

Öffentlicher Regionalverkehr

Kennzeichnung

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 32
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Am</i>	11. März 2014
<i>Siehe auch</i>	VI 11 Gesamtverkehr, VI 31 Öffentlicher Fernverkehr, VI 11 Strassen inkl. Langsamverkehr, VI 12 Agglomerations- programm (AP) St.Gallen/Arbon-Rorschach, VI 13 AP Obersee, VI 14 AP Wil, VI 15 AP Werdenberg-Liechtenstein

Beschreibung

Kantonaler Umbau des Regionalverkehrs

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 wurde der Regionalverkehr neu organisiert. Kantone und Bund sind seither Besteller für Leistungen des Regionalverkehrs; die Federführung liegt bei den Kantonen. Der Kanton St.Gallen setzte sich zum Ziel, den öffentlichen Verkehr kundenorientiert umzubauen und mit einem verbesserten Angebot zusätzliche Kunden zu gewinnen. Die wichtigsten Meilensteine dazu stellten die Einführung der neuen S-Bahn St.Gallen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sowie der integrale Tarifverbund Ostwind im Juni 2009 dar.

Mit der neuen S-Bahn St.Gallen besteht nun eine stabile Basis, auf welcher das Bahn- und Busangebot schrittweise ausgebaut werden kann. Dieses stützt sich auf die neue übergeordnete Fahrplanstruktur im Dreieck Zürich–St.Gallen–Sargans, wie sie mit HGV (2013), ZEB (ab 2015/16) und FABI (ab 2018/19) realisiert wird. Die wesentlichen Eckpfeiler und Schnittstellen zum übergeordneten Netz sind die beiden nationalen Knoten St.Gallen und Sargans sowie die regionalen Knoten Wil, Ziegelbrücke und Rapperswil. In diesen Knoten erfolgen die Zugsankünfte und –abfahrten jeweils gebündelt zur vollen und halben Stunde.

Ausbau Regionalverkehr

Die neue S-Bahn St.Gallen wurde auf den südlichen Kantonsteil ausgedehnt und stellt im regionalen Bahnverkehr einen Halbstundentakt her. Im Kernbereich der S-Bahn St.Gallen wird zwischen den regionalen Zentren während den Hauptverkehrszeiten teilweise eine viertelstündliche Bedienung ermöglicht. Das Angebot der

S-Bahn St.Gallen richtet sich auf die Knoten St.Gallen und Sargans aus, die auch im Fernverkehr ausgebaut werden.

Im Rahmen des 5. kantonalen Programmes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 werden weitere regionale Ausbauprojekte vorbereitet. In den Regionen Rheintal und Sarganserland-Werdenberg soll das Bahnangebot, abgestimmt mit den S-Bahnen St.Gallen und FL.A.CH, aufgewertet werden. Das grenzüberschreitende Angebot in Richtung Bregenz und Feldkirch soll im Rahmen des Projekts FL.A.CH besser koordiniert und auf die nationalen Angebote abgestimmt werden.

Das Linthgebiet soll besser an die Wirtschaftsräume Zürich und St.Gallen angebunden werden. Die S-Bahn St.Gallen soll bis Rapperswil geführt werden. Im oberen Toggenburg zwischen Wattwil und Nesslau sowie Nesslau und Buchs wird ein Ausbau zu einem Halbstundentakt angestrebt.

Im Fürstenland sind im Zusammenhang mit der Realisierung des ZEB-Kernangebots auf Eröffnung der Durchmesserlinie HB Zürich weitere Optimierungen zu einem systematischen Halb-/Viertelstundentakt vorgesehen.

Im Raum St.Gallen-Bodensee soll mit der S-Bahn zwischen St.Gallen und St.Margrethen ein Viertelstundenakt, resp. bis Bregenz ein Halbstundentakt geschaffen werden. Auf der Verbindung St.Gallen-Weinfelden wird ein systematischer Halbstundentakt eingeführt.

Die Ausbauten des öffentlichen Verkehrs sind im Rahmen von fünf interkantonalen Agglomerationsprogrammen mit der Siedlungsentwicklung und den anderen Verkehrsträgern koordiniert.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs orientiert sich an den Angebotsstandards zum öffentlichen Regional- und Ortsverkehr, welche für die verschiedenen Räume das angestrebte Angebot definiert.

Netzstruktur und Ausbaugrundsätze

Als Grundlage für die Planung der konkreten Ausbaumaßnahmen im Regionalverkehr wurde zunächst die Netzstruktur festgelegt. Sie bezeichnet die Systemknoten mit Anschlüssen vom und zum Fernverkehr sowie weitere Systemknoten von regionaler Bedeutung.

Angebotsverbesserungen sind auch bei den Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln möglich. Der Richtplan hält fest, an welchen Bahn- oder Bushöfen die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus zu verbessern sind.

Damit bestimmte Ausbauprojekte künftig noch möglich sind, muss der erforderliche Raum vorsorglich gesichert werden. Der Richtplan hält fest, für welche Vorhaben die Raumsicherung voranzutreiben ist.

Im Freizeit- und Tourismusverkehr soll die Position des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Festgehalten wird, wie dieses Anliegen bei der Angebotsgestaltung zu beachten ist. Ebenso wird aufgezeigt, welche Möglichkeiten zu nutzen sind, um die Grundversorgung in den Randregionen zu gewährleisten.

Auch ein attraktives Fahrangebot wird besser genutzt, wenn die Haltestellen kundenfreundlich gestaltet werden. Dazu zählt neben Park+Ride-Anlagen und Velostationen auch der Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen. Einrichtungen und Dienstleistungen an Haltestellen benötigen Raum; vor einer Umzonung von Bahn-Arealen für bahnfremde Zwecke ist künftig vertieft abzuklären, welche Raumreserven für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs freizuhalten sind.

Dokumentation

- Strategieplan öffentlicher Verkehr, Bericht der Regierung vom 20. August 2002
- AP Ost 1. Teilergänzung Thurgau/Schaffhausen, Schlussbericht, September 2013
- 5. ÖV-Programm: Kantonsrat, September 2013
- Angebotsstandards öffentlicher Regional- und Ortsverkehr im Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, Januar 2013
- Kanton St.Gallen / SBB Infrastruktur – Netzentwicklung Konzepte: Angebotsplanung Ostschweiz 1. Teilergänzung (AP Ost 1. TE), Infrastrukturanpassungen Kanton St.Gallen, Region Sarganserland-Werdenberg, Studienbericht, Zürich und St.Gallen, August 2012

Beschluss

Systemknoten

Folgende Bahnhöfe sind Systemknoten mit Anschlüssen vom und zum Fernverkehr (überregionale Bedeutung):

- St.Gallen
- Sargans
- Ziegelbrücke
- Wil

Weitere Systemknoten regionaler Bedeutung sind:

- Rorschach
- St.Margrethen
- Altstätten
- Buchs
- Uznach
- Rapperswil
- Wattwil
- Gossau

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Transportunternehmen, Regionalplanungsgruppen, Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Nachbarkantone

Infrastrukturausbauten ab 2015/2016

Durchmesserlinie Appenzeller-Bahnen (ab dem Jahr 2017)

- Tunnel im Bereich Ruckhalde mit Aufhebung der Zahnradstrecke
- Neue Haltestelle Güterbahnhof

ÖV-Eigentassierung Agglomerationszentrum St.Gallen

- Stadt St.Gallen Eigentassierung 1. und 2. Teil gemäss Agglomerationskonzept 1. und 2. Generation

Für den weiteren Ausbau im Rahmen der ersten Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen im Zeithorizont ab 2018/19 werden folgende Infrastrukturausbauten umgesetzt:

Ausbau Rorschach

- Bahnhof Rorschach Stadt: beidseitige Perronkante im Rahmen der Ausbauten der Doppelspur (HGV)

Halbstundentakt Rheintal

- Doppelspurabschnitte im Raum Rüthi und Oberriet (STEP AS 2025)

S-Bahn FL.A.CH (Verlängerung Buchs–Sargans–Chur, auf Basis Doppelspurausbau Buchs–Sevelen)

- Ausbau Bahnhof Buchs
- Bahnhof Trübbach Fährhütte: Neubau Bahnstation

S-Bahn Halbstundentakt Obersee (Stadtbahn Obersee):

- Ausbau Bahnhof Uznach
- Doppelspur Uznach-Schmerikon

Systematisierung Angebot Wil–St.Gallen / St.Gallen–Weinfelden

- Weiche Gossau Sommerau
- Abstellgleisanlagen in St.Gallen, St.Fiden

Obertoggenburg (Wattwil–Nesslau):

- Kreuzungsstation Krummenau
- Zusätzliche Haltestelle in Ebnat-Kappel (Option)

Auf dem Gebiet des Kantons Thurgau sind für den zu HGV/ZEB aufwärtskompatiblen integralen Halbstundentakt Weinfelden–Gossau–St.Gallen folgende Infrastrukturobjekte notwendig:

- Bahnhof Hauptwil: Kreuzungsbahnhof mit schienenfreien Zugängen
- Bahnhof Kradolf: Kreuzungsbahnhof mit schienenfreien Zugängen

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr / Bundesamt für Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Transportunternehmen, Regionalplanungsgruppen, Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Tiefbauamt, Gemeinden, Nachbarkantone

Raumsicherung für Infrastrukturvorhaben

Die kantonalen Stellen setzen sich unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit innert der nächsten 30 Jahre für die Raumsicherung für folgende Ausbauprojekte ein:

Stadtbahn Obersee (2. Etappe Rapperswil–Kaltbrunn):

- Neue Haltestelle Rapperswil Südquartier
- Doppelspurinsel Wurmsbach / Ausbau Kreuzungsstation Blumenau
- Doppelspurinsel und zusätzliche Haltestelle Linthpark Uznach
- Neue Haltestelle Spital Uznach
- Ausbau Bahnhof Kaltbrunn mit Doppelspurinsel Ausfahrt Richtung Uznach

Weitere Ausbauten

- Bahn-Doppelspurinseln Rorschach-Romanshorn
- Buchs Verbindungsschlaufe Süd
- Bahn-Doppelspurinseln Rapperswil-Bollingen
- Bahn-Doppelspur Rapperswil–Kempraten–Feldbach
- Bahntunnel Meienberg Jona–Kempraten
- Bahn Doppelspur Hurden–Rapperswil

ÖV-Eigentrasse Agglomerationszentrum St.Gallen

- Schnelle, eigentrasste ÖV-Achse West–Ost Stadt St.Gallen, Gossau, Abtwil, Wittenbach; Vorläuferbetrieb beschleunigte Busführung («Stadtbahn» Gossau–Wittenbach)

<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Regionalplanungsgruppen, Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Nachbarkantone, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Angebotsgestaltung

Die Umsteigemöglichkeiten Bahn–Bus und Bus–Bus sind insbesondere an folgenden Bahn- oder Bushöfen schrittweise zu verbessern:

- St.Gallen
- St.Gallen Marktplatz/Bohl
- St.Gallen Winkeln
- St.Gallen St.Fiden
- Goldach
- Rorschach Stadt/Rorschach
- Heerbrugg
- Altstätten
- Buchs
- Trübbach Fährhütte
- Rapperswil/Jona
- Eschenbach
- Nesslau
- Wil
- Flawil
- Arnegg
- Gossau

In den städtischen Agglomerationen und dichten Siedlungsbändern St.Gallen, Gossau, Rorschach, Wil, Rapperswil-Jona, Buchs-Sargans und Heerbrugg-Altstätten stellt ein attraktives und verkehrstechnisch priorisiertes Busangebot die internen Verbindungen und die Feinerschliessung in einem dichten Takt sicher.

Das Abendangebot soll besonders in Zentren und Agglomerationen systematisiert werden. In Tourismusgebieten soll das Angebot nachfrageorientiert verdichtet werden. Weitere Verbesserungen werden angestrebt mit verbesserter Information, Tarifgestaltung und besser abgestimmter Standortpolitik von Freizeitanlagen. Den Änderungen im Freizeitverhalten ist mit einem Ausbau des Nachtangebots insbesondere in den Agglomerationen Rechnung zu tragen.

In den Randregionen ist eine Grundversorgung zu gewährleisten. Optimierungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs werden angestrebt mit dem Schulverkehr und weiteren Synergien mit dem Tourismus- und Freizeitverkehr.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr / Bundesamt für Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Regionalplanungsgruppen, Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Gemeinden, Transportunternehmen, Nachbarkantone, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Ausstattung Haltestellen

Vor einer Umzonung von Bahn-Arealen sind die künftigen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs zu klären und die erforderlichen Massnahmen zur Raumsicherung zu treffen.

Park+Ride-Anlagen sind dezentral vorzusehen bei den Stationen in den S-Bahnkorridoren ausserhalb der Zentren (Städte). Der Zugang zum öffentlichen Verkehr soll über die nächstgelegene Haltestelle erfolgen.

Velostationen sind in St.Gallen und in den Regionalzentren (Rorschach, Heerbrugg, Altstätten, Buchs, Sargans, Rapperswil-Jona, Uznach, Wattwil, Wil, Uzwil, Gossau) zu prüfen.

An folgenden Haltestellen soll ein einfacher, direkter, persönlicher Zugang nach Möglichkeit zu sämtlichen Mobilitätsdienstleistungen, wenn möglich in Zusammenarbeit mit Tourismus-Stellen angestrebt werden:

- St.Gallen
- Rorschach
- St.Margrethen
- Heerbrugg
- Altstätten
- Buchs
- Sargans
- Ziegelbrücke
- Rapperswil
- Uznach
- Wattwil
- Wil
- Uzwil
- Gossau

Weitere Informationsstellen sind nach Möglichkeit, allenfalls als nur temporär besetzte Filialen vorzusehen:

- Bad Ragaz
- Raum Walensee/Flumserberg
- Raum Obertoggenburg

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Regionalplanungsgruppen
<i>Beteiligt</i>	Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Gemeinden, Transportunternehmen, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 3. Februar 2015
<i>Genehmigt</i>	vom UVEK am 14. August 2015