren. Die Projekte haben sich jedoch an den vorstehend formulierten Grundsätzen zu orientieren und messen zu lassen. Die Projekte bzw. Abweichungen sind qualifiziert zu begründen.

### 5.6.8 *Ausbau S-Bahn 2018*

Im Rahmen des Ausbauschritts 2013 (Massnahmen AP 1 und andere, z.B. HGV) konnten die Voraussetzungen geschaffen werden für eine erhebliche Angebotsverdichtung zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren:

Das Ziel des sauberen S-Bahn-Viertelstundentakts zwischen dem Zentrum St.Gallen und den Nebenzentren konnte damit allerdings noch nicht überall erreicht werden. Um diese Mängel zu beheben, sind weitere punktuelle Infrastrukturausbauten im Rahmen der S-Bahn St.Gallen 2018 notwendig.

- Doppelspurausbau Goldach Ost bis Rorschach Bahnhof Stadt (HGV-Projekt, 1. Etappe, inkl. Publikumsanlagen)
- Doppelspurausbau Rorschach Industriestrasse bis Rorschach Hauptbahnhof (HGV-Projekt, 2. Etappe)
- Verkürzung Zugfolgezeit Gossau - Uzwil (ZEB-Projekt)
- Punktuelle Massnahmen Gossau (Weiche Sommerau)
- Erhöhung Abstellkapazität Bahnhof St.Fiden (zur Umsetzung der benötigten Abstellkapazitäten, Ersatz für wegfallende Abstellanlagen durch Ausbau Bhf. St.Gallen)

Im Sinne einer weiterführenden Anbindung der Agglomeration nach Aussen, ist der Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Rorschach notwendig. Damit soll unter anderem die Anbindung an Bregenz im Halbstunden- bzw. Viertelstundentakt ermöglicht werden. Im Sinne der Koordination kann damit auch einer Forderung aus dem Agglomerationsprogramm Rheintal nachgekommen werden.

### 5.6.9 *Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon*

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

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

### 5.6.10 *Multimodale Verkehrsdrehscheiben / Umsteigepunkte*

*Generell*

Damit das Angebotskonzept Agglomerations-ÖV attraktiv ist, sind neben einem dichten Takt und schlanken Umsteigebeziehungen auch attraktive und effiziente Nebenanlagen (Bahnhöfe, Bushöfe etc.) notwendig. Neben den Massnahmen aus dem AP1 und bereits erfolgten bzw. in Realisierung befindlichen Eigen- bzw. Vorleistungen Südanbindung mit Lift HB Rorschach, Bushof Arbon, Bushof Rheineck, Bahnhof Gossau) sind folgende Anpassungen / Aufwertungen erforderlich:

- multimodale Drehscheiben
  - Bahnhof St.Gallen St.Fiden (inkl. zusätzlicher behindertengerechter Fussgänger-Passerelle und städtebauliche Aufwertung)
  - Bahnhof St.Gallen Winkeln
  - Herisau, Entwicklung Bahnhof Herisau
  - Rorschach Stadtbahnhof
  - Rorschach Hauptbahnhof
  - Bahnhof Goldach
  - Bahnhof Flawil
- Umsteigepunkte ÖV - ÖV
  - Arnegg

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

- Massnahmen aufgrund des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV
- Massnahmen aufgrund der Schwachstellenanalysen Langsamverkehr
- Massnahmen aufgrund der Analyse Veloparkierung
- Massnahmen aufgrund der Auswertung Unfallhäufungsstellen
- Berücksichtigung / Abstimmung mit ESP in Bahnhofsnähe

*Speziell: Entwicklung Bahnhof Herisau*

Im AP 2 bildet die Entwicklung des Bahnhofs Herisau zu einer Multimodalen Verkehrsdrehscheibe und damit die Stärkung des Nebenzentrums ein zentrales Projekt (analog zur Stärkung des Nebenzentrums Rorschach).

Mit der Ausarbeitung eines Masterplanes und der darauf abgestützten Folgeplanungen soll für dieses Areal eine koordinierte Gesamtplanung (Gesamtverkehr, Nutzung, städtebauliche Gestaltung, Aussenraumgestaltung etc.) erarbeitet werden.

Gestützt auf die erarbeitete städtebauliche Basisstudie soll auf dem Bahnhofareal Herisau ein zukunftsorientiertes, attraktives Quartier mit gemischter Nutzung von gewerblichen Angeboten und Wohnungen an zentralster Lage entstehen (50 - 60'000 $m^2$ Bruttonutzfläche), verbunden mit einem attraktiven, regionalen Zentrum für den öffentlichen Verkehr. Durch Flächenumlegungen sollen die Verkehrsflächen wie gewisse Gleisanlagen und der Busbahnhof neu organisiert und optimiert werden. Damit können Synergien geschaffen und Vorteile für die Umsteigesituation erreicht werden. Aufgrund der städtebaulichen Studie ist es notwendig, die Verkehrsströme auf dem Areal Bahnhof Herisau neu zu organisieren.

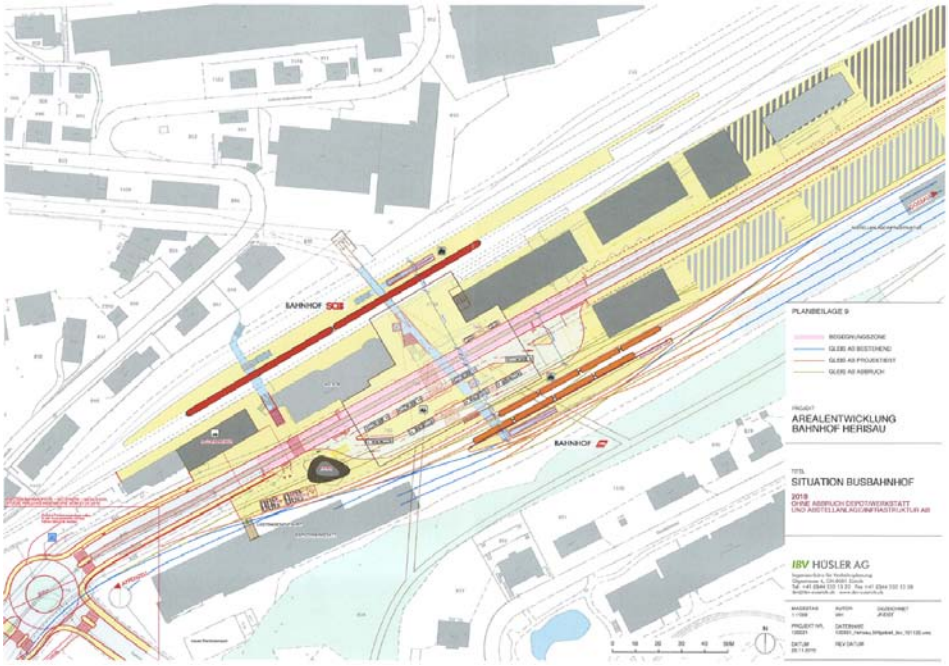



*Abb. 64: Masterplan Bahnhofentwicklung Herisau*

Das Gesamtprojekt Bahnhof Herisau hat aus Agglomerations- und Kantonssicht eine hohe Bedeutung. Dennoch haben nicht alle Teilaspekte die gleiche zeitliche Dringlichkeit und Reife, weshalb eine Aufteilung in folgende Teilprojekte angezeigt ist. Als zentrale Massnahmen sind vorgesehen:

*a) ÖV-Drehscheibe Bushof Herisau*

- Verlegung, Neugestaltung Busbahnhof auf die Seite Bahnhof Appenzeller Bahnen
- Neukonzeption Gleisanlagen Appenzellerbahnen mit Kreuzungsstelle
- Neubau Mittelperron Appenzeller Bahnen mit Verlängerung Personenunterführung

- Begradigung und Ausbau Personenunterführung
- Umbau Güterstrasse zu Begegnungszone
- Platzgestaltung mit Taxiabstellplätzen und Kiss&Ride Stellplätzen.

*b) Anpassung Strasseninfrastruktur*

Optimierung Verkehrsanbindung Güter-, Mühle und Bahnhofstrasse mit neuem Kreisverkehrsknoten Bahnhofstrasse (Entlastung des Bahnhofplatzes und tangentiale Vorbeiführung des lokalen und zukünftigen Strassenverkehrs von der Umfahrung Herisau auf der Höhe der Abzweigung Güterstrasse / Bahnhofstrasse);

*c) Langsamverkehrsmassnahmen*

Langsamverkehrsanbindung Bahnhof Herisau mit angrenzenden Quartieren etc.;

*d) ESP Bahnhof Herisau*

Städtebauliche Erneuerung und Entwicklung

### 5.6.11 *ÖV-Eigentrassierung / ÖV-Bevorzugung*

*a) Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen 2. und 3. Teil (hoher MIV)*

Bestandteil des AP 1 ist die Massnahme 3.1 "ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen". Die Prüfung des AP 1 durch den Bund hatte für diese Massnahme folgende Konsequenzen:

- Aufteilung in zwei Etappen
- Anerkennung der Massnahme 7.1 "Bus-Eigentrassierung Gossau-Winkeln" als Bestandteil der Etappe 1 der Massnahme 3.1

Die veränderte Ausgangslage und die Hinweise des Bundes im Rahmen des Prüfprozesses haben die Programmträgerschaft veranlasst, die Massnahme für die betreffenden Gebiete aufgrund einer verfeinerten Schwachstellenanalyse zu konkretisieren und zu optimieren. Der Bericht "ÖV-Priorisierung, Konzept und Massnahmen" des Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen zeigt die Schwachstellen im Bereich ÖV-Priorisierung, den sich daraus ergebenden Handlungsbedarf und die entwickelten Lösungsansätze. Resultat ist ein Gesamtpaket von einzelnen Massnahmen, welches in folgende Umsetzungsschritte (vgl. Abb. 61) unterteilt ist:

- A-Massnahmen AP 1 (Baubeginn 2011 - 2014)
- A-Massnahmen AP 2 (Baubeginn ab 2015)
- B-Massnahmen AP 2 (Baubeginn ab 2019)

*b) Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau*

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des ESP St.Gallen West / Gossau Ost soll die Streckung der Zürcher Strasse / St.Gallerstrasse erfolgen mit den Zielen:

- Verbesserung für den öffentlichen Verkehr (Eigentrassierung);
- Behebung der Schwachstellen Langsamverkehr;
- Verbesserungen für den MIV;

- adäquate und attraktive Erschliessung des ESP

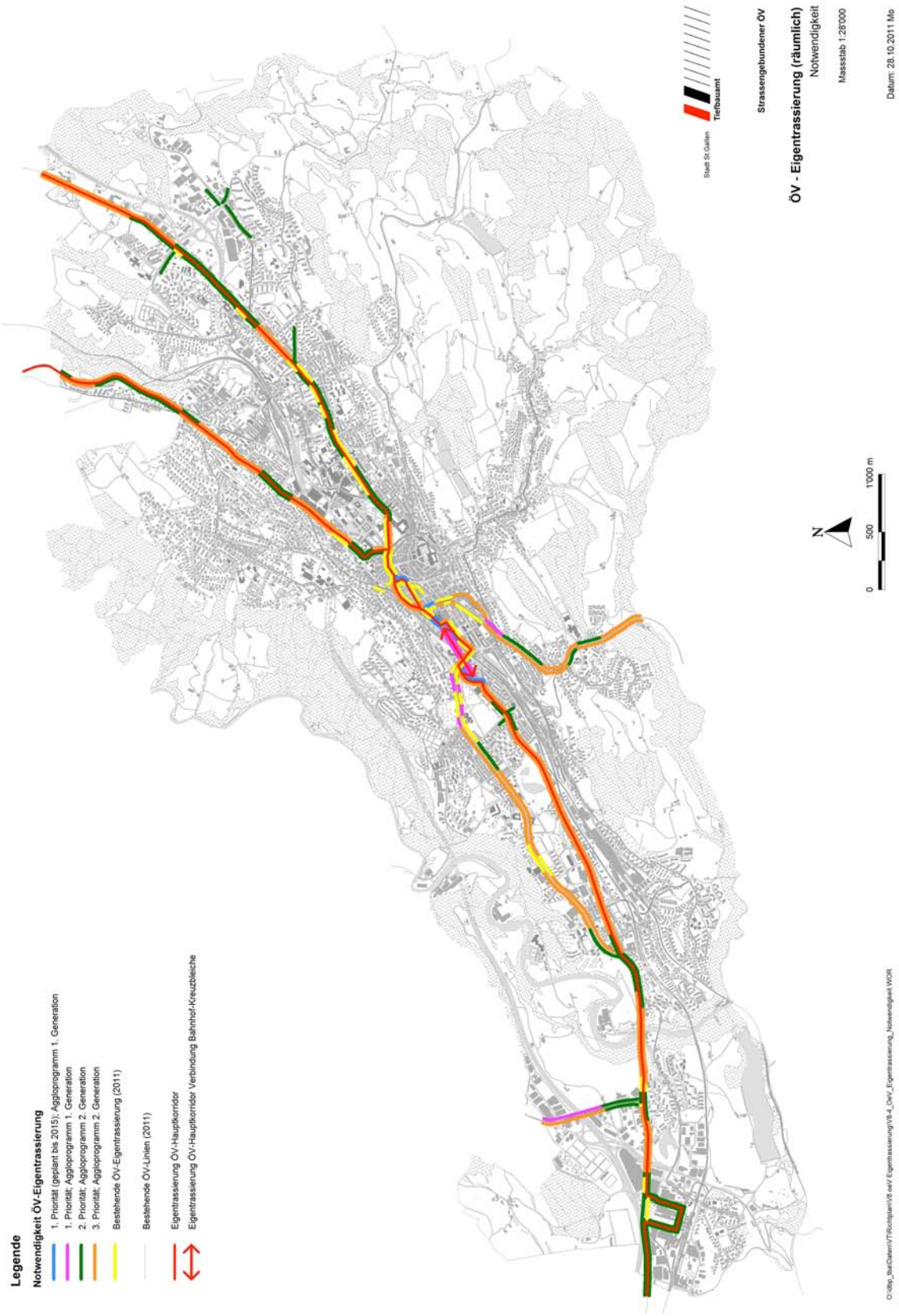



*Abb. 65: Massnahmen ÖV-Eigentrassierung Stadt St.Gallen. Quelle TBA St.Gallen*

### 5.6.12 *Infrastrukturanpassungen aufgrund des Konzepts Agglomerations-ÖV*

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

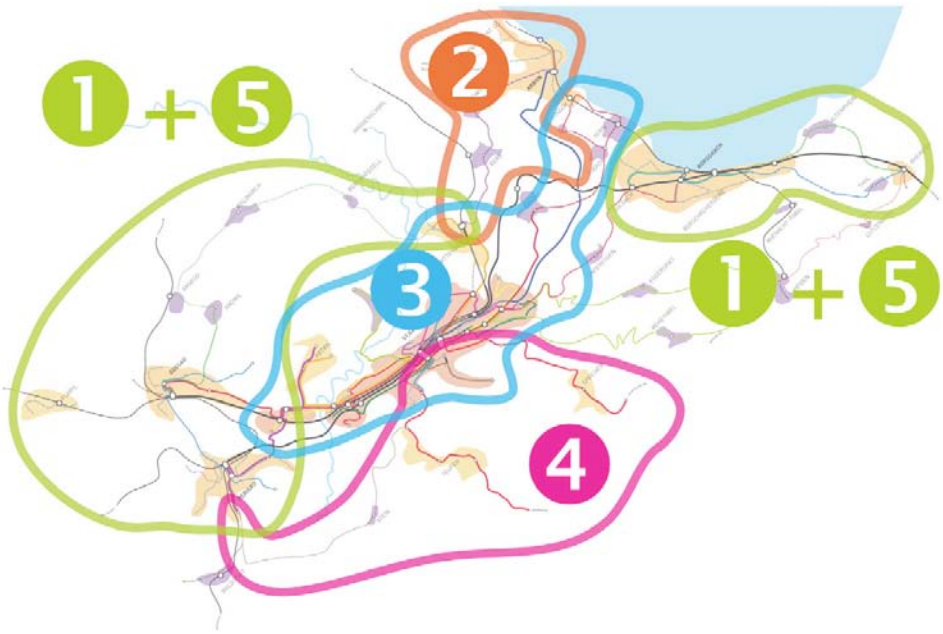



*Abb. 66: Umsetzungsstufen ÖV-Konzept. Quelle: asa AG, Synthesebericht ÖV-Angebot (dat. 7.1.2011)*

Folgende Projekte sind wichtige Meilensteine, auf denen die einzelnen Umsetzungsstufen basieren:

- S-Bahn St.Gallen, (Dezember 2013) (Umsetzungsstufe 1)
- Neue Linienführung Kantonsstrasse Arbon (Dezember 2013) (Umsetzungsstufe 2)
- Neugestaltung Bahnhofplatz (2015 - 2017) und Marktplatz / Bohl St.Gallen (2017 - 2018) (Umsetzungsstufe 3)
- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (Dezember 2017) (Umsetzungsstufe 4)
- S-Bahn St.Gallen, 1. Teilergänzung 2018 (Umsetzungsstufe 5)

Die konkrete betriebliche Umsetzung des Grobkonzepts erfolgt dabei im Rahmen der detaillierten Angebotsplanung mit Zeithorizonten.

Bei den infrastrukturellen Massnahmen handelt es sich um die notwendigen baulichen Massanahmen, wie Haltestellenanpassungen, neue Haltestellen, Wendemöglichkeiten, Elektrifizierung von Linienästen u.ä. insbesondere bei den Stadtbuskonzepten des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren infolge des Angebotskonzepts Agglomerations-ÖV.

Das Nebenzentrum Arbon ist vom Angebotskonzept Agglomerations-ÖV her das einzige Zentrum, welches nicht mit der S-Bahn angeschlossen ist. Um eine analoge Verbindungsqualität zu gewährleisten, ist eine direkte

und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) im A-Horizont bis 2018 anzustreben. Mit dem S-Bus wird zwar ein analoges Angebot angestrebt.

### 5.6.13 *Schlüsselprojekte Langsamverkehr*

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse und Massnahmenbearbeitung wurden Schlüsselprojekte und Massnahmenpakete definiert, die aufgrund ihrer Bedeutung im Netz und den Wirkungskriterien des Bundes (Qualität der Verkehrssysteme verbessern, Siedlungsentwicklung nach innen fördern, Verkehrssicherheit erhöhen, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern) als zentrale Einzelmassnahmen gelten. Zusammen mit der Aufwertung der wichtigen Achsen ermöglichen die Schlüsselprojekte einen "Quantensprung" in der Qualität des Agglomerations-LV.

Die Schlüsselmassnahmen gewährleisten im Gesamtsystem an intermodalen Schnittstellen (ÖV-Drehscheiben), an topografisch anspruchsvollen Stellen und an verkehrsorientierten Gefahrenstellen eine sichere und direkte Radverkehrsführung für ein breites Zielpublikum. Sie setzen einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur voraus (vgl. dazu Abb. 67).

Das Ingenieurbüro Wälli AG, St.Gallen, hat für den Bereich Langsamverkehr die Gesamtkosten für die ganze Agglomeration hochgerechnet. Dies erfolgt aufgrund von Kostenschätzungen für die Schlüsselprojekte und aufgrund von Kostenberechnungen für sämtliche Einzelmassnahmen in dem Pilotgebiet St.Gallen Ost (+/- 30 %). Gestützt auf standardisierte Kostenfaktoren ist die Behebung der LV-Schwachstellen (im Rahmen von Einzelmassnahmen) über die ganze Agglomeration hochgerechnet worden. Im Sinne einer Grössenordnung ergeben sich je Gemeinde folgende Gesamtkosten für die Behebung der Schwachstellen gemäss Konzeption AP2 (Schlüsselprojekte, Aufwertung Radachsen, BGK Langsamverkehr, Einzelmassnahmen Quotenregelung):

| Gemeinde | Anzahl Schwachstellen | | Gesamtkosten in Mio. Fr. [1] | Bund 40 % (AP1) | Kantone + Gemeinden | Kosten /J (3 x 4 J) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Velo | FG | | | | |
| St.Gallen | 172 | 151 | 112.5 | 45.0 | 67.5 | 5.6 |
| Arbon | 16 | 15 | 3.1 | 1.2 | 1.9 | 0.16 |
| Andwil | 3 | 3 | 0.6 | 0.24 | 0.36 | 0.03 |
| Berg | 2 | 0 | 0.2 | 0.08 | 0.12 | 0.01 |
| Flawil | 17 | 14 | 6.9 | 2.8 | 4.1 | 0.34 |
| Gaiserwald | 9 | 10 | 3.8 | 1.5 | 2.3 | 0.2 |
| Goldach | 13 | 5 | 8.9 | 3.6 | 5.3 | 0.45 |
| Gossau | 36 | 20 | 15.3 | 6.1 | 9.2 | 0.75 |
| Horn | 2 | 2 | 0.4 | 0.16 | 0.24 | 0.02 |
| Herisau | 29 | 13 | 4.7 | 1.9 | 2.8 | 0.25 |
| Lutzenberg | 2 | 1 | 0.3 | 0.12 | 0.18 | 0.01 |
| Mörschwil | 9 | 2 | 1.4 | 0.5 | 0.9 | 0.07 |
| Roggwil | 9 | 2 | 1.1 | 0.45 | 0.65 | 0.05 |
| Rorschach | 21 | 15 | 7.0 | 2.8 | 4.2 | 0.35 |
| Rorschacherberg | 10 | 3 | 1.3 | 0.5 | 0.8 | 0.07 |
| Rheineck | 3 | 12 | 1.5 | 0.6 | 0.9 | 0.08 |
| Speicher | 14 | 7 | 3.5 | 1.4 | 2.1 | 0.18 |
| Steinach | 6 | 2 | 0.8 | 0.3 | 0.5 | 0.04 |
| Thal | 14 | 13 | 3.7 | 1.5 | 2.2 | 0.18 |
| Tübach | 6 | 1 | 0.7 | 0.3 | 0.4 | 0.04 |
| Teufen | 21 | 11 | 5.6 | 2.2 | 3.4 | 0.28 |
| Waldstatt | 3 | 4 | 1.5 | 0.6 | 0.9 | 0.08 |
| Wittenbach | 9 | 8 | 2.6 | 1.0 | 1.6 | 0.13 |
| Total gerundet | | | 185.0 | 75 | 110 | |

*Tab. 3: Gesamtkosten aufgrund Extrapolation Einzelmassnahmen Büro Wälli AG, St.Gallen*

*[1] Gesamtkosten können aufgrund Quotenregelung/Freiquote und Gesamtinteressenabwägung noch abweichen*

Bezüglich der Zusammenstellung sind noch folgende Bemerkungen angezeigt:

- Der angenommene Beitrag des Bundes von 40 % basiert auf der Beurteilung des AP1; der maximale Beitrag des Bundes, der mit dem AP2 erreicht werden könnte ist 50 %.
- Je nach Strassenklassierung bzw. Klassierung des Radweges übernehmen die Kantone 40 - 60 % der Restkosten. Das bedeutet, dass für die Gemeinden vom Betrag Kanton / Gemeinde rund 1/2 verbleiben wird.
- Ziel ist es, alle LV-Schwachstellen bis zum Ende der vorgesehenen Laufzeit der Agglomerationsprogramme 2027 zu beheben. Dies sind noch 3 Programmperioden à 4 Jahre (insgesamt 12 Jahre). Daraus ergeben sich die durchschnittlichen Kosten pro Jahr.

### 5.6.14 *Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen SG / AR*

Gestützt auf die in Erarbeitung stehende Analyse der Fussgängerquerungen auf den Kantonsstrassen des Kantons St.Gallen und die bereits abgeschlossene Untersuchung der Fussgängerübergänge des Kantons Appenzell A.Rh. wird ein Massnahmenplan erstellt. Die Umsetzung ist im

Rahmen kommender Strassenbauprogramme vorgesehen. Bauliche Massnahmen fallen in den Geltungsbereich des Infrastrukturfonds.

#### 5.6.15 *Aufwertung Radverkehrsachsen direkt und sicher inkl. Fussverkehrsschwachstellen*

Analog zum MIV und ÖV sind auch im rollenden Langsamverkehr die aus Agglomerationssicht wichtigen Achsen zu definieren. Auf ihnen wird der agglomerationsrelevante Veloverkehr (Berufspendler, Freizeit) abgewickelt. Zu unterscheiden sind dabei die direkten, schnellen Achsen, welche in weiten Teilen identisch mit den wichtigen MIV- und ÖV-Achsen sind, sowie den sicheren, attraktiven Achsen. Letztere sind meistens Parallelrouten zu den direkten Verbindungen und weisen einen geringeren MIV auf. Dafür sind kleinere Umwegfahrten in Kauf zu nehmen.

Um die Qualität des Langsamverkehrssystems als Ganzes merklich zu verbessern, ist es notwendig, dass die agglomerationsrelevanten Achsen (direkt und sicher) als Ganzes ein höheres Qualitätsniveau erreicht. Es wird daher verlangt, dass alle Schwachstellen auf den Achsen als Vorleistungen bzw. innerhalb des A-Horizontes behoben werden. Eine punktuelle Schwachstellenbehebung ist für die angestrebte Qualitätssteigerung nicht zielführend.

Damit die Schwachstellenbehebung nachvollziehbar und praktikabel ist, sind die direkten und sicheren Achsen in 50 Achsabschnitte unterteilt worden, denen die Schwachstellen gemäss Schwachstellenanalyse (mit hinterlegter Datenbank) zugeordnet sind. Damit können auch im zeitlichen Ablauf zweckmässige Pakete und Prioritäten, insbesondere in Koordination mit anderen Projekten (Strassen-, Leitungssanierungen, BGK o.ä.) vorgenommen werden.

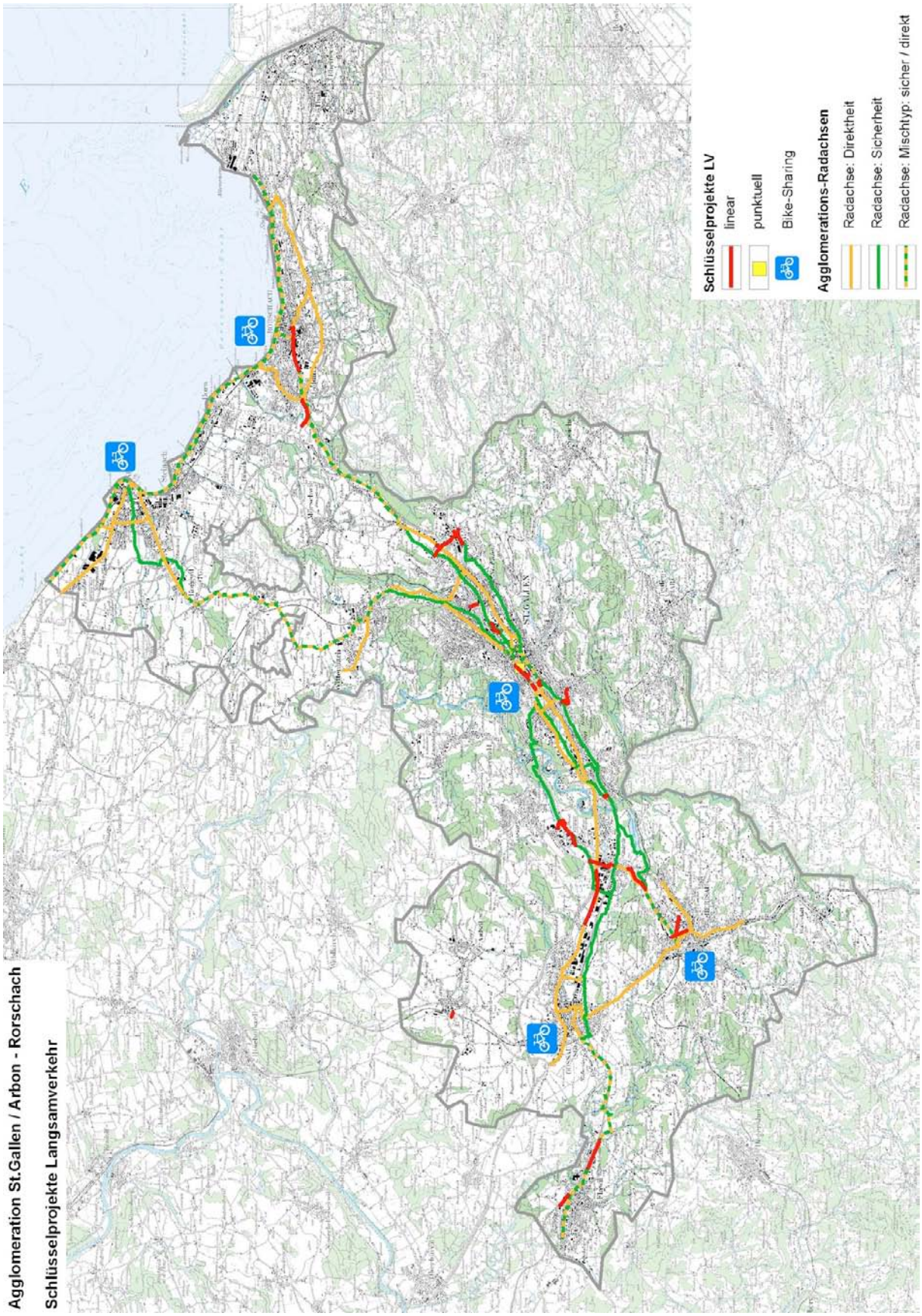



*Abb. 67: Schlüsselprojekte Langsamverkehr*
*Datenquelle, asa AG, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr*

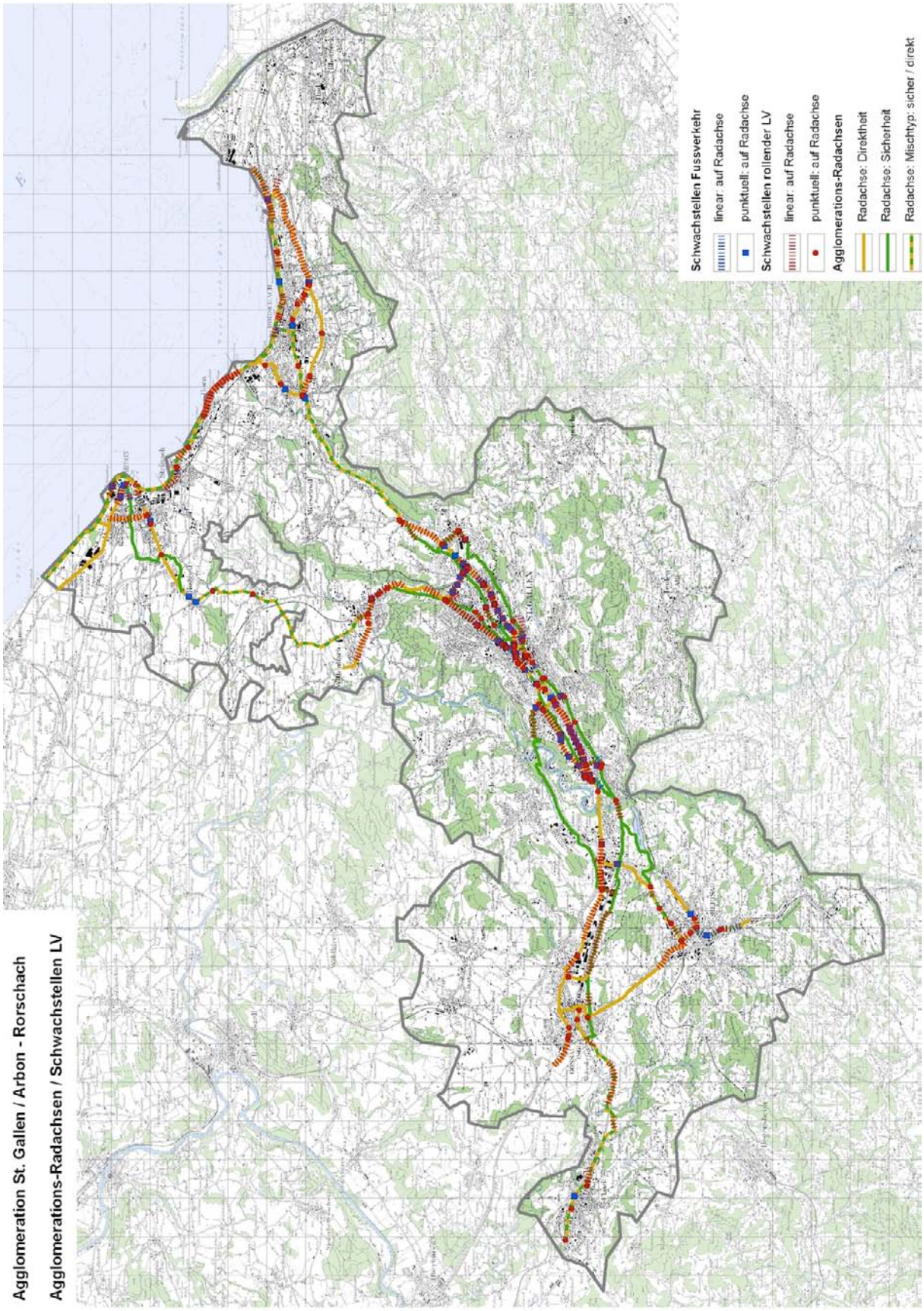



*Abb. 68: Agglomerationsrelevante Radachsen mit zugeordneten LV-Schwachstellen. Datenquellen: asa AG, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr; metron AG, Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen; Fussverkehr Schweiz, Schwachstellenanalyse Fussverkehr*

Mit der Behebung der Schwachstellen auf den Achsen können rund 50 % der eruierten Schwachstellen behoben werden, was einem Qualitätssprung gleichkommt (vgl. Abb. 68).

Soweit sich auf den Radachsen zusätzlich Schwachstellen gemäss Schwachstellenanalyse Fussverkehr befinden, sind diese im Rahmen der jeweiligen Achssanierung ebenfalls zu beheben.

#### 5.6.16 *Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK Langsamverkehr / Sicherheit)*

In den Gemeinden, denen gemäss Strukturmodell keine Zentrenfunktion zukommt, ist der DTV (< 10'000 Fz / Tg) in der Regel nicht so hoch, dass sich ein BGK bereits aufgrund der Verkehrsbelastungen aufdrängt. Und dennoch hat es auf den folgenden Ortsdurchfahrten agglomerationsrelevanten Verkehr, welcher zusammen mit anderen Faktoren (Unfallhäufungsstellen, Schwachstellen LV) die Aufenthalts- und Umfeldqualität in den Ortskernen beeinträchtigt:

- Ortszentrum Gemeinde Thal: Appenzeller Vorderland Richtung Autobahnanschluss Buriet bzw. Buchen Staad
- Ortszentrum Teufen: Appenzeller Bahnen / Durchmesserlinie
- Obstmarkt Herisau: Erschliessung Einkaufs- und Dienstleistungszentrum
- Ortszentrum Waldstatt: Anbindung Toggenburg, Alpstein
- Ortszentrum Abtwil, Gemeinde Gaiserwald: Erschliessung PE Säntispark, Ausweich-, Schleichverkehr St.Gallen - Spisegg - Abtwil.
- Ortszentrum Horn

Folgende Anforderungen und Ziele können für die konkreten Gestaltungskonzepte in genereller und vereinheitlichter Form formuliert werden:

- Die Schwachstellen Langsamverkehr gemäss Schwachstellenanalyse sind zu beheben (Koordination mit LV)
- Die Unfallhäufungsstellen gemäss Auswertung der Unfallstatistik sind zu beheben und die Verkehrssicherheit und die Querungsmöglichkeiten sind zu verbessern (Koordination mit Sicherheit);

Es versteht sich, dass die konkrete Planung und Projektierung je BGK aufgrund individueller Analysen erfolgen muss und daraus auch individuelle Gestaltungsideen resultieren.

#### 5.6.17 *Quotenregelung übrige Schwachstellen LV*

Die Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr haben zusammen rund 700 agglomerationsrelevante Schwachstellen ergeben. Über die Schlüsselprojekte, Achsenaufwertung und die BGK Langsamverkehr / Sicherheit rund die Hälfte der Schwachstellen abgedeckt und die entsprechenden Gelder auch reserviert.

Auch die Behebung der übrigen Schwachstellen trägt massgeblich zur Verbesserung der Qualität des agglomerationsrelevanten LV bei. Es ist das Ziel der Agglomeration, auch die übrigen Schwachstellen über die drei nächsten Agglomerationsperioden (2015 - 2027) zu eliminieren.

Es ist jedoch nicht möglich, jede Schwachstelle zu bewerten, zu priorisieren und in einen Umsetzungsplan zeitlich genau zu integrieren. Eine Vielzahl von Massnahmen wird im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturprojekten (Strassenbauvorhaben, Neusignalisation etc.) zu realisieren sein und können auch deshalb nicht individuell terminiert werden. Um über die Zeit eine stetige Verbesserung der Qualität des Rad- und Fusswegnetzes zu erhalten, verpflichtet sich die Agglomeration, pro Agglomerationsperiode eine Quote der übrigen Schwachstellen zu beheben:

- Periode 2015 - 2018: 40 %
- Periode 2019 - 2022: 30 %
- Periode 2023 - 2026: 30%

Dabei entscheiden die Gemeinden / Städte und Kantone über das "Was" und "Wann", in Abstimmung mit anderen Infrastrukturmassnahmen. Die Gemeinden / Städte beantragen eine finanzielle Unterstützung aus dem "Agglomerations-Konto" innert zu definierender Frist, ansonsten der Beitrag an die Gemeinde zugunsten der Äufnung des allgemeinen LV-Kontos verfällt.

Es ist wahrscheinlich, dass aufgrund von Detailabklärungen und Projektskizzen einzelne Schwachstellen nicht behoben werden können oder sich als keine gravierenden Schwachstellen erweisen. Die Schwachstellenanalyse rLV erfolgte rein aus Sicht Radverkehr. Eine Gesamtabwägung ist noch nicht erfolgt (Belange Fussverkehr, ÖV, MIV, Grundeigentum etc.) Diese muss bei der Umsetzung noch erfolgen. Im Sinne einer generellen "Freiquote" können aufgrund der Erfahrung im städtischen Kontext gestützt auf eine Gesamtabwägung bis ca. 25 % und in den übrigen Gebieten bis ca. 15 % der übrigen Schwachstellen abgezogen bzw. müssen nicht behoben werden, ohne dass der Agglomeration bzw. den Gemeinden daraus ein Malus aufgrund nicht Erfüllung der Vorgaben erwächst.

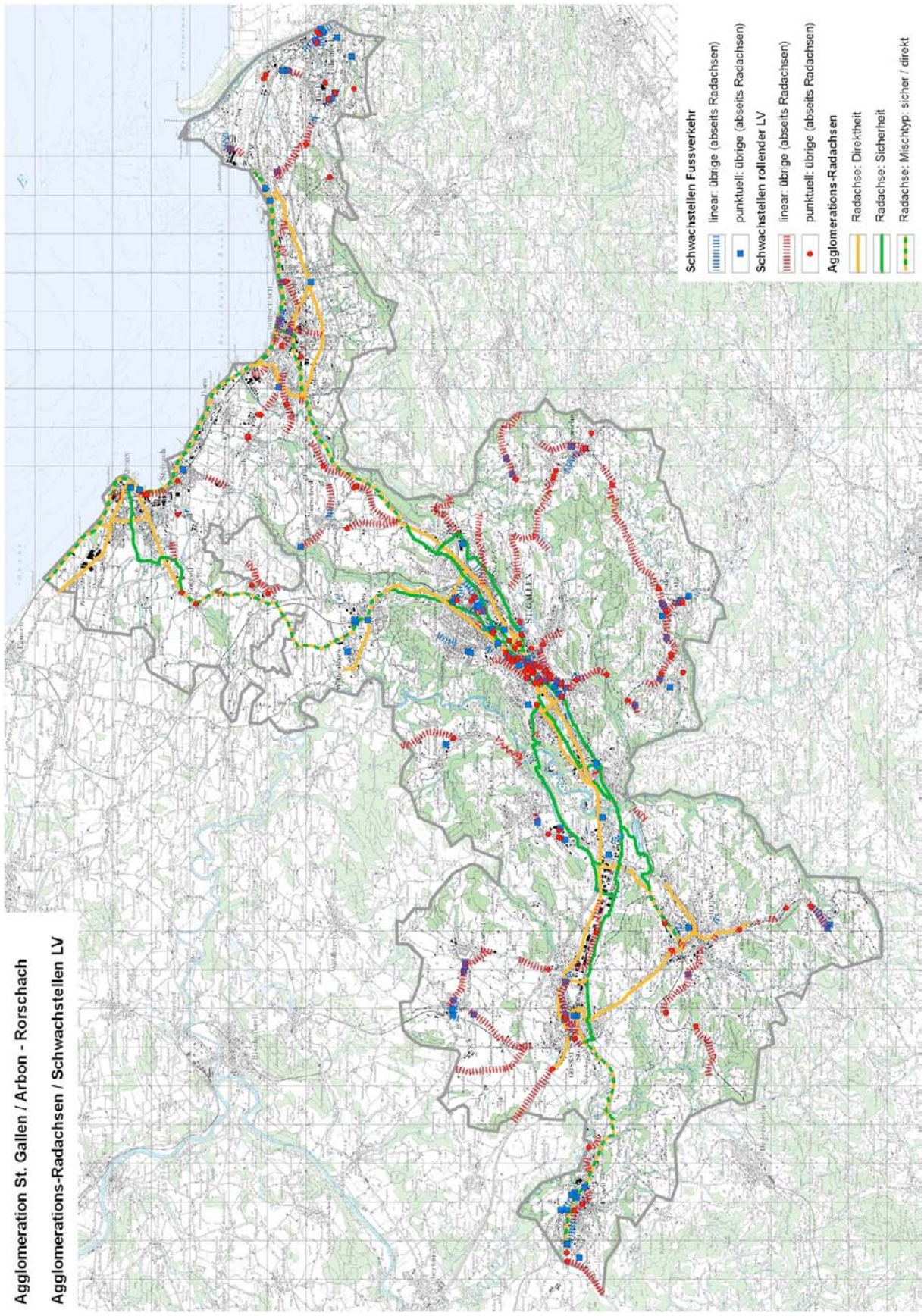



*Abb. 69: Übrige Schwachstellen Langsamverkehr (Quotenregelung)*
*Datenquellen: asa AG, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr; metron AG, Schwachstellenanalyse Fussverkehr Stadt St.Gallen; Fussverkehr Schweiz, Schwachstellenanalyse Fussverkehr*

## 5.7 Eigenleistungen

| | | |
|---|---|---|
| 3.1 | **Flächendeckende Niedrigtempogebiete** | |
| 3.1.1 | – Stadt St.Gallen / Abtwil / Kronbühl | $A_E$ |
| 3.1.2 | – Rorschach / Goldach / Rorschacherberg | $A_E$ |
| 3.1.3 | – Gossau | $A_E$ |
| 3.1.4 | – Herisau | $A_E$ |
| 3.1.5 | – Arbon / Steinach | $A_E$ |
| 3.2 | **Standard für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen** | $A_E$ |
| 3.3 | **Standards für Veloabstellanlagen** | $A_E$ |
| 3.4 | **Behebung von Unfallhäufungsstellen ausserhalb anderer Massnahmen / Massnahmenpakete** | $A_E$ |

### 5.7.1 *Flächendeckende Niedrigtempogebiete*

Gestützt auf die Typisierung der Strassen (Netzhierarchie) ist der MIV auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren und auch dorthin zu lenken. Im Sinne von flankierenden Massnahmen sind im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren die Wohngebiete im Hauptsiedlungsgebiet im Bereich des untergeordneten Strassennetzes von quartierfremdem Verkehr zu entlasten. Die Strassen sind durch Niedrigtemporegime (T-30-Zonen, Begegnungszonen, Wohnstrassen, Temporeduktion durch andere bauliche oder verkehrliche Massnahmen [versetzte Parkfelder, vertikaler oder horizontaler Versatz]) oder durch andere geeignete Anordnungen (Einbahnregelungen etc.) siedlungsorientiert zu gestalten.

### 5.7.2 *Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen*

Im Rahmen des AP 2 wurde für die Stadt St.Gallen im Sinne eines Pilots eine Analyse der ÖV-Haltestellen durchgeführt. Neben der Erhebung der Infrastrukturelemente der Stadt aus dem Jahre 2008 wurde zusätzlich die Zugänglichkeit und die Benutzerfreundlichkeit erhoben und bewertet.

Dem Thema Barrierefreiheit ist in den nächsten Jahren besondere Aufmerksamkeit zu schenken, da gemäss Behindertengleichstellungsgesetz keine Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen mehr bestehen dürfen. Die bestehenden Hindernisse lassen sich bei den Bahnhöfen vielfach nur mittels entsprechender Infrastruktur (Rampen, Lifte, Perronhöhen etc.) aufheben. Beim Bus sind neben infrastrukturellen auch fahrzeugseitige Lösungen denkbar (mobile Rampen etc.).

Aus dem Pilot können Qualitätsstandards für die verschiedenen Kategorien von Haltestellen abgeleitet werden. Diese sollen als Richtlinien für die ganze Agglomeration festgelegt werden.

Die Haltestellen werden in folgende vier Kategorien eingeteilt:

Kategorie 1: Umsteigeknoten

Kategorie 2: Wichtige Haltestellen in Orts-, Quartier- und grösseren Einkaufszentren oder Stadtbahnhaltestellen in dichtem Siedlungsgebiet (2a), Endhaltestellen der Buslinien (2b)

Kategorie 3: weitere Haltestellen mit vornehmlich einsteigenden Passagieren

Kategorie 4: weitere Haltestellen mit vornehmlich aussteigenden Passagieren

Für die vier Haltestellenkategorien gelten folgende Minimalstandards:

| Infrastrukturelemente pro Haltekante / Perron | 1 | 2a | 2b | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|
| – Haltestellentafel | x | x | x | x | x |
| – Fahrplaninformationen | x | x | x | x | x |
| – Liniennetz | x | x | x | x | x |
| – Wetterschutz | x | x | (x) | (x) | |
| – Sitzgelegenheit | x | x | (x) | (x) | (x) |
| – Abfallkübel | x | x | x | x | x |
| – Beleuchtung | x | x | x | (x) | (x) |
| – Markierung | x | x | x | x | x |
| – Uhr | x | | | | |
| – Barrierefreiheit (Perron resp. Fahrzeug) | x | x | x | x | x |
| – Tarifinformationen | x | x | (x) | (x) | (x) |
| – Fahrkartenautomat | x | x | (x) | (x) | |
| – dynamische Abfahrtsanzeige | x | x | (x) | (x) | |
| – Veloabstellplätze | x | (x) | (x) | (x) | |
| – Fahrgastservices (Schalter, Info) | x | (x) | | | |

*Tab.4 : Ausstattung nach Kategorien; (x) muss situativ beurteilt werden*

### 5.7.3 *Standards für Veloparkierungsanlagen*

Die Veloabstellanlagen in der Agglomeration sind begutachtet und beurteilt worden. Es zeigt sich, dass bei rund der Hälfte der bestehenden Anlagen ein Handlungsbedarf besteht. Bei 5 - 10 % der Anlagen besteht ein grosser Handlungsbedarf (z.B. Bau einer neuen überdachten Anlage).

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖV-Haltestellen sind heute zum Teil ungenügend, vor allem bezüglich Qualität (zum Teil ungedeckt und mehrheitlich unbewacht).

Für die wichtigen, öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen (ÖV-Haltestellen, Einkaufs- und Freizeitanlagen etc.) werden Qualitätsstandards definiert und die Anlagen aufgrund der vorgenommenen Beurteilung verbessert.

### 5.7.4 *Prüfung der Behebung von Unfallhäufungsstellen, welche nicht durch andere Massnahmen / Massnahmenpakete abgedeckt sind*

Der Grossteil der Unfallhäufungsstellen wird im Rahmen anderer Massnahmen / Massnahmenpakete angegangen. Bei den übrigen Unfallhäufungsstellen prüfen die Kantone eine rasche Behebung und Entschärfung. Bezüglich der zeitlichen Priorisierung und Umsetzung sind allfällige anstehende / geplante strassenbauliche Massnahmen mit zu berücksichtigen.

## 5.8 Weitere, für die Gesamtwirkung wesentliche Massnahmen

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | **Koordinierte Parkplatzpolitik und Parkplatzbewirtschaftung** | |
| 4.1.1 | – Kantone AR, SG, TG, Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung | $A_w$ |
| 4.1.2 | – Agglomeration, Koordinierte Parkplatzpolitik der Gemeinden | $A_w$ |
| 4.2 | **Flankierende Massnahmen Siedlung und Landschaft** | |
| 4.2.1 | – Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen | $A_w$ |
| 4.2.2 | – Bedingte Einzonung / Vertragslösungen | $A_w$ |
| 4.2.3 | – Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP | $A_w$ |
| 4.2.4 | – Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht | $A_w$ |
| 4.2.5 | – Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand | $A_w$ |
| 4.2.6 | – Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen | $A_w$ |
| 4.2.7 | – Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren | $A_w$ |
| 4.3 | **Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV** | |
| 4.3.1 | – Rorschach - Rheineck: Regionallinien | $A_w$ |
| 4.3.2 | – Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen Seebus | $A_w$ |
| 4.3.3 | – Gossau / Herisau / Flawil: Anpassung Anschlüsse Ortsbusse | $A_w$ |
| 4.3.4 | – Arbon - St.Gallen: direkte und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) bis 2018 | $A_w$ |
| 4.3.5 | – Arbon, direkte Linienführung der Regionalbuslinien (940/941) innerhalb von Arbon | $A_w$ |
| 4.3.6 | – Arbon - Rorschach, Aufhebung Linie 244 | $A_w$ |
| 4.3.7 | – Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (1. Etappe mit 2 Linien 2013) | $A_w$ |
| 4.3.8 | – Arbon, neue Erschliessung Frasnacht (Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil) | $A_w$ |
| 4.3.9 | – St.Gallen, Stadtbus, konsequentes Durchmesserlinien-Konzept | $A_w$ |
| 4.3.10 | – Regionalbusse: Durchmesserlinien, Anpassungen Mörschwil - Tübach - Horn | $A_w$ |
| 4.3.11 | – Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (2. Etappe mit 4 Linien, 2018) | $B_w$ |
| 4.3.12 | – Gaiserwald, Beschleunigung Linienast Abtwil | $B_w$ |
| 4.3.13 | – Teufen / St.Gallen, Buslinie St.Gallen - Stein - Herisau: neuer Umsteigepunkt in der Lustmühle oder im Riethüsli von Bahn auf Bus | $B_w$ |
| 4.3.14 | – Flawil, Gossau, Rorschach und Rheineck, Anschlussoptimierungen | $B_w$ |
| 4.4 | **Mobilitätsmanagement** | $A_w$ |
| 4.5 | **Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr** | |
| 4.5.1 | – Fördermassnahmen Velotransport | $A_w$ |
| 4.5.2 | – Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen in BauR | $A_w$ |
| **4.6** | **Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)** | **$A_w$/$B_w$** |

### 5.8.1 *Koordinierte Parkplatzpolitik*

*a) Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung*

Im Massnahmenpaket „Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens“ hält das AP 1 als Massnahme 10.1 fest:

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

Mit dieser Massnahme wird aufgenommen, was bereits in den 1990er-Jahren gestützt auf die Luftreinhalteverordnung postuliert und z.B. im Massnahmenplan des Kantons St.Gallen (Nachführung 1999) als Massnahme formuliert wurde: Die Rechtsgrundlagen sollen – koordiniert mit den Nachbarkantonen – so ausgestaltet werden, dass die Zahl der Parkplätze sowohl auf öffentlichem wie auf privatem Grund begrenzt und deren Bewirtschaftung verlangt werden kann.

Die Massnahme ist bis jetzt nicht umgesetzt worden. Um ihr eine stärkere Verbindlichkeit zuzuweisen, soll sie als Rechtsetzungsauftrag in den kantonalen Richtplänen festgesetzt werden.

*b) Agglomerations- und Nebenzentren koordinieren die Parkplatzpolitik*

Untersuchungen zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl stark davon abhängt, ob am Zielort ein Parkplatz verfügbar ist oder nicht. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen fördert die Benutzung des Autos. Umgekehrt stellt die beschränkte Verfügbarkeit von Parkplätzen ein Anreiz zur Benützung anderer Verkehrsmittel dar, was durch die Erhebung benutzungsabhängiger Gebühren noch verstärkt werden kann.

Gestützt darauf steuern das Agglomerationszentrum und die Gemeinden der Nebenzentren über die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze die Verkehrsmittelwahl.

Das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren passen die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze so an, dass ein erheblicher Anreiz zur Benutzung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs entsteht. D.h. die Tarife orientieren sich am Zonentarif des Öffentlichen Verkehrs. Ziel ist es, dass auch die Nebenzentren unter einander vergleichbare Tarifstufen und damit ähnliche Standortvoraussetzungen schaffen.

Die konkrete Ausgestaltung von Verfügbarkeit und Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen, inkl. der Gebietseinteilungen, wird in den Detailkonzepten des Agglomerationszentrums und pro Nebenzentrum festgelegt. Die Parkierungsreglemente werden, wo notwendig, angepasst.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Gebiete mit ähnlichen Voraussetzungen verfügen über vergleichbare Tarifgestaltung, zeitliche Beschränkungen und Maximalparkdauer.
- Die Parkplatzbewirtschaftung gilt in der Regel von der ersten Minute an.
- Die Bewirtschaftung wird auf das ganze Hauptsiedlungsgebiet (mindestens zusammenhängendes Siedlungsgebiet) flächendeckend ausgeweitet. Das Parkplatzangebot in den Quartieren (Hauptsiedlungsgebiet)

ist in erster Linie für die Anwohner und Anwohnerinnen sowie das Gewerbe bestimmt. Die Gebietseinteilung soll jeweils so angepasst werden, dass innerhalb eines Gebiets das Binnenpendeln ausgeschlossen wird.

- Bei der Bemessung der Parkgebühren werden die Kosten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt. Die Gebühren für das Parkieren (bei durchschnittlicher Parkierungsdauer) müssen höher sein als die Kosten für die Benützung des öffentlichen Verkehrs.
- In den attraktiven Gebieten der Alt- oder Innenstadt und den Quartierzentren sowie den Einkaufszentren an der Peripherie soll der Tarif höher sein als in den übrigen Gebieten.
- Für das Agglomerationszentrum gilt als Zielgrösse: Innenstadt / Bahnhofsnähe ≥ 3 Fr. / h, Quartierzentrum ≥ 2 Fr. / h, restliches Gebiet ≥ 1 Fr. / h
- Für die Nebenzentren gilt als Zielgrösse: Innenstadt / Bahnhofsnähe ≥ 2 Fr. / h, Quartierzentrum ≥ 1.50 Fr. / h, restliches Gebiet ≥ 1 Fr. / h
- Verkehrsintensive Einrichtungen / Freizeitnutzungen mit guter ÖV Erschliessung (ab Güteklasse B) sind am Samstag und Sonntag ebenfalls zu bewirtschaften.
- Die Bewirtschaftungspflicht gilt mindestens von 7 bis 19 Uhr, in Bahnhofsnähe ausgedehnter.
- Dauerhaftes Parkieren in der Nacht wird geregelt.
- Differenzierte zeitliche Beschränkung je nach Lage der Parkplätze (Kurzzeit- und Langzeitparkplätze)
- Kundenfreundlicher Erwerb der Dauerparkkarten (Internet, selber drucken, Mehrparkkarte, etc.)

### 5.8.2 *Flankierende Massnahmen Siedlung*

*a) Siedlungsmassnahmen aus dem AP 1*

Mit den Siedlungsmassnahmen im AP 1 sind generelle Vorgaben an die Nutzungsplanung im Sinne der Abstimmung Siedlung und Verkehr gemacht worden. Anderseits gelten sie teilweise als notwendige flankierende Massnahmen zu den einzelnen Infrastrukturmassnahmen. Die Siedlungsmassnahmen des AP 1 sind in den kantonalen Richtplänen weitgehend umgesetzt. Sie haben damit nach wie vor Gültigkeit (vorbehalten bleiben Rechtsmittelverfahren). Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

- ÖV-Erschliessungsanforderungen bei Ein- und Umzonungen (Nr. 1.1)
- Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein - und Umzonungen (Nr. 1.2)
- Verkehrsintensive Einrichtungen VE (Nr. 1.3)
- Quartieraufwertungs-Konzepte entlang von Hauptverkehrsachsen (Nr. 1.4)

*b) Ergänzende Siedlungsmassnahmen AP 2*

Das Standortportfolio beinhaltet Wirtschaftsstandorte (inkl. Wohnen), die an hoch erreichbaren zentralen Lagen und in der bestehenden Bauzone liegen. Damit stellt das Standortportfolio eine wichtige Massnahme zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen dar. Es ergänzt die

Massnahmen Siedlung der 1. Generation (Kriterien öV-Erschliessung und Minimaldichte bei Ein- und Umzonungen) im Sinne einer „Positivplanung“ ideal.

### 5.8.3 *Flankierende Massnahmen Landschaft und Siedlung*

Die Massnahmen zur Umsetzung des Landschaftskonzepts werden im Folgenden in zwei Massnahmenpaketen zusammengefasst:

- Massnahmen, bei welchen Landschaft als Grundlage der Siedlungsentwicklung und
- Massnahmen, bei welchen Landschaft als Grundlage für die Erholung verstanden wird.

Dabei wird hier davon ausgegangen, dass die Interessen der Landwirtschaft, des Waldes und des Naturschutzes in den bestehenden Nutzungs-, Schutz- und Richtplänen auf kommunaler bzw. regionaler und kantonaler Stufe weitgehend gewahrt sind.

Mit Blick auf die Umsetzung der Teilstrategie Landschaft ist wichtig, dass die Landschaftsverträglichkeit sowie die Qualität von Grün- und Freiflächen im Siedlungsgebiet zu einem möglichst frühen Zeitpunkt beachtet wird – in grundsätzlicher Weise bereits im Rahmen der Zonenplanung, vertieft dann im Rahmen von Gestaltungs- oder Überbauungsplänen und im Baubewilligungsverfahren.

*a) Landschaft und Siedlungsentwicklung*

*Nachweis der Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen*

Um eine gute Einpassung neuer Siedlungsgebiete in die Landschaft sicherzustellen, soll die Genehmigung einer neuen Bauzone an die Bedingung geknüpft werden, dass deren „Landschaftsverträglichkeit“ nachgewiesen ist (beispielsweise durch konkrete Bebauungskonzepte). Dabei sind Aussagen zu folgenden Fragen zu machen:

- Welche landschaftsprägenden Elemente und Qualitäten sind im Gebiet vorhanden? (Das können z.B. sein: Markante Geländestufen oder andere topografische Besonderheiten, Bachläufe, Hecken, markante Bäume oder Baumgruppen).
- In welcher Weise werden sie durch eine künftige Bebauung tangiert? (Beispielsweise: Geländebewegungen, Verlegung von Bachläufen, Rodungen u.ä.).
- Durch welche flankierenden Massnahmen kann eine Beeinträchtigung der prägenden Landschaftselemente und Qualitäten vermieden oder so stark gemildert werden, dass eine Bebauung vertretbar ist? (Beispiele: Höhenbeschränkungen, Firstrichtungen, Renaturierung von Bachläufen, Schutz von Hecken).
- Welche Massnahmen sind erforderlich, um den Übergang vom Siedlungsgebiet zur offenen Landschaft verträglich zu gestalten, d.h. harte Zäsuren zu vermeiden?
- Welche Möglichkeiten der Kompensation sind gegeben?

Es ist wünschenswert, Eingriffe in die Landschaft als Folge einer Einzonung sowie mögliche Massnahmen zu deren Milderung nicht nur be-

schreibend darzulegen, sondern auch mittels Visualisierungen (z.B. 3D-Modelle). Zum Nachweis gehört schliesslich auch, dass aufgezeigt wird, mit welchen Instrumenten und durch wen die erforderlichen Massnahmen grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden können.

*Nachweis von Grünanräumen bei Entwicklungsgebieten*

Bei baulichen Entwicklungsgebieten sollen Grünanteile festgelegt werden. Dabei ist auch das Verhältnis zwischen öffentlich oder halböffentlich zugänglichen bzw. nur privat nutzbaren Flächen festzulegen. Die öffentlichen Räume sowie deren Funktion und Vernetzung sind zu bezeichnen.

*Bedingte Einzonungen / Vertragslösungen*

Falls in einem neu einzuzonenden Gebiet eine Bebauung nur unter Beachtung flankierender Massnahmen in Frage kommt, soll die Einzonung an die Bedingung geknüpft werden, dass mit der Grundeigentümerschaft eine Vereinbarung abgeschlossen wird, mit welcher die Umsetzung der flankierenden Massnahmen verbindlich festgelegt wird. Das Ein- oder Umzonungsverfahren wird in diesem Fall erst nach Abschluss einer solchen Vereinbarung eingeleitet.

*Mehrausnützung im Rahmen von Sondernutzungsplänen an eine hohe Qualität der Freiraumgestaltung knüpfen*

Das Instrument des Sondernutzugsplanes ist ein effizientes Instrument, um die Gewährung von Mehrausnützungen mit Anforderungen an eine gute Freiraumgestaltung zu verknüpfen. Eine Mehrausnützung kann gewährt werden, „wenn ein besseres Projekt als nach zonengemässer Überbauung verwirklicht wird“, wie es beispielsweise in Art. 27 BauG SG heisst. Bei der Beurteilung, ob ein Projekt „besser“ ist als bei blosser Beachtung der Regelbauvorschriften, sollte nicht nur die architektonische Qualität der Überbauung beachtet werden, sondern gleichberechtigt auch die Qualität der Freiraumgestaltung. Bei Arealüberbauungen müssen die Anordnung und Gestaltung der Baukörper und die Aussenraumgestaltung Teile eines Gesamtkonzepts sein. Dabei ist zu verlangen, dass nicht nur für die bauliche, sondern auch für die Aussenraumgestaltung Fachpersonen beigezogen werden.

Die Qualität der Freiräume ist beispielsweise anhand folgender Kriterien zu beurteilen:

- Ausreichende Dimensionierung
- Anordnung und Ausstattung von Flächen zur gemeinschaftlichen und zur eher privaten Nutzung, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Bewohnergruppen
- Gute Zugänglichkeit und Durchlässigkeit sowie Einbindung der Anlage ins Quartier (z.B. Fuss- und Radwegnetz)
- Umgang mit dem gewachsenen Terrain Bepflanzung

Die Prüfung dieser Kriterien soll auch bei Projekten zur Anwendung kommen, die nach den Regelbauvorschriften zu beurteilen sind.

*Ergänzung des Baurechts, dass der Planung von Frei- und Grünräumen grösseres Gewicht zukommt*

Die Regelbauvorschriften und deren Anwendung sind stark auf Gebäude fokussiert (Höhen- und andere Masse, Abstandsvorschriften usw.), wobei Aspekte der Sicherheit und Hygiene im Vordergrund stehen. In Bezug auf die gestalterische Qualität gilt in der Regelbauweise grundsätzlich nur ein Verunstaltungsverbot, weitergehende gestalterische Auflagen gelten nur in Ortsbildschutzgebieten oder an Einzelobjekten. Aussagen zur Stellung der Bauten in der Landschaft, zum Verhältnis von bebauter und unbebauter Fläche oder zur Dimensionierung und Gestaltung der Freiflächen fehlen in den Regelbauvorschriften weitgehend. Diesen Aspekten wird im Baubewilligungsverfahren deshalb oft zu wenig Beachtung geschenkt.

Kantone und Gemeinden werden deshalb angehalten, die behördlichen Kompetenzen so zu stärken, dass im Bewilligungsverfahren wenn nötig direkt auf die gestalterische Qualität nicht nur der Bauten, sondern auch der Freiräume Einfluss genommen werden kann. Ein Verunstaltungsverbot ist ein zu schwaches Instrument, um guter Qualität zum Durchbruch zu verhelfen. Es müssen auch positive Leistungen verlangt werden können.

Qualität lässt sich allerdings kaum über starre Normen erreichen, und darüber, was Qualität ist, lässt sich zudem immer streiten. Es geht deshalb nicht darum, neue, die Gestaltungsfreiheit einengende Normen zu kreieren.

Um dennoch sicherzustellen, dass bei jedem Bauprojekt und Infrastrukturvorhaben dessen Bezug zur Landschaft thematisiert und der Aussenraum nicht nur als Restfläche behandelt wird, sollen bei Baueingaben jedoch einerseits explizite Aussagen zur Einpassung der Bauten in die gewachsene Landschaft verlangt werden können. Dazu gehört eine Darstellung der vor Ort vorhandenen prägenden Landschafts- und Grünelemente. Eingriffe in die vorhandenen natürlichen Gegebenheiten (Terrainveränderungen, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen, Verlegung von Gewässerläufen, Beseitigung von Hecken o.ä.) müssen begründet werden und es muss dargelegt werden, dass Alternativen geprüft worden sind. Bei Infrastrukturvorhaben ist eine integrative und konsistente Planung von Infrastruktur, Städtebau und Landschaft zu realisieren.

*Gestaltung der Übergänge zwischen Siedlung und offener Landschaft*

Beim bereits eingezonten, jedoch noch unüberbauten Baugebiet sollen die Gemeinden im Rahmen von Sondernutzungsplänen bzw. des Baubewilligungsverfahrens auf eine der landschaftlichen und topografischen Situation angepasste Gestaltung der Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft hinwirken und sicherstellen, dass nicht nur der Gestaltung der Bauten, sondern auch der Umgebungs- und Grüngestaltung Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Übergänge sind städtebaulich und freiräumlich adäquat zur jeweiligen topografischen, morphologischen und baulichen Situation auszubilden. Wo es aufgrund der konkreten Situation geboten ist, sind klare Zäsuren vorzusehen. Ansonsten ist auf eine gute Verzahnung und Vernetzung der Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft hinwirken Eine gute Umgebungsgestaltung am Siedlungsrand zeichnet sich beispielsweise aus durch

- multifunktional gestaltete Übergangsbereiche (Zugänglichkeit, Durchlässigkeit, ökologische Vernetzung)

- minimale Eingriffe ins gewachsene Terrain,
- Verzicht auf steile Böschungen, die künstlich (z.B. mit Blockwurf) gesichert werden müssen,
- Standortgerechte Bepflanzung,
- Verzicht auf zu stark abgrenzende Lebhäge und Zäune usw.

Die Herausforderung liegt hier wie generell bei verkehrsintensiven Einrichtungen in einer umweltschonenden und effizienten Verkehrserschliessung. Langsamverkehr, insbesondere das Radwegnetz, und der ÖV sollen deshalb konsequent auch auf die Bedürfnisse des Erholungsverkehrs ausgerichtet werden.

*b) Landschaft und Erholung*

*LV- und ÖV-Konzepte auf die Naherholungs-Einrichtungen abstimmen*

Die Fuss- und Radwegnetze sowie der ÖV sind optimal auf die innerstädtischen Erholungseinrichtungen, die Ausgangspunkte am Siedlungsrand sowie die publikumsintensiven Erholungs-Einrichtungen auszurichten. Es wird auf die in den Verkehrskonzepten für LV, ÖV und MIV dargelegten Massnahmen verwiesen.

*Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren*

Zu Fuss Gehende und Radfahrende sind bei der Gestaltung innerstädtischer Strassenräume als wichtige Verkehrsteilnehmende zu berücksichtigen, einerseits um diese umweltschonenden Verkehrsarten zu fördern und um andererseits auch einem mehr oder weniger absichtslosen „Stadtwandern und Flanieren“ attraktiven Raum zu geben. Ziel muss sein, dass sich wohl und sicher fühlt, wer zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, und dass dies auch von einem Quartier zum andern möglich ist.

Haupt- und Nebenzentren bezeichnen deshalb die für „Flanieren und Stadtwandern“ wichtigen Achsen. Auf diesen wird dem Fuss- und Radverkehr eine hohe Priorität eingeräumt, was bei der Strassenraumgestaltung zu berücksichtigen ist (vgl. MIV-Konzept).

### 5.8.4 *Betriebliche Anpassungen an das Konzept Agglomerations-ÖV*

Die Umsetzung des Grobkonzeptes ist ein Prozess, welcher von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig ist. Die konkrete betriebliche Umsetzung des Grobkonzepts erfolgt dabei im Rahmen der detaillierten Angebotsplanung mit Zeithorizonten. Im Weitern werden wie unter der Massnahmenübersicht dargestellt zusätzliche thematische oder örtliche Massnahmen / Massnahmenpakete definiert.

### 5.8.5 *Mobilitätsmanagement*

Bei dieser Massnahme geht es um die Erarbeitung und Umsetzung einer gesamtheitlichen Strategie, die durch Informationen und Beratung, Kommunikation und Steigerung der Motivation ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördert.

In Ergänzung zur Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (AP1) soll in einer breiteren Herangehensweise sowohl beim Pendler- als auch beim Freizeit- und Einkaufsverkehr mit Massnahmen des Mobilitäts-

managements angesetzt werden. Die Freizeitwege machen den grössten Teil der täglich zurückgelegten Distanzen aus. 69% dieser Distanzen werden mit dem Auto zurückgelegt (BfS, 2007). Es geht neben der Verbesserung der Infrastruktur um eine Förderung einer nachhaltigen Mobilität durch Informationen und Beratung, Kommunikation und Steigerung der Motivation (Sensiblisierung).

Im Rahmen der Konzipierung dieser Massnahme soll auch die Zweckmässigkeit einer Mobilitätszentrale vertieft geprüft werden.

#### 5.8.6 *Nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen Langsamverkehr*

Mit spezifischen Fördermassnahmen und Anreizen soll die vermehrte Benutzung des Langsamverkehrsmittels gefördert werden.

- Fördermassnahmen im Bereich des Velotransportes im öffentlichen Verkehr (Velotransport mit Bus und Bahn in anspruchsvoller Topografie unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen) sind zu definieren und umzusetzen.
- Veloparkierungsanlagen: Verbesserungen gemäss Schwachstelleanalyse LV; Baureglemente ergänzen mit quantitativen und qualitativen Bestimmungen zu öffentlichen und privaten Veloabstellanlagen.

#### 5.8.7 *Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)*

Die Standorte gemäss Standortportfolio der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee werden über eine proaktive Standort- und Arealentwicklung in ihrer Aufbereitung planerisch vorangetrieben.

- Das Standortportfolio beinhaltet Standorte, die an hoch erreichbaren zentralen Lagen und in der bestehenden Bauzone liegen. Durch die Arealentwicklungsprozesse soll die tatsächliche Verfügbarkeit dieser Areale sichergestellt und dadurch der Druck auf dezentrale Standorte „auf der grünen Wiese“ reduziert werden.
- Das Standortportfolio stellt eine wichtige Massnahme zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen dar. Es ergänzt die Massnahmen Siedlung der 1. Generation (Kriterien öV-Erschliessung und Minimaldichte bei Ein- und Umzonungen) im Sinne einer „Positivplanung“ ideal.
- Gemäss der Vereinbarung zum NRP-Projekt „Regionale Standortentwicklung“, ist das Ziel sechs Arealentwicklungsprozessen bzw. Massnahmen zur Einzelstandortentwicklung gemäss Handlungsbedarf aus dem Standortportfolio bis 2013 zu initiieren.

# 6. TRÄGERSCHAFT UND UMSETZUNG

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms ist einmal insofern zu sichern, als dessen raumrelevante Inhalte in die kantonalen Richtpläne zu übernehmen sind. 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, deren Erfüllung Voraussetzung für die Genehmigung der Programme ist. Das ist im Rahmen der Genehmigungsbeschlüsse durch die Kantone und die Agglomerationsgemeinden sicherzustellen.

Die Modalitäten der Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der Auszahlung der Bundesbeiträge werden in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Voraussetzung dafür ist, dass auf Seiten der Agglomeration eine institutionalisierte Struktur (Trägerschaft) vorhanden ist, die legitimiert ist, die Leistungsvereinbarung im Namen aller Partner zu unterzeichnen.

Nach Abschluss des Agglomerationsprogramms 2007 sind in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach die Organisationsstrukturen angepasst worden. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter haben sich – zusammen mit weiteren Gemeinden – zur „Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee“ in der Rechtsform eines Vereins zusammengeschlossen (Abgrenzung siehe in Abb. 1).

Zur Zeit liegt eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Kantonen Appenzell AR, St.Gallen und Thurgau sowie der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee im Entwurf vor. Zweck der Vereinbarung ist die verstärkte Zusammenarbeit sowie die gemeinsame Entwicklung und Umsetzung von Zukunftsperspektiven für die Agglomeration St.Gallen. Die Kooperation ist Trägerin des Agglomerationsprogramms. Zentrales Entscheidungsgremium ist der Lenkungsausschuss mit je 2 Vertreter/innen der Kantone und 8 Vertreter/innen der Region. Dessen Kompetenzen umfassen u.a die Verabschiedung von Agglomerationsprogrammen sowie die Zuteilung von allfälligen Bundesbeiträgen an die jeweils zuständigen Instanzen. In Bezug auf die Leistungsvereinbarungen mit dem Bund wird festgelegt, dass diese durch alle Kooperationspartner unterzeichnet werden (vgl. § 10 Abs. 2 Kooperationsvereinbarung).

Mit Inkrafttreten der Kooperationsvereinbarung wird die vom Bund festgelegte Voraussetzung, dass auf Seiten der Agglomeration eine zum Abschluss der Leistungsvereinbarung legitimierte Trägerschaft vorhanden sein muss, erfüllt sein.

# 7. BEURTEILUNG DER GRUNDANFORDERUNGEN

Gemäss Weisung des Bundesamts für Raumentwicklung[3] wird ein Agglomerationsprogramm nur beurteilt, wenn es alle der nachfolgend aufgeführten Grundanforderungen (GA) erfüllt. Auf allfällige Lücken von untergeordneter Wichtigkeit weist der Bund im Prüfbericht hin; gegebenenfalls werden Ergänzungen verlangt.

## 7.1 GA 1: Partizipation gewährleistet

Die betroffenen Akteure auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene sind in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms laufend einbezogen worden (Details siehe Kapitel 0.5 vorne). Die strategische Projektleitung oblag dem Lenkungsausschuss mit Vertreterinnen und Vertreter der Kantonsregierungen, der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee sowie der Städte und Gemeinden. Auf operativer Ebene wirkten die Kantone und Gemeinden im Fachausschuss an der Projekterarbeitung mit. Die Gemeinden konnten ihre Anliegen und Projekte im Rahmen von regionalen Gemeindegesprächen und in einem Workshop einbringen.

Der politischen Konsolidierung des Agglomerationsprogramms dienten sodann zwei Vernehmlassungen, in deren Rahmen sich neben den Kantonen und Gemeinden auch Verbände, politische Parteien und andere Interessengruppierungen äussern konnten. Die Eingaben aus diesen Verfahren wurden jeweils in einem Bericht zusammengefasst und vom Fachausschuss beraten; über ihre Berücksichtigung hat abschliessend der Lenkungsausschuss entschieden.

**→ Grundanforderung 1 ist erfüllt.**

## 7.2 GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Um die Voraussetzungen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms zu erfüllen, wird auf Seiten der Agglomeration eine Kooperationsvereinbarung zwischen den beteiligten Kantonen SG, AR und TG und der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee abgeschlossen (siehe Kapitel 6). Damit wird die bisher informelle Zusammenarbeit institutionalisiert.

Als Trägerin des Agglomerationsprogramms stellt die Kooperation die Ausarbeitung, Überarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms sicher.

Mit dem unmittelbar bevorstehenden Abschluss der Kooperationsvereinbarung wird auf Seiten der Agglomeration eine Trägerschaft bestehen, welche legitimiert ist, mit dem Bund Leistungsvereinbarungen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms abzuschliessen, wobei die Vereinbarungen durch alle Kooperationspartner zu unterzeichnen sind.

**→ Grundanforderung 2 wird vor Abschluss der Leistungsvereinbarungen erfüllt sein.**

---

[3] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung vom 14. Dezember 2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation

## 7.3 GA 3: Analyse Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Der in Kapitel 3 identifizierte Handlungsbedarf stützt sich auf die in den Kapiteln 1 und 2 dargestellten Analysen und Entwicklungstrends für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Hinweise zur Analyse des Ist-Zustands inkl. Schwachstellenanalyse:

- Nach der Analyse der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung wird anhand eines Strukturmodells die von den unterschiedlichen Funktionen von Zentrums- und anderen Gemeinden bestimmte Siedlungsstruktur beschrieben und mit detaillierten Aussagen und Darstellungen zur Siedlungsentwicklung sowie zu den Entwicklungsschwerpunkten und verkehrsintensiven Einrichtungen ergänzt (Kapitel 1.1. - 1.4). Die Siedlungsentwicklung nach innen wird über die mit den Siedlungsmassnahmen festgelegten und in die kantonalen Richtpläne übernommenen qualitativen und quantitativen Vorgaben verbindlich gesteuert (ÖV-Erschliessungsanforderungen und Richtgrössen Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen). Die konkrete räumliche Umsetzung obliegt gemäss der geltenden Kompetenzordnung den kommunalen Nutzungsplanungen aufgrund örtlicher Siedlungskonzepte.
- Von den im Strukturmodell definierten Haupt- und Nebenzentren ausgehend werden die Landschaftsräume und deren prägenden Elemente, Funktionen sowie Potenziale und Defizite sowohl beschreibend und kartografisch dargestellt (Kapitel 1.5). Gebiete mit übermässiger Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen werden in Kapitel 1.8.2 ausgewiesen.
- Struktur (und überregionale Anbindung) des Verkehrssystems und die Schwachstellen werden für den MIV, den ÖV und den LV in Kapitel 1.6 detailliert beschrieben und kartografisch dargestellt. Die Themen Parkierung sowie Intermodalität sind in Kapitel 1.7 abgehandelt. Das Thema Verkehrssicherheit ist Gegenstand einerseits von Kapitel 1.8.1 (Umfeldqualität Strassenräume / subjektive Sicherheit), andererseits von Kapitel 1.9 (Unfallhäufungsstellen / objektive Sicherheit).
- Die für das Mobilitätsverhalten wichtigen und bestimmenden Aspekte wie Pendlerbeziehungen, Verkehrsmittelwahl, Parkraumpolitik, P+R-Angebot, Tief-Tempo-Zonen werden in den Kapiteln 1.1., 1.2, 1.4.3 und 1.7 behandelt.

Die Analyse der vergangenen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung nach Gemeinden wurde für unterschiedliche Betrachtungshorizonte differenziert (siehe Kapitel 1.2 und 1.3). Aus dieser Analyse wurden in Kapitel 2 Aussagen zur künftigen, nach Gemeinden differenzierten Entwicklung des Verhältnisses von Bevölkerung zu Beschäftigten abgeleitet. Die Entwicklung zeigt, dass der Trend zur räumlichen Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten und damit zur Zwangsmobilität ohne Gegenmassnahmen anhalten wird. Für den MIV weist die Trendentwicklung auf eine weitere Verschärfung der Systemanfälligkeit hin.

**→ Grundanforderung 3 ist erfüllt.**

## 7.4 GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (roter Faden)

Das Zukunftsbild der Agglomeration ist die Synthese aus den eng aufeinander abgestimmten Teilstrategien Siedlung (inkl. Bereich Landschaft) und Verkehr (Kapitel 4). Im Rahmen der Teilstrategien werden – abgestimmt auf das Strukturmodell – alle für eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung relevanten Bereiche abgedeckt: Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur, Landschaft / (Nah-) Erholung, Verkehrsentwicklung / Struktur der Verkehrsnetze (ÖV, LV, MIV).

Von den Teilstrategien ausgehend sind für alle diese Bereiche Massnahmen entwickelt und priorisiert worden.

**→ Grundanforderung 4 ist erfüllt?**

## 7.5 GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Die Begründungen und Priorisierungen der Massnahmen finden sich in übersichtlicher Form im vorliegenden Bericht (Kapitel 5). Die detaillierten Informationen zu jeder einzelnen Massnahme sind den Massnahmenblättern in der Beilage „Massnahmen AP 2“ zu entnehmen.

**→ Grundanforderung 5 ist erfüllt.**

## 7.6 GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Mit der Genehmigung verpflichteten sich die Kantonsregierungen und Gemeinden, das Agglomerationsprogramm umzusetzen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten umzusetzen. Sie überführen die Massnahmen in ihre Richt- und Nutzungsplanungen sowie Infrastrukturprogramme, in deren Rahmen auch die Finanzierung sichergestellt wird.

Das Controlling wird insbesondere durch die periodische Berichterstattung an den Bund gewährleistet.

**→ Grundanforderung 6 ist erfüllt.**

# 8. WÜRDIGUNG / GESAMTWIRKUNG

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 2. Generation (AP 2) wird ein in sich konsistentes und nachvollziehbares Zielbild für die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach gezeichnet. Durch die Kopplung der qualitativen und quantitativen Siedlungsentwicklung an ein adäquates Gesamtverkehrssystem (LV, ÖV, MIV) wird der Forderung nach Koordination von Siedlung und Verkehr in höchstem Masse Rechnung getragen. Der Grundstein dafür wurde mit dem AP 1 gelegt. Standen dort die Siedlungsentwicklung und die darauf abgestimmte Entwicklung von ÖV und MIV im Vordergrund, wurde mit dem AP 2 die Gesamtschau nun mit einer vertieften Bearbeitung des Bereichs Landschaft sowie des Langsamverkehrs und der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern ergänzt.

Sowohl durch die Massnahmen im öffentlichen Verkehr wie auch durch die Massnahmen im Langsamverkehr kann ein Quantensprung in der Bewältigung der künftigen Mobilität erreicht werden. Dass dies möglich wird, müssen jedoch auch im Infrastrukturbereich für den MIV und den strassengebundenen ÖV zentrale Infrastrukturvorhaben realisiert werden. Flankierende Massnahmen wie Verkehrssystemmanagement, Tieftempokonzepte, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, ÖV-Erschliessungsanforderungen und Richtgrössen für Siedlungsdichten bei Ein- und Umzonungen, Sicherung ausreichender und attraktiver Frei- und Grünräume usw. ergänzen die Infrastrukturmassnahmen und stellen sicher, dass die angestrebten positiven Effekte (effizientes Gesamtverkehrssystem, Gewährleistung von ausreichenden Kapazitäten für alle Verkehrsarten, Siedlungsentwicklung nach innen, Entlastung von Quartieren, Umfeld- und Umweltverbesserungen etc.) erreicht werden.

# ANHANG

**A1: Gesamtübersicht Massnahmen**

- Infrastrukturfonds relevante Massnahmen
- Betriebliche Massnahmen
- Eigenleistungen
- Übergeordnete Massnahmen
- Weitere Massnahmen

## Infrastrukturfonds relevante Massnahmen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| TG | Arbon | 2.1.1 | Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon | A | I | 2.5 | 5.0 | 3.8 | 40% | 1.5 | 2.3 |
| SG | Steinach | 2.1.2 | Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach | A1 | I | 1.0 | 1.5 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| TG | Arbon | 2.1.3 | Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot) | A | I | 3.0 | 5.0 | 4.0 | 40% | 1.6 | 2.4 |
| SG | Gossau | 2.2 | Gossau, flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung) Industriestrasse - Mooswiesenstrasse | A | I | 15.0 | 20.0 | 17.5 | 40% | 7.0 | 10.5 |
| SG | Rorschach | 2.3 | Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse | A | I | 60.0 | 78.0 | 69.0 | 40% | 27.6 | 41.4 |
| SG | Rorschach | 2.4.2 | BGK Rorschach (Signalstrasse) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Rorschacherberg | 2.4.3 | BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Goldach | 2.4.4 | BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum) | A | I | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.5 | St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse | B | I | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 40% | 12.0 | 18.0 |
| SG | Rorschach | 2.6 | Rorschach, Kernumfahrung | B | I | 100.0 | 180.0 | 140.0 | 40% | 56.0 | 84.0 |
| SG | St.Gallen | 2.7.1 | Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept | A | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.7.2 | Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement Stufe 2: Ergänzungen aufrgund Konzept Engpassbeseitigung A1 | A | I | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 40% | 14.0 | 21.0 |
| SG/TG | Arbon / Rorschach | 2.7.3 | Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen | A | I | 15.0 | 15.0 | 15.0 | 40% | 6.0 | 9.0 |
| SG | Rheineck | 2.8 | Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 und Bahn | A | I | 1.0 | 2.0 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.1 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse) | A | I | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 40% | 2.8 | 4.2 |
| SG | St.Gallen | 2.9.2 | St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.3 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML | A | I | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 40% | 1.3 | 1.9 |
| SG | Rorschach | 2.9.4 | Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel) | A | I | 8.5 | 8.5 | 8.5 | 40% | 3.4 | 5.1 |
| SG | Wittenbach | 2.9.5 | Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | Thal | 2.9.6 | Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe | A | I | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.9.7 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse) | B | I | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 40% | 1.6 | 2.4 |
| SG | St.Gallen | 2.9.8 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.9.9 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| AR | Herisau | 2.9.10 | Herisau, BGK Alpsteinstrasse | B | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | Flawil | 2.9.11 | Flawil, BGK Wilerstrasse | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.10.2 | Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) | A | I/B | 44.0 | 55.0 | 49.5 | 40% | 19.8 | 29.7 |
| SG | St.Gallen / Arbon | 2.11 | Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon (Grundsatzabklärung) | B | I/B | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 40% | 0.0 | 0.0 |
| SG | St.Gallen | 2.12.1 | St.Gallen, Bahnhof St.Fiden | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.12.2 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| AR | Herisau | 2.12.3 | Herisau, Bushof Bahnhof Herisau | A | I | 10.2 | 10.2 | 10.2 | 40% | 4.1 | 6.1 |
| SG | Rorschach | 2.12.4 | Rorschach, Stadtbahnhof | A | I | 10.0 | 15.0 | 12.5 | 40% | 5.0 | 7.5 |
| SG | Rorschach | 2.12.5 | Rorschach, Hauptbahnhof | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | Goldach | 2.12.6 | Goldach, Bahnhof | A | I | 1.5 | 2.5 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | Flawil | 2.12.7 | Flawil, Bahnhof | A | I | 1.5 | 2.5 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | Gossau | 2.12.8 | Gossau, Umsteigepunkt Arnegg | A | I | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 40% | 0.1 | 0.2 |
| SG | St.Gallen | 2.12.9 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung | B | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| AR | Herisau | 2.12.10 | Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof | B | I | 17.6 | 17.6 | 17.6 | 40% | 7.0 | 10.6 |
| SG | St.Gallen | 2.13.1 | St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost | A | I/B | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 40% | 8.0 | 12.0 |
| SG | St.Gallen | 2.13.2 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil | A | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.13.3 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil | B | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.14.1 | St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz | A1 | I | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40% | 16.0 | 24.0 |
| SG | St.Gallen | 2.14.2 | St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl | A/A1 | I | 10.0 | 15.0 | 12.5 | 40% | 5.0 | 7.5 |
| SG | St.Gallen | 2.14.3 | Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.14.4 | Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) | A | I | 40.0 | 50.0 | 45.0 | 40% | 18.0 | 27.0 |
| SG | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg | 2.14.5 | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| TG | Arbon | 2.14.6 | Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe) | A | I | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 40% | 0.3 | 0.4 |
| TG | Arbon | 2.14.7 | Arbon, Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| AR/SG | Teufen / St.Gallen | 2.14.8 | Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| | | 2.15.1 | Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A | I | 3.0 | 4.0 | 3.5 | 40% | 1.4 | 2.1 |
| SG | St.Gallen | 2.15.2 | Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| SG | St.Gallen | 2.15.3 | Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung) | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| AR/SG | St.Gallen / Herisau | 2.15.4 | Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8 | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.15.5 | Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.6 | Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen | A | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.7 | St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.15.8 | Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse | A | I | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 40% | 0.8 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.9 | Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.10 | neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4 | A | I | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 40% | 0.1 | 0.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.11 | südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.12 | Verlängerung der Rathausunterführung | A | I | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 40% | 4.0 | 6.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.13 | St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung | A | I | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 40% | 0.3 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.14 | Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB | A | I | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 40% | 1.1 | 1.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.15 | Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle | A | I | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.16 | St.Gallen, Schönbüelachse | A | I | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | Rorschach | 2.15.17 | Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| SG | Goldach / Rorschach | 2.15.18 | neue Langsamverkehrsachse entlang dem Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt) | A | I | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 40% | 1.4 | 2.1 |
| SG | Gossau | 2.15.19 | Verbindung Mettendorf - Winkeln (Streckung Zürcher Strasse) | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | Gossau | 2.15.20 | Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| AR | Herisau | 2.15.21 | Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| AR | Herisau | 2.15.22 | Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg | A | I | 4.8 | 4.8 | 4.8 | 40% | 1.9 | 2.9 |
| SG | Flawil | 2.15.23 | Burgau, Lücke LV- Achse Flawil Gossau, Neubau Rad- und Gehweg | A | I | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 40% | 0.6 | 1.0 |
| SG | Flawil | 2.15.24 | Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron | A | I | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 40% | 0.9 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.25 | Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark | B | I | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 40% | 1.0 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.26 | Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld | B | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.27 | Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr | B | I | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 40% | 0.4 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.28 | Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung | B | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| AR/SG | | 2.16 | Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR | A | I | 30.0 | 50.0 | 40.0 | 40% | 16.0 | 24.0 |
| | | 2.17 | Aufwertung Radachsen direkt und sicher | A | I | 50.0 | 80.0 | 65.0 | 40% | 26.0 | 39.0 |
| SG | Thal | 2.18.1 | BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| SG | Thal | 2.18.2 | BGK Thal, Neugestaltung Zentrum | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| AR | Herisau | 2.18.3 | BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| TG | Horn | 2.18.4 | BGK Ortsdurchfahrt Horn | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| AR | Waldstatt | 2.18.5 | BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt | A | I | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | Gaiserwald | 2.18.6 | BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil | A | I | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 40% | 0.7 | 1.1 |
| AR | Teufen | 2.18.7 | BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde | B | I | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 40% | 0.9 | 1.3 |
| | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | A | I | 18.0 | 34.0 | 26.0 | 40% | 10.4 | 15.6 |
| | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | B | I | 13.5 | 25.5 | 19.5 | 40% | 7.8 | 11.7 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **732.5** | **955.5** | **844.0** | | **337.6** | **506.4** |

## Betriebliche Massnahmen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Betriebskosten von | Betriebskosten bis | Betriebskosten Ø | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SG | Rorschach / Rheineck | 4.3.1 | Regionallinien | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| SG | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg | 4.3.2 | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen Seebus | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| AR/SG | Gossau / Herisau / Flawil | 4.3.3 | Gossau / Herisau / Flawil: Anpassung Anschlüsse Ortsbusse | A | W | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0% | 0.0 | 1.0 |
| SG/TG | Arbon / St.Gallen | 4.3.4 | Arbon - St.Gallen: direkte und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) bis 2018 | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| TG | Arbon | 4.3.5 | Arbon, direkte Linienführung der Regionalbuslinien (940/941) innerhalb von Arbon | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| SG/TG | Arbon / Rorschach | 4.3.6 | Arbon - Rorschach, Aufhebung Linie 244 | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| TG | Arbon | 4.3.7 | Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (1. Etappe mit 2 Linien 2013) | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| TG | Arbon | 4.3.8 | Arbon, neue Erschliessung Frasnacht (Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil) | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| SG | St.Gallen | 4.3.9 | St.Gallen, Stadtbus, konsequentes Durchmesserlinien-Konzept | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 4.3.10 | Regionalbusse: Durchmesserlinien, Anpassungen Mörschwil - Tübach - Horn | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| TG | Arbon | 4.3.11 | Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (2. Etappe mit 4 Linien, 2018) | B | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| SG | Gaiserwald | 4.3.12 | Gaiserwald, Beschleunigung Linienast Abtwil | B | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| AR | Teufen | 4.3.13 | Teufen, Buslinie St.Gallen - Stein - Herisau: neuer Umsteigepunkt in der Lustmühle von Bahn auf Bus | B | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| SG | Flawil / Gossau / Rorschach / Rheineck | 4.3.14 | Flawil, Gossau, Rorschach und Rheineck, Anschlussoptimierungen | B | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 4.4 | Mobilitätsmanagement | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 4.5.1 | Fördermassnahmen Velotransport | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 4.5.2 | Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen im BauR | A | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 4.6 | Entwicklungsschwerpunkt Wirtschaft (ESP) | A/B | W | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **1.0** | **1.0** | **1.0** | | **0.0** | **1.0** |

**Hinweis: Gemäss Grobkonzept Agglomerations-ÖV sind insgesamt um 6 % höhere Betriebskosten zu erwarten**

## Eigenleistungen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskoste von | Investitionskoste bis | Investitionskoste Ø | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SG | St.Gallen | 3.1 | Tieftempogebiete Stadt St.Gallen / Abtwil / Kronbühl | A | E | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0% | 0.0 | 1.0 |
| SG | | 3.1 | Tieftempogebiete Rorschach / Goldach / Rorschacherberg | A | E | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0% | 0.0 | 1.0 |
| SG | Gossau | 3.1 | Tieftempogebiete Gossau | A | E | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0% | 0.0 | 1.0 |
| AR | Herisau | 3.1 | Tieftempogebiete Herisau | A | E | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0% | 0.0 | 0.5 |
| SG / TG | | 3.1 | Tieftempogebiete Arbon / Steinach | A | E | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0% | 0.0 | 1.0 |
| | | 3.2 | Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen | A | E | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 3.3 | Standards für Veloabstellanlagen | A | E | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | 3.4 | Behebung von Unfallhäufungsstellen ausserhalb anderer Massnahmen / Massnahmenpakete | A | E | | | 0.0 | 0% | 0.0 | 0.0 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **4.5** | **4.5** | **4.5** | | **0.0** | **4.5** |

## Übergeordnete Massnahmen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten von | Investitionskosten bis | Investitionskosten Ø | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SG | St.Gallen | 1.1 | St.Gallen, Engpassbeseitigung A1 | A | N | 900.0 | 900.0 | 900.0 | | | |
| SG | Rorschach | 1.2 (2.3) | Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk) (Rorschach, A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse) | A | N | 20.0 | 20.0 | 20.0 | | | |
| AR | Herisau | 1.3 | Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau) | A | N | 500.0 | 500.0 | 500.0 | | | |
| TG | | 1.4 | Thurgau - BTS / OLS | A/B/C | N | | | | | | |
| SG | | 1.5 | SG, Anbindung A13 - A14 Rheintal Vorarlberg | B | N | 330.0 | 650.0 | 490.0 | | | |
| SG | Rorschach / Goldach | 2.10.1 | Rorschach, Doppelspurausbau Bahn (exkl. Publikumsanlagen) | A | N/W | 25.0 | 30.0 | 27.5 | | | |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **1775.0** | **2100.0** | **1937.5** | | | |

## Weitere Massnahmen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| | | 4.1.1 | Kantone AR, SG, TG, Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung | A | W | | | | | | |
| | | 4.1.2 | Agglomeration, Koordinierte Parkplatzpolitik der Gemeinden | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.1 | Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.2 | Bedingte Einzonung / Vertragslösungen | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.3 | Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.4 | Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.5 | Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.6 | Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen | A | W | | | | | | |
| | | 4.2.7 | Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren | A | W | | | | | | |
| | | 4.4 | Mobilitätsmanagement | A | W | | | | | | |
| | | 4.5.1 | Fördermassnahmen Velotransport | A | W | | | | | | |
| | | 4.5.2 | Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen in BauR | A | W | | | | | | |
| | | 4.6 | Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP) | A | W | | | | | | |
| | | | **Gesamtkosten** | | | | | | | | |

## A2: Gesamtübersicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen nach Kantonen

## Infrastrukturfonds relevante Massnahmen Kanton St.Gallen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| SG | Steinach | 2.1.2 | Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach | A1 | I | 1.0 | 1.5 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| SG | Gossau | 2.2 | Gossau, flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung) Industriestrasse - Mooswiesenstrasse | A | I | 15.0 | 20.0 | 17.5 | 40% | 7.0 | 10.5 |
| SG | Rorschach | 2.3 | Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse | A | I | 60.0 | 78.0 | 69.0 | 40% | 27.6 | 41.4 |
| SG | Rorschach | 2.4.2 | BGK Rorschach (Signalstrasse) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Rorschacherberg | 2.4.3 | BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Goldach | 2.4.4 | BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum) | A | I | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.5 | St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse | B | I | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 40% | 12.0 | 18.0 |
| SG | Rorschach | 2.6 | Rorschach, Kernumfahrung | B | I | 100.0 | 180.0 | 140.0 | 40% | 56.0 | 84.0 |
| SG | St.Gallen | 2.7.1 | Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept | A | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.7.2 | Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement Stufe 2: Ergänzungen aufrgund Konzept Engpassbeseitigung A1 | A | I | 35.0 | 35.0 | 35.0 | 40% | 14.0 | 21.0 |
| SG | Rorschach | 2.7.3 | Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen | A | I | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 40% | 3.0 | 4.5 |
| SG | Rheineck | 2.8 | Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 und Bahn | A | I | 1.0 | 2.0 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.1 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse) | A | I | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 40% | 2.8 | 4.2 |
| SG | St.Gallen | 2.9.2 | St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.3 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML | A | I | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 40% | 1.3 | 1.9 |
| SG | Rorschach | 2.9.4 | Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel) | A | I | 8.5 | 8.5 | 8.5 | 40% | 3.4 | 5.1 |
| SG | Wittenbach | 2.9.5 | Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | Thal | 2.9.6 | Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe | A | I | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.9.7 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse) | B | I | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 40% | 1.6 | 2.4 |
| SG | St.Gallen | 2.9.8 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.9.9 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | Flawil | 2.9.11 | Flawil, BGK Wilerstrasse | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.10.2 | Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) | A | I/B | 44.0 | 55.0 | 49.5 | 40% | 19.8 | 29.7 |
| SG | St.Gallen / Arbon | 2.11 | Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon (Grundsatzabklärung) | B | I/B | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 40% | 0.0 | 0.0 |
| SG | St.Gallen | 2.12.1 | St.Gallen, Bahnhof St.Fiden | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.12.2 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Rorschach | 2.12.4 | Rorschach, Stadtbahnhof | A | I | 10.0 | 15.0 | 12.5 | 40% | 5.0 | 7.5 |
| SG | Rorschach | 2.12.5 | Rorschach, Hauptbahnhof | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | Goldach | 2.12.6 | Goldach, Bahnhof | A | I | 1.5 | 2.5 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | Flawil | 2.12.7 | Flawil, Bahnhof | A | I | 1.5 | 2.5 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | Gossau | 2.12.8 | Gossau, Umsteigepunkt Arnegg | A | I | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 40% | 0.1 | 0.2 |
| SG | St.Gallen | 2.12.9 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung | B | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.13.1 | St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost | A | I/B | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 40% | 8.0 | 12.0 |
| SG | St.Gallen | 2.13.2 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil | A | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.13.3 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil | B | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.14.1 | St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz | A1 | I | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40% | 16.0 | 24.0 |
| SG | St.Gallen | 2.14.2 | St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl | A/A1 | I | 10.0 | 15.0 | 12.5 | 40% | 5.0 | 7.5 |
| SG | St.Gallen | 2.14.3 | Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.14.4 | Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) | A | I | 40.0 | 50.0 | 45.0 | 40% | 18.0 | 27.0 |
| SG | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg | 2.14.5 | Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen an das neue Seebus-Konzept (aufgrund Fahrplan 2014) | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Teufen / St.Gallen | 2.14.8 | Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen / Gossau / Rorschach | 2.15.1 | Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A | I | 1.8 | 2.4 | 2.1 | 40% | 0.8 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.2 | Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| SG | St.Gallen | 2.15.3 | Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung) | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.4 | Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8 | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.15.5 | Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.6 | Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen | B | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.7 | St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.15.8 | Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse | A | I | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 40% | 0.8 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.9 | Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.10 | neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4 | A | I | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 40% | 0.1 | 0.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.11 | südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.12 | Verlängerung der Rathausunterführung | A | I | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 40% | 4.0 | 6.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.13 | St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung | A | I | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 40% | 0.3 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.14 | Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB | A | I | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 40% | 1.1 | 1.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.15 | Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle | A | I | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.16 | St.Gallen, Schönbüelachse | A | I | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | Rorschach | 2.15.17 | Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| SG | Goldach / Rorschach | 2.15.18 | neue Langsamverkehrsachse entlang dem Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt) | A | I | 3.5 | 3.5 | 3.5 | 40% | 1.4 | 2.1 |
| SG | Gossau | 2.15.19 | Verbindung Mettendorf - Winkeln (Streckung Zürcher Strasse) | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | Gossau | 2.15.20 | Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | Flawil | 2.15.23 | Burgau, Lücke LV- Achse Flawil Gossau, Neubau Rad- und Gehweg | A | I | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 40% | 0.6 | 1.0 |
| SG | Flawil | 2.15.24 | Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperron | A | I | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 40% | 0.9 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.25 | Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark | B | I | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 40% | 1.0 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.26 | Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld | B | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.27 | Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr | B | I | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 40% | 0.4 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.28 | Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung | B | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| SG | | 2.16 | Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG | A | I | 30.0 | 50.0 | 40.0 | 40% | 16.0 | 24.0 |
| SG | | 2.17 | Aufwertung Radachsen direkt und sicher | | I | 30.0 | 48.0 | 39.0 | 40% | 15.6 | 23.4 |
| SG | Thal | 2.18.1 | BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| SG | Thal | 2.18.2 | BGK Thal, Neugestaltung Zentrum | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| SG | Gaiserwald | 2.18.6 | BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil | A | I | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 40% | 0.7 | 1.1 |
| SG | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | A | I | 10.8 | 20.4 | 15.6 | 40% | 6.2 | 9.4 |
| SG | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | B | I | 8.1 | 15.3 | 11.7 | 40% | 4.7 | 7.0 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **641.5** | **836.4** | **738.9** | | **295.6** | **443.3** |

## Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen Kanton Appenzell Ausserrhoden

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskoste | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| AR | Herisau | 2.9.9 | Herisau, BGK Alpsteinstrasse | B | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| AR | Herisau | 2.12.3 | Herisau, Bushof Bahnhof Herisau | A | I | 10.2 | 10.2 | 10.2 | 40% | 4.1 | 6.1 |
| AR | Herisau | 2.12.10 | Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof | B | I | 17.6 | 17.6 | 17.6 | 40% | 7.0 | 10.6 |
| AR | Teufen / St.Gallen | 2.14.8 | Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| AR | Herisau | 2.15.1 | Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A | I | 0.6 | 0.8 | 0.7 | 40% | 0.3 | 0.4 |
| AR | St.Gallen / Herisau | 2.15.4 | Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8 | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| AR | Herisau | 2.15.21 | Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere | A | I | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 40% | 0.5 | 0.8 |
| AR | Herisau | 2.15.22 | Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg | A | I | 4.8 | 4.8 | 4.8 | 40% | 1.9 | 2.9 |
| AR | | 2.16 | Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR | A | I | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40% | 0.0 | 0.0 |
| AR | | 2.17 | Aufwertung Radachsen direkt und sicher | | I | 10.0 | 16.0 | 13.0 | 40% | 5.2 | 7.8 |
| AR | Herisau | 2.18.3 | BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt | A | I | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 40% | 0.2 | 0.3 |
| AR | Waldstatt | 2.18.5 | BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt | A | I | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| AR | Teufen | 2.18.7 | BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde | B | I | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 40% | 0.9 | 1.3 |
| AR | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | A | I | 3.6 | 6.8 | 5.2 | 40% | 2.1 | 3.1 |
| AR | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | B | I | 2.7 | 5.1 | 3.9 | 40% | 1.6 | 2.3 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **60.9** | **72.7** | **66.8** | | **26.7** | **40.1** |

## Infrastrukturfondsrelevante Massnahmen Kanton Thurgau

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| TG | Arbon | 2.1.1 | Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon | A | I | 2.5 | 5.0 | 3.8 | 40% | 1.5 | 2.3 |
| TG | Arbon | 2.1.3 | Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot) | A | I | 3.0 | 5.0 | 4.0 | 40% | 1.6 | 2.4 |
| TG | Arbon | 2.7.3 | Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen | A | I | 7.5 | 7.5 | 7.5 | 40% | 3.0 | 4.5 |
| TG | St.Gallen / Arbon | 2.11 | Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon (Grundsatzabklärung) | B | I/B | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 40% | 0.0 | 0.0 |
| TG | Arbon | 2.14.6 | Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe) | A | I | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 40% | 0.3 | 0.4 |
| TG | Arbon | 2.14.7 | Arbon, Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| TG | Horn | 2.18.4 | BGK Ortsdurchfahrt Horn | | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| TG | Arbon | 2.15.1 | Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A | I | 0.6 | 0.8 | 0.7 | 40% | 0.3 | 0.4 |
| TG | | 2.17 | Aufwertung Radachsen direkt und sicher | | I | 10.0 | 16.0 | 13.0 | 40% | 5.2 | 7.8 |
| TG | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | A | I | 3.6 | 6.8 | 5.2 | 40% | 2.1 | 3.1 |
| TG | | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | B | I | 2.7 | 5.1 | 3.9 | 40% | 1.6 | 2.3 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **32.7** | **49.0** | **40.8** | | **16.3** | **24.5** |

## A3: Gesamtübersicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen Stadt St.Gallen / Agglomerationszentrum

## Infrastrukturfonds relevante Massnahmen Stadt St.Gallen

| Kanton | Gemeinde | Nummer | Massnahme | Horizont | Art | Investitionskosten | | | Anteil Bund | Kosten Bund | Kosten Kanton und Gemeinde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | von | bis | Ø | | | |
| SG | St.Gallen | 2.5 | St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse | B | I | 30.0 | 30.0 | 30.0 | 40% | 12.0 | 18.0 |
| SG | St.Gallen | 2.7.1 | Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept | A | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.7.2 | Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraumanagement Stufe 2: Ergänzungen aufrgund Konzept Engpassbeseitigung A1 | A | I | 20.0 | 45.0 | 32.5 | 40% | 13.0 | 19.5 |
| SG | St.Gallen | 2.9.1 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse) | A | I | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 40% | 2.8 | 4.2 |
| SG | St.Gallen | 2.9.2 | St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.3 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML | A | I | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 40% | 1.3 | 1.9 |
| SG | St.Gallen | 2.9.7 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse) | B | I | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 40% | 1.6 | 2.4 |
| SG | St.Gallen | 2.9.8 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.9.9 | St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse) | B | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.10.2 | Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) | A | I/B | 18.0 | 22.0 | 20.0 | 40% | 8.0 | 12.0 |
| SG | St.Gallen | 2.11 | Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon | B | I/B | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 40% | 0.0 | 0.0 |
| SG | St.Gallen | 2.12.1 | St.Gallen, Bahnhof St.Fiden | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.12.2 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen | 2.12.9 | St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung | B | I | 2.0 | 3.0 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.13.1 | St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost | A | I/B | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 40% | 8.0 | 12.0 |
| SG | St.Gallen | 2.13.2 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil | A | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.13.3 | St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil | B | I/B | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 40% | 2.4 | 3.6 |
| SG | St.Gallen | 2.14.1 | St.Gallen, Neugestaltung Bahnhofplatz | A1 | I | 40.0 | 40.0 | 40.0 | 40% | 16.0 | 24.0 |
| SG | St.Gallen | 2.14.2 | St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohl | A | I | 10.0 | 15.0 | 12.5 | 40% | 5.0 | 7.5 |
| SG | St.Gallen | 2.14.3 | Trolleybusfahrleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.14.4 | Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost) | A | I | 40.0 | 50.0 | 45.0 | 40% | 18.0 | 27.0 |
| SG | Teufen / St.Gallen | 2.14.8 | Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli | A | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.1 | Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing | A | I | 0.6 | 0.8 | 0.7 | 40% | 0.3 | 0.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.2 | Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG | A | I | 6.0 | 1.3 | 3.7 | 40% | 1.5 | 2.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.3 | Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung) | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.4 | Winkeln – Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8 | A | I | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 40% | 0.6 | 0.9 |
| SG | St.Gallen | 2.15.5 | Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.6 | Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen | B | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.7 | St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung | A | I | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 40% | 1.2 | 1.8 |
| SG | St.Gallen | 2.15.8 | Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse | A | I | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 40% | 0.8 | 1.3 |
| SG | St.Gallen | 2.15.9 | Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie | A | I | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 40% | 0.9 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.10 | neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4 | A | I | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 40% | 0.1 | 0.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.11 | südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation | A | I | 5.0 | 5.0 | 5.0 | 40% | 2.0 | 3.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.12 | Verlängerung der Rathausunterführung | A | I | 10.0 | 10.0 | 10.0 | 40% | 4.0 | 6.0 |
| SG | St.Gallen | 2.15.13 | St.Gallen, Teufener Strasse, Aufwertung Radverbindung | A | I | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 40% | 0.3 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.14 | Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB | A | I | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 40% | 1.1 | 1.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.15 | Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle | A | I | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 40% | 0.8 | 1.2 |
| SG | St.Gallen | 2.15.16 | St.Gallen, Schönbüelachse | A | I | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 40% | 1.0 | 1.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.25 | Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark | B | I | 2.4 | 2.4 | 2.4 | 40% | 1.0 | 1.4 |
| SG | St.Gallen | 2.15.26 | Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld | B | I | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 40% | 0.4 | 0.6 |
| SG | St.Gallen | 2.15.27 | Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr | B | I | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 40% | 0.4 | 0.5 |
| SG | St.Gallen | 2.15.28 | Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung | B | I | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 40% | 0.7 | 1.0 |
| SG | St.Gallen | 2.16 | Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG | A | I | 18.0 | 30.0 | 24.0 | 40% | 9.6 | 14.4 |
| SG | St.Gallen | 2.17 | Aufwertung Radachsen direkt und sicher | | I | 18.0 | 28.8 | 23.4 | 40% | 9.4 | 14.0 |
| SG | St.Gallen | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | A | I | 6.5 | 12.2 | 9.4 | 40% | 3.7 | 5.6 |
| SG | St.Gallen | 2.19 | Quotenregelung Langsamverkehr | B | I | 4.9 | 9.2 | 7.0 | 40% | 2.8 | 4.2 |
| | | | **Gesamtkosten** | | | **326.2** | **400.6** | **363.4** | | **145.4** | **218.0** |