Öffentlicher Verkehr

BESCHREIBUNG

Ausgangslage

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton St.Gallen. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, ist eine stetige Weiterentwicklung notwendig. Dafür braucht der öffentliche Verkehr geeignete Räume für Infrastrukturausbauten.

Der Kanton St.Gallen hält mit dem Fernverkehr die Einbindung seiner Zentren in das nationale und europäische Schienennetz sowie die Anbindung an die internationalen Flughäfen auf einem hohen Stand. Durch eine bestmögliche Fahrplanlage des Fernverkehrs können gute Voraussetzungen für die Anschlüsse des Regionalverkehrs angeboten werden.

Der Bahn kommt im öffentlichen Regionalverkehr eine grosse und steigende Bedeutung zu. Entlang der Bahnachsen sind grosse Teile der Bevölkerung direkt oder indirekt (insbesondere über Buszubringer) durch die Bahn erschlossen und auch mit ausserkantonalen Zentren und Entwicklungsschwerpunkten vernetzt. Die S-Bahn, teilweise aber auch der Fernverkehr, übernehmen dabei die Funktion des Grobverteilers. In urbanen Gebieten fungiert die S-Bahn teilweise auch als Mittelverteiler. Busse übernehmen die Funktion des Mittel- und Feinverteilers.

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit der Umsetzung dieses Gesetzes liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für Bahnausbauschritte seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Kantone werden in die Planung einbezogen. Die künftigen Angebotserweiterungen werden neu in Ausbauschritten (AS) zusammengefasst: ein erster für den Zeithorizont 2025, ein zweiter für den Zeithorizont 2035.

Die mit dem strassengebundenen öV verbundenen Infrastrukturmassnahmen (Eliminierung von Staustellen durch Buspriorisierung oder Eigentrassierung, Haltestellen, Umsteigepunkte, Linienendpunkte) sind Sache des jeweiligen Strasseneigentümers (Gemeinde oder Kanton). Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen werden durch den Bund mitfinanziert.

Bezug zur GVS

Dem öffentlichen Verkehr wird in der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie (GVS) eine wichtige Rolle bei der Übernahme von bestehendem und neu entstehendem Verkehr zugeschieden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wird dank einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und öffentlichem Verkehr erhöht. Für den Bereich öV wird mit Bezug zu den Oberzielen folgendes festgelegt:

Erreichbar

- Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich, München, Vorarlberg und Liechtenstein, wird verbessert.
- Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.
- Die Reiseketten beim öV sind kurz und zuverlässig. Die Kapazitäten werden nachfragegerecht zur Verfügung gestellt.

Solidarisch und Sicher

- Der öffentliche Verkehr ist für sämtliche Benutzerinnen und Benutzer ohne Hürden zugänglich.
- Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt.
- Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

- Der Mitteleinsatz erfolgt effizient und effektiv.
- Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt.
- Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.

Ökologisch

- Der Energie- und Ressourcenverbrauch durch den öV wird reduziert.
- Die Belastung der Umwelt durch den öV wird verringert.

Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Die Teilstrategie öffentlicher Verkehr im Abschnitt Beschluss konkretisiert die strategischen Ziele und Stossrichtungen.

Abstimmung und Koordination

Nach dem Raumkonzept (R11, Leitsatz 5) richtet der Kanton St.Gallen das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Dabei bildet das Bahnangebot das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Gesamtkantonale Herausforderungen und Ziele

Mit der neuen Raumplanungsgesetzgebung und der Anpassung des kantonalen Richtplans wird die Siedlungsentwicklung nach innen forciert. Gleichzeitig wird von einem weiter anhaltenden Gesamtverkehrswachstum ausgegangen, wobei das Wachstum des öV überdurchschnittlich ausfallen soll. Vor allem in den Zentren und in den urbanen Verdichtungsräumen muss der öV zusammen mit dem FVV den Grossteil des Mehrverkehrs übernehmen. Dazu müssen genügend Kapazitäten auf der Schiene und für den strassengebundenen öV auch auf der Strasse zur Verfügung stehen. Dies wiederum fordert Raum für neue Infrastrukturen, die im Richtplan zu sichern sind.

Bezug zu den Agglomerationsprogrammen

Die Planung im Bereich öV wird mit den Agglomerationsprogrammen abgestimmt. Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen mit hoher Priorität werden in den Richtplan aufgenommen.

Beilagen

- Übersichtskarte Flächensicherung Bahninfrastrukturen

Dokumentation

- Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität, Grundlagen und Erläuterungen (Teil 1), 7. Juni 2022
- Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen. von der Regierung beschlossen, Juni 2017
- Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023
  > Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023 (inklusive Teilstrategie öffentlicher Verkehr)
  > Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023
- Angebotsstandards öffentlicher Regional- und Ortsverkehr im Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, Januar 2013
- STEP 2025 und 2035
- Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 4. Generation, November 2020
- Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation, August 2021
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein 3. Generation, 22. November 2016
- Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation, 30. April 2021
- Agglomerationsprogramm Wil 4. Generation, 24. Juni 2021

BESCHLUSS

Ziele und Grundsätze

Die Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie, der Schwerpunktplanung der Regierung sowie die vom Kantonsrat erteilten Aufträge werden in der Strategie öffentlicher Verkehr wie folgt konkretisiert:

Erreichbar

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit:

- Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich, München, Vorarlberg und Liechtenstein, wird verbessert.
- Das Bahnsystem bildet das Rückgrat bei der Erschliessung zwischen den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen.
- Die Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume ist sichergestellt, wenn der öV in der Spitzenstunde in den Haupt- und Regionalzentren genügend Sitz- und Stehplätze anbietet und keine Verlustzeiten erleidet.
- Verbesserungen der nationalen und innerkantonalen Erreichbarkeit der Regional- und Kleinzentren erfolgen im Personen- und Güterverkehr nach Massgabe der Wirtschaftlichkeit prioritär mit dem öV (auf Schiene und Strasse).
- Der Vollknoten St.Gallen (gemäss Botschaft FABI und Langfristperspektive Bahn) ist aufgebaut. Im innerschweizerischen Fernverkehr wird ganztägig mindestens der Halbstundentakt angeboten.

- Die Fahrzeit auf der Schiene von St.Gallen nach Zürich beträgt weniger als eine Stunde (Bedingung für Vollknoten) und die Fahrzeit nach München weniger als zweieinhalb Stunden.
- Bei der Weiterentwicklung stehen Kapazitätserhöhungen und Stabilitätsverbesserungen im Vordergrund und nicht die maximale Beschleunigung von Verbindungen.
- Das abgestimmte öV-Knotensystem ist zu festigen und mindestens zu erhalten. Die Fernverkehrshaltepunkte sind für die optimale Verknüpfung mit dem S-Bahn-Verkehr bedeutend und aufeinander abgestimmt.
- Die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherheit sind verbessert.

Solidarisch und Sicher

Berücksichtigung der Sicherheit und Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden:

- Der Anteil der Bevölkerung mit Zugang zum öffentlichen Verkehr ist durch eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr erhöht.
- Der Kanton fördert zusammen mit den Regionen den öffentlichen Verkehr nach einheitlichen Grundsätzen.
- Der Kanton erschliesst zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnenden und Arbeitsplätzen mit dem öV. Voraussetzung ist die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage.
- Die Qualität der öV-Erschliessung wird über die öV-Güteklassen bestimmt. Diese ergibt sich aus dem Verkehrsmitteltyp, Kursintervall und dem Haltestellenabstand.
- Ortsdurchfahrten werden mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten für alle Verkehrsteilnehmenden aufgewertet und sicherer gestaltet. So sind im Strassenraum die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt; öV und FVV haben dabei Priorität.
- Der Zugang zu den Haltestellen ist für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Im Rahmen der Verhältnismässigkeit und unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes sind die Haltestellen neu- oder umgebaut.
- Die Tarifsysteme und das Ticketing werden insbesondere im grenzquerenden öV zusammen mit den Nachbarländern optimiert.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs:

- Die Eigenwirtschaftlichkeit des öV soll erhöht werden ohne die Attraktivität generell zu schmälern.
- Der Mitteleinsatz erfolgt effizient und effektiv.
- Der Kanton definiert über das gesamte Kantonsgebiet nach einheitlichen Kriterien das angemessene öV-Angebot für den jeweiligen Raum. Darin eingeschlossen ist auch das Abend- und Nachtangebot. Die mit den Ost-

schweizer Kantonen abgestimmten Angebotsstandards sowie die gesetzlichen Vorgaben an die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage werden für die Weiterentwicklung und Beurteilung des öV-Angebots angewendet.
- Der Kanton überprüft laufend die bestehenden Angebote im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Nachfrage.
- Der Kostendeckungsgrad des Gesamtsystems wird laufend erhöht. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes ist damit erhöht.
- Kennzahlen zum öffentlichen Verkehr im Kanton werden transparent dargestellt.
- Der Kanton prüft verbesserte Möglichkeiten für die Velomitnahme in Zügen und Bussen.
- An Bahnhöfen und an den übrigen Haltestellen des öV steht ein ausreichendes öffentliches Parkierungsangebot für Velos zur Verfügung.

Ökologisch

Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt:

- Bodenverbrauch, Versiegelung, Trennwirkung und Lebensraumverschmälerung / -beeinträchtigung durch neue Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum verringert.
- Die Trennwirkung bereits bestehender öV-Infrastrukturen wird unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit mit geeigneten Massnahmen reduziert.
- Die Energieeffizienz des öffentlichen Verkehrs ist erhöht.
- Die Umweltbelastung des öffentlichen Verkehrs je Personenkilometer ist reduziert.
- Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Emissionen von Fernverkehrszügen und Güterwagen dem Stand der Technik entsprechend reduziert werden. Im Regionalverkehr werden unter Massgabe der technischen und betrieblichen Möglichkeiten sowie der wirtschaftlichen Tragbarkeit Angebote mit lärmarmem Rollmaterial bestellt.
- Der Kanton fördert die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen im öV, die dem neuesten Stand der Technik sowie dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt	Bundesamt für Verkehr, Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für Umwelt, Nachbarkantone, Regionen, Gemeinden, Transportunternehmungen

Weiterentwicklung Fernverkehr

Die Fernverkehrslinien sollen Direktverbindungen anbieten

- auf der Achse Rheintal / St.Gallen nach Zürich;
- auf der Achse Fürstenland / St.Gallen nach Bregenz / München und in die Westschweiz, prioritär via Bern;
- auf der Achse Walensee / Sarganserland ins Mittelland und Bündnerland;
- auf der Achse Walensee / Rheintal nach Innsbruck / Wien; • auf der Achse St.Gallen / Rapperswil nach Arth-Goldau / Luzern;
- auf der Achse Vorarlberg / Liechtenstein.

Bei den Fernverkehrslinien wird folgendes Angebotsentwicklung angestrebt:

Zeithorizont AS2025

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
EC Zürich–St.Gallen–Lindau–München	Zweistündlich
IC Zürich–St.Gallen (–Rorschach stündlich)	Halbstündlich
IR Zürich–Wil–St.Gallen (–Buchs–Sargans stündlich)	Halbstündlich
IR St.Gallen–Buchs–Sargans–Chur	Stündlich
IC Zürich–Sargans–Chur	Halbstündlich
IR Zürich–Ziegelbrücke–Sargans–Chur	Stündlich

Zeithorizont AS2035

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
EC Zürich–St.Gallen–Lindau (–München zweistündlich)	Stündlich
IR Zürich–Wil–St.Gallen–Buchs–Sargans (–Chur stündlich)	Halbstündlich
Vollknoten St.Gallen	Halbstündlich
Vollknoten Wil	Halbstündlich

Zeithorizont >2035

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
EC Zürich–St.Gallen–Lindau–München	Stündlich
EC Zürich–St.Gallen / Sargans–Feldkirch–Innsbruck–Wien	Zweistündlich
VAE St.Gallen–Luzern	Halbstündlich
RE St.Gallen–Konstanz	Halbstündlich

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Regionen, Bahnunternehmen

Weiterentwicklung Regionalverkehr

Der Regionalverkehr ist das Rückgrat der öV-Erschliessung und übernimmt eine wichtige Rolle als Zubringer und als Ergänzung zum Fernverkehr. Der Regionalverkehr verbindet die Agglomerationen mit den Kernstädten und gewährt optimale Anschlüsse. Fernverkehr und Regionalverkehr sind aufeinander abzustimmen. Der Fokus liegt dabei auf den nachfrage- und potenzialstarken Reiseketten.

Das Angebot bei Bahn und Bus wird entsprechend den Angebotsstandards und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage ausgebaut. Im Hinblick auf das 7. öV-Programm 2024 – 2028 wird die S-Bahn im Kanton St.Gallen einer Erfolgskontrolle unterzogen und gezielt weiterentwickelt.

Zeithorizont AS2025

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
Stadtbahn Obersee 1. Etappe	Halbstündlich
S-Bahn Rapperswil–St.Gallen	Stündlich umsteigefrei
S-Bahn Romanshorn–Rorschach–Lindau	Zweistündlich
S-Bahn St.Margrethen–Bregenz	Halbstündlich
S-Bahn St.Margrethen–Dornbirn (–Feldkirch)	Stündlich

Zeithorizont AS2035

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
S-Bahn / Fernverkehr Wil–St.Gallen	Viertelstündlich
S-Bahn Herisau–St.Gallen	Viertelstündlich
S-Bahn Wittenbach–St.Gallen	Viertelstündlich
S-Bahn Rorschach–St.Gallen	Viertelstündlich

Zeithorizont >2035

Achse/Korridor	*Verbindungsqualität*
S-Bahn St.Margrethen–Dornbirn (–Feldkirch)	Halbstündlich
S-Bahn Altstätten–Sargans	Halbstündlich
S-Bahn Buchs–Feldkirch	Halbstündlich
S-Bahn Sargans–Ziegelbrücke	Halbstündlich
S-Bahn Gossau–St.Gallen	Viertelstündlich
S-Bahn Frauenfeld–Wil	Viertelstündlich
S-Bahn Wattwil–Nesslau	Halbstündlich
Stadtbahn Obersee 2. Etappe	Halbstündlich

Koordinationsstand Festsetzung
Federführung Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Regionen, Bahnunternehmen, Busunternehmen

Ausbauvorhaben Bahn

Für verschiedene Ausbauvorhaben sind entsprechende Grundstücke bzw. Trassen freizuhalten und im Rahmen der Zonen-, Sondernutzungs- oder Spezialplanung von den zuständigen Planungsträgern räumlich zu sichern (z. B. Interessenlinien, Baulinien, Zonierung o.ä.).

Zur Verbesserung des Bahnangebotes setzen sich die kantonalen Stellen im Rahmen der Strategischen Entwicklungsplanung für die Realisierung folgender Infrastrukturprojekte ein. In der Klammer ist der Stand der Finanzierung aufgeführt:

- Achse Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen–St.Margrethen (–München):
  > Ausbau Bahnhof Wil (ZEB)
  > Doppelspurausbau Rorschach Stadt–Rorschach (AS2035)
  > Massnahmen zur Umsetzung des Vollknotens St.Gallen (AS2035)
  > Bau drittes Gleis zwischen Gossau und St.Gallen (Finanzierung nicht gesichert)
  > Verschiebung Bahnhof Bruggen (BehiG, Dritte)

- Achse Wil–Weinfelden
  > Neue Haltestelle Wil Bild (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse Wil–Frauenfeld
  > Neue Haltestelle Wil West (AS2035)

- Achse Gossau–Bischofszell
  > Neue Haltestelle Gossau Sommerau (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse St.Gallen–Romanshorn (–Konstanz):
  > Leistungssteigerung St.Gallen Ostkopf (AS2035)

- Achse St.Gallen–Wattwil–Rapperswil (–Luzern):
  > Leistungssteigerung St.Gallen Westkopf inklusive Verbindungsgleis St.Gallen–Güterbahnhof–Haggen (Finanzierung nicht gesichert)
  > Doppelspurausbau Uznach–Schmerikon (AS2025)
  > Ausbau Bahnhof Uznach (AS2025)
  > Haltestellen Uznach Spital und Uznach Linthpark (Finanzierung nicht gesichert)
  > Doppelspurausbau Schmerikon–Rapperswil (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse St.Margrethen–Sargans:
  > Doppelspurausbau Oberriet–Oberriet Nord (AS2025)
  > Kreuzungsstation Rüthi (AS2025)
  > Doppelspurausbau Buchs–Buchs Nord (AS2025)
  > Doppelspurausbau Buchs–Sevelen (AS2025)
  > Neue Haltestelle Trübbach-Fährhütte (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse Buchs–Feldkirch:
  > Ausbau Bahnhof Buchs (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse Zürich–Sargans–Chur:
  > Doppelspurausbau Mühlehorn–Tiefenwinkel (Finanzierung nicht gesichert)

- Achse Wil–Wattwil–Nesslau:
  > Kreuzungsstation Lütisburg (AS2035)

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Bahnunternehmen

Langfristige Ausbauoptionen Bahn

Über die Strategische Entwicklungsplanung des Bundes hinaus setzen sich die kantonalen Stellen für die Prüfung folgender Ausbauvorhaben ein:

- Gesamtes Fern- und Regionalverkehrsnetz: Option für Doppelspurausbau / Überholgeleise. Ausgenommen davon sind die Strecken Rorschach-Heiden, Rheineck-Walzenhausen und Altstätten-Gais.
- Verbindungsschleife bei St.Margrethen zur direkten Anbindung des Güterbahnhofs Wolfurt (A) an die St.Galler Rheintallinie und zur Entflechtung vom Personenverkehr.
- Nordschleife und Südschleife Bahnhof Buchs zur Reduktion der Fahrzeit Sargans–Feldkirch und Vermeidung von Spitzkehren.
- Massnahmen zur Beschleunigung auf der Achse Zürich—Sargans—Chur.

Koordinationsstand	Vororientierung
Federführung	Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Gemeinden, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Verkehrsdrehscheiben

Die Bahnhöfe sind als Verkehrsdrehscheiben weiter auszubauen. Es sind attraktive Anschlüsse zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Infrastrukturen wie Bushöfe, P+R-Anlagen und Velostationen sind stetig weiterzuentwickeln. Die Zugänglichkeit zu den Verkehrsdrehscheiben ist sicher und attraktiv zu gestalten, besonders für den Fuss- und Veloverkehr. Die umliegenden Siedlungsgebiete haben hohe Potenziale für das verdichtete Bauen und sind für die Umlagerung von Verkehrswegen auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zu nutzen.

In den Agglomerationsprogrammen werden die prioritär zu entwickelnden Verkehrsdrehscheiben festgelegt:

Gemeinde	*Verkehrsdrehscheibe*	*Agglomerationsprogramm*
Gossau	Umgestaltung Bahnhofplatz	St.Gallen-Bodensee
St.Gallen	Bahnhof Winkeln	St.Gallen-Bodensee
St.Gallen	Bahnhof St.Fiden	St.Gallen-Bodensee
Wittenbach	Neugestaltung Bushof	St.Gallen-Bodensee
Buchs	Bahnhofsgebiet Buchs	Werdenberg-Liechtenstein
Sargans	Bahnhofsgebiet Sargans	Werdenberg-Liechtenstein
Uznach	Multimodale Drehscheibe Uznach inklusiv P&R	Obersee
Eschenbach	Busdrehscheibe Eschenbach	Obersee
Wil	Bahnhof Wil	Wil
Uzwil	Bahnhof Uzwil	Wil

Koordinationsstand Festsetzung
Federführung Gemeinden
Beteiligt Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt, Nachbarkantone, Nachbarländer, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Bahnunternehmen, Busunternehmen

Buspriorisierung

Die Strasseneigentümer sind angehalten, kurz- bis mittelfristig weitere organisatorische, bauliche und betriebliche Massnahmen zu treffen, um die Zuverlässigkeit und die Reisegeschwindigkeit des Busverkehrs zu erhöhen. Verkehrsmanagement (Staumanagement, Steuerungssysteme usw.) und bauliche Massnahmen (Einrichtung von zusätzlichen Busspuren, Fahrbahnhaltestellen) sowie Busbeschleunigungen sind insbesondere auf folgenden wichtigen Busachsen vorzusehen:

Achse/Korridor	*Massnahme aus AP*
Zufahrtsachsen und Zentrum Stadt St.Gallen	x
Zentrum Gossau und Achse Gossau–Herisau	x
Zufahrtsachsen Uzwil	x
Zufahrtsachsen und Zentrum Stadt Wil	x
Zufahrtsachsen und Zentrum Stadt Rapperswil-Jona	x
Grenzüberschreitende Achse Heerbrugg–Vorarlberg	x
Rheinübergang Haag-Bendern	x

Koordinationsstand Festsetzung
Federführung Tiefbauamt, Gemeinden
Beteiligt Amt für öffentlichen Verkehr Nachbarkantone, Nachbarländer, Regionen, Busunternehmen

Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind bedürfnisgerecht zu gestalten. Bei Strassenbauprojekten ist deshalb ein Hauptaugenmerk auf den Haltestellenbereich zu legen. Dazu zählen die folgenden Punkte:

- Anpassungen der Strassenführung
- Lage der Haltestelle
- Haltestellentyp
- Betriebliche Anforderungen
- Zugänglichkeit und Sicherheit (Einbindung ins Fusswegnetz, Sichtbarkeit)
- Anpassungen für einen behindertengerechten Zugang gemäss Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3)
- Markierungen und Ausführung der Haltekante
- Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes (z. B. Betonplatten).
- Ausstattung der Haltestelle (Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Veloabstellmöglichkeiten)

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Tiefbauamt, Gemeinden
Beteiligt	Amt für öffentlichen Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Busunternehmen

Linienendpunkte Bus

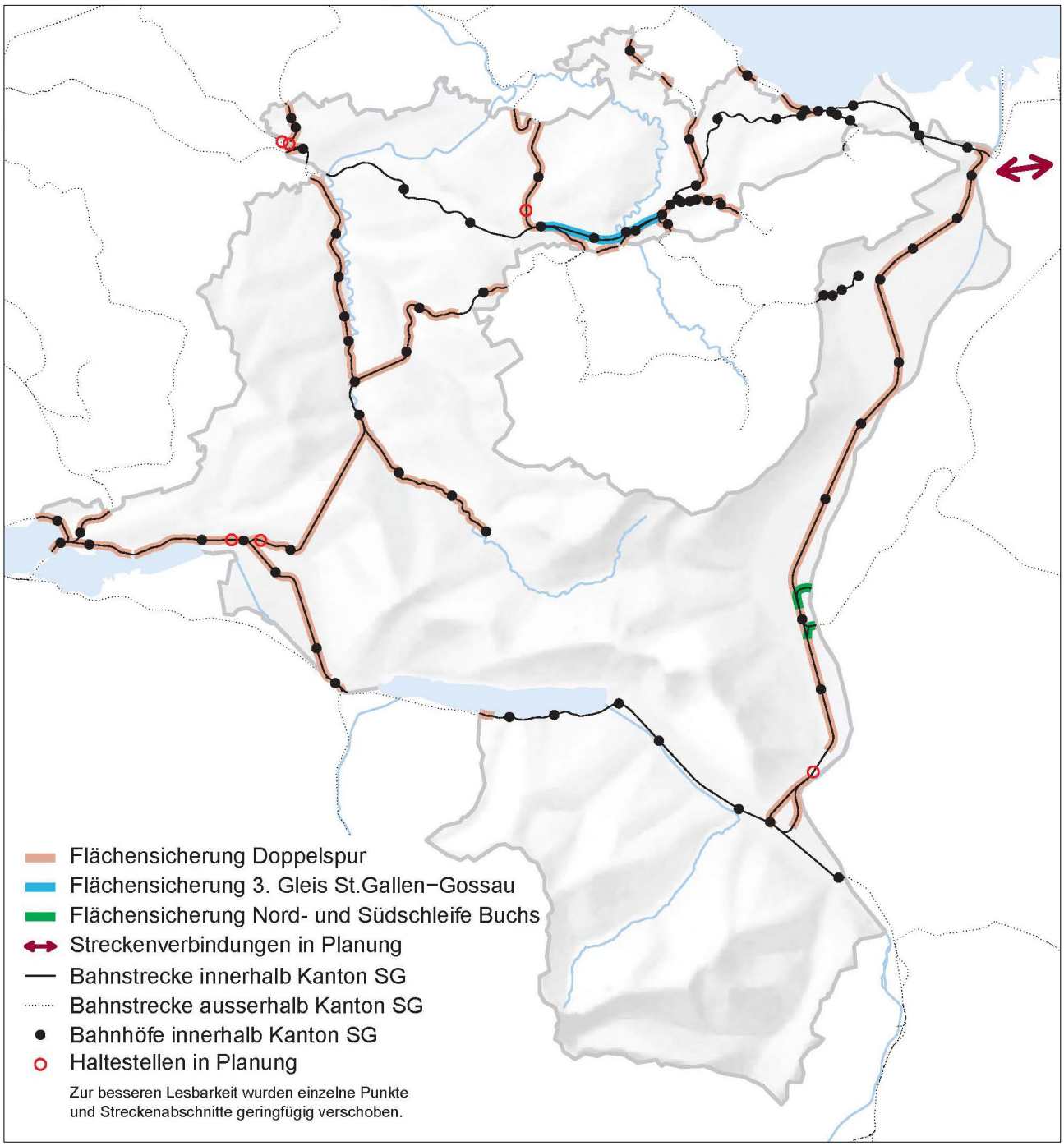
Für die Weiterentwicklung des Busangebotes sind an den Linienendpunkten und an betrieblich wichtigen Standorten geeignete Wendemöglichkeiten und/oder Stellplätze für das Abwarten von Ausgleichszeiten vorzusehen. Die Standorte sind in Abstimmung mit dem Angebotskonzept festzulegen.

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt	Tiefbauamt, Gemeinden, Nachbarkantone, Nachbarländer, Busunternehmen

Koordination

Der Kanton vertritt seine Begehren bei den übergeordneten, nationalen und internationalen Gremien.

Die Entwicklung der Angebote erfolgt in Koordination mit den Bahnausbauprojekten des Bundes sowie in enger Abstimmung mit den Nachbarländern, Nachbarkantonen, den Regionen, den Gemeinden, den Transportunternehmen, den kantonalen Ämtern und weiteren Beteiligten.

Koordinationsstand	Festsetzung
Federführung	Volkswirtschaftsdepartement
Beteiligt	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Gemeinden, Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Bahnunternehmen, Busunternehmen
Erlassen	von der Regierung am und 21. Juni 2022
Genehmigt	vom Bundesrat am 15. Februar 2023

Übersichtskarte
Flächensicherung
Bahninfrastrukturen