M Mobilität

M 11	Gesamtverkehr
M 21	Strassen
M 31	Fuss- und Veloverkehr
M 41	Öffentlicher Verkehr
M 61	Luftfahrtanlagen

Gesamtverkehr

BESCHREIBUNG

Nachhaltige Mobilität

Die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung sind in den Staatszielen der Kantonsverfassung verankert. Diese Grundsätze sind in alle Strategie- und Entscheidungsprozesse zu integrieren – so auch bezüglich des Gesamtverkehrs.

Nachhaltige Mobilität ist gleichwertig und langfristig auf die Bedürfnisse der Umwelt (ökologische Verantwortung), der Wirtschaft (wirtschaftliche Kapazität) und der Gesellschaft (Solidarität) ausgerichtet. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden. Er entsteht aus den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen und soll mit Rücksicht auf die ökologischen und auch gesellschaftlichen Anforderungen abgewickelt werden.

Gesamtverkehrsstrategie, Oberziele

Der Kanton St.Gallen verfügt seit 2017 erstmals über eine von der Regierung beschlossene Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Diese legt die Stossrichtungen für ein kantonales nachhaltiges Verkehrssystem fest.

Die GVS dient als zentrale Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal (verkehrsträgerübergreifend) und vertikal (zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen) verknüpft. Räumlich orientiert sich diese an den Raum- und Zentrentypen des Raumkonzepts des Kantons St.Gallen (vgl. Koordinationsblatt R11 Raumkonzept Kanton St.Gallen). Die GVS legt Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln fest. Diese stehen im Einklang mit dem kantonalen Richtplan (Koordinationsblatt S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr) oder werden in diesen überführt. Sie unterstützt damit die erwünschte räumliche Entwicklung im Kanton St.Gallen, unter optimiertem Einsatz der beschränkten Ressourcen.

Die GVS orientiert sich an den folgenden vier zentralen Strategien:

Erreichbar

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit:

- Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München, wird verbessert.
- Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.

Solidarisch und Sicher

Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden:

- Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt.
- · Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

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

- Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt.
- Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.

Ökologisch

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

 Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.

Abstimmung und Koordination Siedlung und Verkehr

Nach dem Raumkonzept (R11, Leitsatz 5) richtet der Kanton St.Gallen das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Der Kanton St.Gallen plant seine Strassen nach folgenden Grundsätzen:

- Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden.
- Raumkonzepte und eine verkehrsträgerübergreifende Planung sind Voraussetzung zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen.
- Eine grenzüberschreitende Betrachtung in funktionalen Räumen ist erforderlich.
- Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV sowie den FVV aufzufangen.
- Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt.

Verkehrsrelevante Planungen

Der Kanton berücksichtigt in seinen Planungen alle Verkehrsmittel. Er nutzt ihre spezifischen Vorteile sowie die Synergien und achtet darauf, dass sie nicht gegeneinander ausgespielt werden. Dazu stimmt er in der Zusammenarbeit seiner Departemente und Ämter auch die verkehrsrelevanten sektoralen Planungen aufeinander ab. Grundsätzlich gilt, dass erst bestehende Infrastrukturen effizienter genutzt werden, bevor das Angebot erweitert wird.

Zusammenarbeit

Der Kanton St.Gallen verstärkt die (grenzüberschreitende) Zusammenarbeit, insbesondere mit Vorarlberg und Liechtenstein. Er koordiniert seine raum- und verkehrswirksamen Planungen mit den betroffenen Körperschaften.

Interessenabwägung und Interessenausgleich

Der Kanton sorgt für einen Ausgleich von Interessen über die Anhörung von relevanten Akteuren.

Gesamtkantonale Herausforderungen Erwartete Verkehrsentwicklung Trotz der Corona-Pandemie wird weiterhin von einem Gesamtverkehrswachstum ausgegangen. Prozentual wird das öV-Wachstum überdurchschnittlich ausfallen, in absoluten Mengen wächst der Strassenverkehr aber weiterhin substanziell. Ohne aktives Handeln werden sich die Herausforderungen wie Überlast auf Strasse und Schiene in Spitzenstunden weiter verschärfen. Eine aktive Einflussnahme auf die Nachfrage und die Gestaltung des Verkehrsangebots ist erforderlich.

Neue Mobilitätsformen

Wie weit und in welche Richtung neue Entwicklungen wie Elektromobilität, automatisiertes Fahren, Digitalisierung oder auch Fernbuslinien, die Gesamtmobilität beeinflussen werden, ist noch weitgehend unklar. Klar ist aber, dass sie Einfluss haben werden und entsprechende Strategien zum Umgang mit diesen neuen Entwicklungen abgeleitet werden müssen.

Setzen von Handlungsprioritäten

Die Herausforderungen an ein vorausschauendes, nachhaltiges Gesamtverkehrssystem werden damit nicht kleiner. Das Setzen von Handlungsprioritäten ist damit von entscheidender Bedeutung. Dabei ist zu beachten, dass je nach Nutzer (Alter, Zugang zu einzelnen Verkehrsmitteln usw.), Raumtyp (Zentren, urbane Verdichtungsräume, Landschaft mit kompakten Siedlungen, Kultur und Agrarlandschaften, Naturlandschaften, Tourismusgebiete) und Umwelt- / Umfeldsituation (empfindliches Siedlungsgebiet, übriges Gebiet) unterschiedliche Randbedingungen für den Verkehr gelten.

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
 - > Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023

BESCHLUSS

Um die gesamtkantonalen Herausforderungen anzugehen und eine nachhaltige Mobilität umzusetzen, verfolgt der Kanton im Bereich Gesamtverkehr folgende raumbedeutenden Ziele und Grundsätze.

Solidarisch und Sicher Erschliessung Gesamtkanton

Der Kanton stellt die Grundversorgung im Verkehr unter Berücksichtigung der Ziele der Siedlungsentwicklung sicher:

- Die Erschliessung des gesamten Kantons ist mit allen Verkehrsmitteln hinreichend gewährleistet.
- Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).
- Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV.

Der Kanton unterstützt Pilotversuche zur Untersuchung der Auswirkung differenzierter Nutzerpreise in öV und MIV auf das Nachfrageverhalten mit dem Ziel, die Spitzenzeiten zu entlasten und Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Kanton arbeitet dabei mit den zuständigen Bundesämtern zusammen.

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass auch Massnahmen ausserhalb des eigentlichen Verkehrsbereichs ergriffen werden, damit sich die morgendliche und abendliche Spitzenbelastung über längere Zeit verteilt (Brechen der Verkehrsspitzen).

Der Kanton fordert Massnahmen von Dritten im Mobilitätsmanagement, die zu einem effizienten und umweltgerechten Mobilitätsverhalten motivieren. Er geht mit gutem Beispiel voran und nützt die Potenziale des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung, bei Schulen und Spitälern. Er setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Planungsprozessen Mobilitätskonzepte erstellt werden, welche die Grundlage für spätere Massnahmen im Mobilitätsmanagement Dritter bilden.

Auf Antrag der Gemeinden kann der Kanton Wegleitungen erstellen, wie das Parkierungsangebot in Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen oder Baubewilligungen auf die Kapazitäten des Strassennetzes sowie auf die vorhandenen und geplanten alternativen Verkehrsangebote (öV, FVV) auszurichten ist.

Aufenthaltsqualität

Die Attraktivität des bebauten Raums ist durch die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie die Aufwertung von Strassenräumen zu erhöhen.

Verkehrssicherheit

Das Gesamtverkehrssystem wird so weiterentwickelt, dass die Sicherheit im Strassen- und Schienenverkehr sowie das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmenden weiter gesteigert werden. Ein besonderer Fokus ist dabei

auf die Sicherheit der Schulwege zu richten. Die Sicherheit soll sowohl durch Prävention als auch durch infrastrukturelle Massnahmen weiter erhöht werden.

Zugang zum öffentlichen Verkehr

Der Zugang zum öV wird verbessert. Es werden attraktive Haltestellen und sichere Zugänge erstellt. Die Zugänglichkeit der Haltestellen wird unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit und des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]) sowie der Unterhalts- und Sanierungsprogramme optimiert bzw. saniert.

Gesundheit und Bewegung

Der Kanton anerkennt und berücksichtigt bei seinen Planungen den bedeutenden Stellenwert des Zufussgehens und des Velofahrens als gesundheitsfördernde Formen der Fortbewegung.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Bau- und Umweltdepartement,

Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Erreichbar

Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).

Der Kanton unterstützt Pilotversuche zur Untersuchung der Auswirkung differenzierter Nutzerpreise in öV und MIV auf das Nachfrageverhalten mit dem Ziel, die Spitzenzeiten zu entlasten und Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Kanton arbeitet dabei mit den zuständigen Bundesämtern zusammen.

Strategische Ansätze zur Sicherstellung der Erreichbarkeit im schienen- und im strassengebundenen Güterverkehr werden im Rahmen einer separaten Güterverkehrsstrategie erarbeitet.

Erreichbarkeit der Zentren

Die Erreichbarkeit von, zu sowie zwischen den Regional- und Kleinzentren wird sichergestellt. Verbesserungen der nationalen und innerkantonalen Erreichbarkeit der Regional- und Kleinzentren erfolgen im Personen- und Güterverkehr nach Massgabe der Wirtschaftlichkeit prioritär mit dem öV.

Das Bahnsystem bildet das Rückgrat bei der Erschliessung zwischen den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen. Die Erreichbarkeit ist ausreichend, wenn:

- die Fahrzeit von jedem Zentrum gemäss Raumkonzept nach St.Gallen weniger als 60 Minuten beträgt (Strasse oder Schiene) und
- funktionierende Knoten und Umsteigebeziehungen in den Zentren bestehen und

 die Beziehungen zu Nebenzentren und ausserkantonalen Zentren schnell, attraktiv und zuverlässig sind und

 die grenzüberschreitende Anbindung der Regionen St.Galler Rheintal und Sarganserland-Werdenberg an die Zentren Vorarlbergs und Liechtensteins gegeben ist.

Erreichbarkeit von urbanen Verdichtungsräumen

Die Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt. Betriebliche und steuernde Massnahmen (Verkehrsmanagement) haben Vorrang vor Ausbauten.

Die Erreichbarkeit von urbanen Verdichtungsräumen wird auch in Spitzenstunden entweder mit dem öV (Strasse und Schiene) oder mit dem Auto sichergestellt. Die Erreichbarkeit ist ausreichend, wenn in der Spitzenstunde:

- der öV in die Haupt- und Regionalzentren genügend Sitz- und Stehplatzverfügbarkeit aufweist und keine Verlustzeiten erleidet oder
- die Hauptachsen in den urbanen Verdichtungsräumen eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Gesamtverkehr aufweisen.

Kanton und Regionen stimmen ihre Massnahmen mit den Planungen des Bundes ab. Sie legen die Massnahmen in regionalen Verkehrsmanagementplänen fest. Dabei soll eine Verlagerung und Verteilung der Reisenden erreicht werden, um die Verkehrsspitzen zu brechen.

Das künftige Verkehrswachstum in den urbanen Verdichtungsräumen wird vor allem mit einer Verschiebung des Modal-Splits aufgefangen, d. h. der MIV muss stabilisiert und der Mehrverkehr soll über den öV und den FVV aufgefangen werden.

Notwendige Ausbauten werden prioritär bei den flächen- und energieeffizientesten Verkehrsmitteln vorgenommen.

Erreichbarkeit des Hauptzentrums St.Gallen

Die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen wird für den nationalen und internationalen Personen- und den Güterverkehr verbessert. Diese soll nach Massgabe der Wirtschaftlichkeit prioritär mit dem öV erfolgen (auf Schiene und Strasse sowie in der Luft). Die Erreichbarkeit für den Personenverkehr ist ausreichend, wenn:

- die Fahrzeit auf der Schiene von St.Gallen nach Zürich weniger als eine Stunde beträgt:
- die Fahrzeit auf der Schiene von St. Gallen nach München unter zweieinhalb Stunden liegt;
- die schweizerischen Metropolitanräume bzw. die Hauptstadtregion im Stundentakt mit dem öV erschlossen sind;
- die Zuverlässigkeit auf den bestehenden Strassenverbindungen in die erwähnten nationalen und internationalen Metropolen gegeben ist;

die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen aus wichtigen europäischen Metropolen mit Bahn und / oder Flug via den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein oder den Flughafen Zürich als Tagesrandverbindung gegeben ist.

Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP Arbeiten)

Der Kanton erschliesst bestehende Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) im Personen- und im Güterverkehr bedarfsgerecht. Gebiete mit Zugang zur Bahn werden prioritär entwickelt.

Neue Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) werden nur noch dort ausgeschieden, wo gesamtverkehrliche Lösungen (inkl. Güterverkehr) zu deren Erschliessung vorliegen.

Zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung setzt sich der Kanton auch für eine verbesserte Positionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein ein. Die Anbindung mit dem öV wird verbessert.

Erreichbarkeit von Tourismusräumen

Der Kanton stellt sicher, dass Tourismusräume über das ordentliche öV-System erschlossen werden.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Bau- und Umweltdepartement,

Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Finanzierbar und Wirtschaftlich Finanzierung des bestehenden Verkehrssystems

Die Finanzierung (Betrieb und Unterhalt) muss langfristig gesichert sein und künftig stärker von den Verursacherinnen und Verursachern sowie den Benutzerinnen und Benutzern getragen werden.

Die Erhöhung bestehender oder die Einführung neuer Einnahmen ist zu prüfen, wobei die volkswirtschaftlichen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr im Sinne der GVS berücksichtigt werden.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt bei allen Verkehrsträgern auch die externen Effekte.

Finanzierung der Erweiterung des Gesamtverkehrssystems

Der Kanton erweitert das Gesamtverkehrsangebot nur, wenn

- · ein Bedarfsnachweis gegeben ist,
- verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft wurden,
- · die gesamtwirtschaftliche Zweckmässigkeit gegeben und
- · die Finanzierung von Investitionen und Folgekosten gesichert ist.

Die Projekte werden bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit priorisiert. Es erfolgt eine Wirkungskontrolle des staatlichen Mitteleinsatzes.

Koordinationsstand Fests

Festsetzung

Federführung

Bau- und Umweltdepartement,

Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt

Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Ökologisch Luft- und Lärmbelastungen Der Kanton sorgt dafür, dass die negativen Folgen des Verkehrs in den Bereichen Umwelt vermindert und alternative Formen klimafreundlicher Mobilität wie Elektromobilität verstärkt gefördert werden. Dort, wo Grenzwerte überschritten sind, entwickelt er gesonderte Massnahmenprogramme unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit.

Klimabelastung

Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (CO2) im Kanton St.Gallen werden verringert. Bezüglich Reduktion der Treibhausgasemissionen nimmt der Kanton St.Gallen gegenüber den Gemeinden und Privaten eine Vorbildfunktion ein. Er berücksichtigt bei der Beurteilung und Priorisierung von kantonalen und kommunalen Verkehrsmassnahmen die verursachte oder eingesparte Luft- und Lärmbelastung sowie die Treibhausgasemissionen.

Energie

Der Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger für den Verkehr wird gesenkt. Bezüglich Umstellung auf erneuerbare Energieträger nimmt der Kanton St.Gallen gegenüber den Gemeinden und Privaten eine Vorbildfunktion ein.

Landschaft und Natur

Die Infrastrukturentwicklung wird mit dem Landschafts- und Naturschutz abgestimmt. Der Kanton bezieht den Flächenverbrauch sowie die Beeinträchtigung von Landschaft und Lebensräumen mit ein.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Bau- und Umweltdepartement,

Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Anforderungen an regionale Planungen

Die Gesamtverkehrsstrategie legt bezüglich regionaler Planungen Kriterien (strategische Stossrichtungen) fest, die dem Kanton zur Vorprüfung von Projekten im Rahmen von sektoralen Programmen (z. B. Agglomerationsprogramme) dienen. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach bestehenden sektoralen Bewertungsmethoden.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Erlassen von der Regierung am 21. Juni 2022 Genehmigt von Bundesrat am 15. Februar 2023

Strassen

BESCHREIBUNG

Ausgangslage

Die Grundlagen für den Bau und den Unterhalt des Strassennetzes und die Regelung der Zuständigkeiten sind im Strassengesetz verankert. Danach hat der Kanton die Hoheit über die Kantonsstrassen. Der Kantonsrat legt die Grundzüge der Verkehrspolitik fest und erlässt ein mehrjähriges Strassenbauprogramm, mit dem er die geplanten Vorhaben und deren Finanzierung bestimmt. Zu den Voraussetzungen und Grundsätzen für den Neubau, den Ausbau und die Korrektion von Strassen gehören die Berücksichtigung der Anforderungen des zu erschliessenden Raums, die Eingliederung ins Umfeld und die Beachtung des Schutzes von Mensch und Umwelt. Die Vorhaben sind mit diversen weiteren Planungen und Programmen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene abzustimmen, insbesondere auch mit den Agglomerationsprogrammen. Die räumliche Abstimmung erfolgt auf kantonaler Ebene insbesondere im Rahmen der kantonalen Richtplanung.

Bezug zur GVS

Die Strassen dienen dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Die kantonale Gesamtverkehrsstrategie (GVS) stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Gesamtverkehrssystems dar. Sie definiert strategische Stossrichtungen und setzt Ziele für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems (Richtplanhorizont). Die Oberziele der GVS leiten sich aus der Verfassung ab und folgen damit gleichzeitig dem Gebot der Nachhaltigkeit, denn in den Staatszielen der Kantonsverfassung sind auch die Ziele der nachhaltigen Entwicklung verankert: eine solidarische Gesellschaft, die ökologische Verantwortung und die wirtschaftliche Kapazität. Die Oberziele wurden gemäss Verfassungsauftrag wie folgt festgelegt: Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit:

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 und München, wird verbessert. Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.

Solidarisch und Sicher

Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden: Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

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

Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.

Ökologisch

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

Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.

Teilstrategien

Die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen dienen als Führungsinstrument und zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf. Sie konkretisieren die GVS strategisch, räumlich und operativ. Die Ziele und strategischen Stossrichtungen aus der GVS sind stufengerecht konkretisiert.

Gesamtkantonale Herausforderungen

Mit der neuen Raumplanungsgesetzgebung und dem kantonalen Richtplan wird die Siedlungsentwicklung nach innen forciert. Dies stellt neue Anforderungen sowohl an den Strassenraum und die Erreichbarkeit als auch an die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume. Vor allem in den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen müssen der öV und der FVV den MIV substanziell entlasten bzw. Mehrverkehr übernehmen. Nur so kann die verkehrsbedingte Belastung der Umwelt in den Zentren in Grenzen gehalten und insgesamt vermindert werden.

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
 - > Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023
- Teilstrategie Strassen und Teilstrategie Fuss- / Veloverkehr, TBA (2019)
- 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

Der Kanton verfolgt im Bereich Strassen folgende raumbedeutenden Ziele und Grundsätze:

Solidarisch und Sicher Erschliessung Gesamtkanton

Der Kanton stellt die Grundversorgung im Verkehr unter Berücksichtigung der Ziele der Siedlungsentwicklung sicher:

- Die Erschliessung des gesamten Kantons ist mit allen Verkehrsmitteln hinreichend gewährleistet.
- Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).
- Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV.

Aufenthaltsqualität

Ortsdurchfahrten werden mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten für alle Verkehrsteilnehmenden aufgewertet und sicherer gestaltet. Insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende erhalten mehr Raum; der öV wird priorisiert. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in geeigneten Fällen Temporeduktionen auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden können.

Die Attraktivität des bebauten Raums ist durch die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie die Aufwertung von Strassenräumen zu erhöhen:

- Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume in Siedlungsgebieten sind für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende erhöht.
- Im Strassenraum werden die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Dabei haben die des öV und des FVV Priorität.
- Bei Neu- und Ausbauten bzw. bei der Umsetzung von öV-Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz berücksichtigt der Kanton orts- und städtebauliche Anforderungen.

Verkehrssicherheit

Der Kanton saniert auf dem Kantonsstrassennetz unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit alle Unfallschwerpunkte und prüft Massnahmen zur Sanierung der Unfallhäufungsstellen. Die Sicherheit soll durch konsequente und proaktive Arbeit in Prävention und Bewusstseinsbildung ebenso wie durch infrastrukturelle Massnahmen weiter erhöht werden. Ein besonderer Fokus ist auf die Sicherheit der Schulwege zu richten. Bei der Sanierung werden die Anliegen des FVV prioritär behandelt.

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

ErreichbarErschliessung
Gesamtkanton

er Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV durch Priorisierungsmassnahmen. Dabei werden die Kapazitäts- bzw. Attraktivitätsanforderungen von MIV und FVV berücksichtigt.

Der Kanton setzt sich für attraktive Fusswege und kurze Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen ein.

Der Kanton setzt sich für attraktive Velowege und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Velofahrerinnen und Velofahrer ein und fördert die Prüfung der Machbarkeit neuer regionaler und interkommunaler Veloinfrastrukturen wie Velobahnen und Velostrassen.

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Ökologie Landschaft und Natur Bodenverbrauch, Versiegelung, Trennwirkung und Lebensraumverschmälerung bzw. -beeinträchtigung durch neue Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert. Die Trennwirkung bereits bestehender Verkehrswege wird unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit mit geeigneten Massnahmen reduziert.

Die Wiederherstellung und der Ausbau von Landschafts- und Lebensraumverbindungen wird im Zuge von Erhaltungs- oder Ausbaumassnahmen geprüft und bei angemessenem Kosten-Nutzen-Verhältnis realisiert.

Koordinationsstand Festsetzung
Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Anforderungen an regionale Planungen

Die Gesamtverkehrsstrategie legt bezüglich regionaler Planungen Kriterien (strategische Stossrichtungen) fest, die dem Kanton zur Vorprüfung von Projekten im Rahmen von sektoralen Programmen (z. B. Agglomerationsprogramme) dienen. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach bestehenden sektoralen Bewertungsmethoden.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Strassenbauvorhaben an Nationalstrassen

Bei folgenden Strassenbauvorhaben an Nationalstrassen setzt sich der Kanton für die Realisierung durch den Bund ein:

• Anschluss Gossau Ost (Zubringer Appenzellerland)

 Verbindung A13 (CH) – A14 (AT) St.Margrethen (Rheintalautobahnen im nördlichen Rheintal)

Ausbau A15 auf vier Spuren zwischen Hüllistein und Neuhaus

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Bundesamt für Strassen

Beteiligt Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinfor-

mation, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,

Regionen, Gemeinden

Festlegung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben, teils in der Schnittstelle zwischen Nationalstrasse und Kantonsstrasse, ist die Linienführung festgelegt:

- · A1 Anschluss Wil-West
- · Netzergänzung Nord, Wil
- Verbindungsstrasse ab A15 Richtung Gaster und Gommiswald
- A1 Anschluss und Zubringer Region Rorschach
- Engpassbeseitigung A1 St.Gallen (mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg)*
- · Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona

* Im Rahmen der nachgeordneten Planung sind für die Engpassbeseitigung A1 St.Gallen (mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg) weitergehende Abklärungen erforderlich. Insbesondere sind im Abschnitt der Teilspange Güterbahnhof die verkehrlichen Interessen mit den städtebaulichen Anliegen vertiefter abzustimmen.

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

(bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)

Beteiligt Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,

Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,

Regionen, Gemeinden

Erarbeitung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben wird die Linienführung erarbeitet:

 Verbindung A13 (CH) – A14 (AT) (Rheintalautobahnen im mittleren Rheintal)

Ostumfahrung Altstätten

· Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark Bad Ragaz

· Netzergänzung Ost, Wil

Koordinationsstand Zwischenergebnis

Federführung Tiefbauamt

(bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)

Beteiligt Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,

Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,

Regionen, Gemeinden

Weitere in Diskussion stehende Strassenbauvorhaben

Folgende Strassenbauvorhaben werden geprüft:

· Verlegung A3 Halbanschluss Baltschana, Mels

· Nordanbindung Tiefriet, Sargans

Umfahrung St.Gallenkappel

· Querspange Frohbergstrasse inkl. Tieferlegung Sonnenstrasse, St.Gallen

· Verbindung Flawiler- / Wilerstrasse, Gossau

Koordinationsstand Vororientierung

Federführung Tiefbauamt

(bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)

Beteiligt Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,

Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,

Regionen, Gemeinden

Erlassen von der Regierung am 21. Juni 2022 Genehmigt von Bundesrat am 15. Februar 2023 Fuss- und Veloverkehr M31

Fuss- und Veloverkehr

BESCHREIBUNG

Ausgangslage

Der Begriff Fuss- und Veloverkehr (FVV) steht im Zusammenhang mit allen Strassen und Wegen im Kanton (Kantons- und Gemeindestrassen, landwirtschaftliche Erschliessungswege sowie klassische Wanderwege). Die Infrastruktur für den FVV ist ein wichtiger Standortfaktor und muss insbesondere im Hinblick auf die beabsichtigte grössere Bedeutung weiterentwickelt werden. Die Grundlagen für die Planung, den Bau und den Unterhalt der Strassen- und Wegenetze und die Regelung der Zuständigkeiten sind im Strassengesetz verankert.

Die Abwicklung der Mobilität zu Fuss und per Velo ist umwelt- und raumschonend, gesundheitsfördernd, kosteneffizient und auf kurzen Distanzen schnell. Alle Menschen nehmen zeitweilig als Fussgänger am Verkehrsgeschehen teil. Jede zweite Wegetappe wird in der Schweiz zu Fuss zurückgelegt und der Anteil der Strecken, die zu Fuss zurückgelegt werden, wird oft unterschätzt. Da die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind und äusserst empfindlich auf Umwege reagieren, sind mit hoher Priorität direkte, attraktive und sichere Verbindungen bereit zu stellen. Die Stärke des Veloverkehrs liegt in den kurzen und mittleren Distanzen. Vor allem aufgrund der topographischen Bedingungen ist der Anteil des Veloverkehrs sehr unterschiedlich, mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes wird sich dies relativieren.

Rund die Hälfte der heutigen Autofahrten – bezogen auf die Anzahl Wege – und viele Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr sind kürzer als 5 km. Deshalb ist Potenzial zur Erhöhung des Fuss- und Veloanteils am Gesamtverkehr vorhanden. Der FVV hat seine grössten Vorteile in den urbanen Räumen, was sich in den Agglomerationsprogrammen entsprechend zeigt. Je nach Raumtyp bestehen im Kanton St.Gallen unterschiedliche Prioritäten und Anforderungen an die Strassen und Wege hinsichtlich der Funktion und des Ausbaustandards. Zu berücksichtigen gilt es dabei auch die Aspekte von Alltags- als auch Freizeitverkehr (Wandern, Velotouren, Mountainbiken, Skaten). Die Strassen und Wege umfassen daher die Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden wie Fuss-, Velo-, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr. Bestandteil der öffentlichen Strassen sind auch die für den Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie und Velofahrerinnen und Velofahrer notwendigen Anlagen.

Ein grosser Teil der Fuss- und Velowege fällt in die Kompetenz der Gemeinden. Ihnen fällt die Aufgabe zu, in den Siedlungsgebieten für ein feinmaschiges und attraktives Angebot zu sorgen.

Fuss- und Veloverkehr M31

Bezug zur GVS

Im Kanton St.Gallen soll die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zweckmässig stattfinden, dazu braucht es adäquate Verkehrsinfrastrukturen mit Verkehrsmitteln und Leitsystemen. Das Verkehrssystem ist kein isoliertes Gebilde. Vielmehr wird es durch unterschiedliche Faktoren wie räumliche Entwicklungen, veränderte Bedürfnisse und Verhaltensregeln, Trends oder auch ökologische Anforderungen entscheidend geprägt. Diese Faktoren und die an sie geknüpften Ansprüche und Ziele sind möglichst optimal und nachhaltig aufeinander abzustimmen und zu entwickeln. Die Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen (GVS) ermöglicht die Zukunft des Verkehrssystems zielgerichtet und aktiv zu gestalten. Die GVS stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Verkehrssystems dar. Dem FVV wird darin eine wichtige Rolle zugedacht. Im Grundsatz soll der zusätzliche Verkehr möglichst über den öV und den FVV aufgefangen werden. Für den Bereich FVV wird mit Bezug zu den Oberzielen insbesondere folgendes festgelegt:

Erreichbar

Das künftige Verkehrswachstum wird in den Zentren und urbanen Verdichtungsräumen vor allem mit einer Verschiebung des Modal-Splits aufgefangen, d. h. der MIV muss stabilisiert und der Mehrverkehr soll über den öV und den FVV aufgefangen werden.

Solidarisch und Sicher

Die Grundversorgung wird im Siedlungsgebiet für alle durch die Bereitstellung einer geeigneten und sicheren Infrastruktur für den FVV mit guter Anbindung an den öV sichergestellt. Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt und die Verkehrssicherheit gegenüber heute wird erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

Die Infrastruktur des FVV hat ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ist mittels Werterhaltungsplanung nachhaltig zu sichern.

Ökologisch

Der FVV ist hinsichtlich seiner positiven Eigenschaften, wie der alternativen Form einer klimafreundlichen Mobilität mit verhältnismässig geringem Energieund Raumbedarf, zu fördern.

Teilstrategien

Die GVS ist in den Teilstrategien strategisch, räumlich und operativ konkretisiert. Die Teilstrategie FVV des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen dient als Führungsinstrument und zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf. Die Ziele und strategischen Stossrichtungen aus der GVS sind stufengerecht konkretisiert und in Anlehnung an die GVS für die Teilbereiche «Gesellschaft», «Wirtschaft» und «Ökologie» unterteilt.

Gesamtkantonale Herausforderungen

Mit der neuen Raumplanungsgesetzgebung und dem kantonalen Richtplan wird die Siedlungsentwicklung nach innen forciert. Folgende Herausforderungen und Ziele bestehen: Durch seine vorteilhaften, nachhaltigen Eigenschaften ist der FVV prädestiniert, eine wichtige Rolle bei der inneren Erschliessung

der Zentren und urbanen Räume, in denen der Grossteil der künftigen Entwicklung geschehen soll, einzunehmen. Er stellt vor allem zusammen mit dem öV den Grossteil der Mobilität in und zu diesen Räumen sicher.

Fuss-, Wanderund Velowegnetz

Ein attraktives Angebot für den FVV definiert sich durch zusammenhängende, direkte und sichere Verbindungen. Diese sind in erster Linie auf den Alltagsverkehr (Berufsverkehr, Schüler, öV-Haltestellen usw.) auszurichten, ohne die Bedürfnisse des Freizeit- und Erholungsverkehrs zu vernachlässigen. Das Wanderwegnetz dient der Erholung im Freien und verläuft ausserhalb des Baugebietes möglichst auf Naturwegen. Fuss-, Wander- und Velowege werden der Bedeutung kantonal – regional – lokal zugewiesen.

Bezug zu den Agglomerationsprogrammen

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

Handlungsbedarf

Eine konzentrierte Siedlungsentwicklung erfordert ein darauf abgestimmtes Verkehrsangebot. Der Fuss- und Veloverkehr soll zusammen mit dem öffentlichen Verkehr diese Potenziale im Alltags- und Freizeitverkehr auffangen. Das Potenzial zur Erhöhung des Fuss- und Veloanteils am Gesamtverkehr ist vorhanden. Dieses muss genutzt werden, auch um den öffentlichen Verkehr zu Stosszeiten zu entlasten. Ein grosses Potenzial bieten hier Elektrovelos (E-Bikes), um die Distanzen sowie Einzugsgebiete gegenüber dem Fussverkehr sowie klassischen Veloreichweiten markant zu erweitern.

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
 - > Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023
- Teilstrategie Strassen und Teilstrategie Fuss- / Veloverkehr, TBA (2019)
- 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

Fuss- und Veloverkehr M31

BESCHLUSS

Der Kanton St.Gallen verfolgt im Bereich Fuss-Veloverkehr (FVV) folgende raumbedeutenden Ziele und Grundsätze:

Solidarisch und Sicher Zugang zum öffentlichen Verkehr

Bei der Sanierung von Haltestellen werden neben den Belangen der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung und von Sehbehinderten auch die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden berücksichtigt.

Der Kanton stellt mit einer Velonetzplanung in seinem Zuständigkeitsbereich sicher, dass die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mindestens an regionale Velorouten angebunden sind. Er setzt sich für die Anbindung der Haltestellen an das Fusswegnetz ein.

Der Kanton fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten die gute Erreichbarkeit von Haltestellen des öV mit dem Velo. Er legt Bike+Ride-Anlagen von überkommunaler Bedeutung fest.

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Erreichbar

Der Kanton setzt sich für attraktive Fusswege und kurze Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen ein.

Der Kanton setzt sich für attraktive Velowege und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Velofahrerinnen und Velofahrer ein und prüft die Machbarkeit neuer regionaler und interkommunaler Veloinfrastrukturen wie Velobahnen und Velostrassen.

Der Kanton empfiehlt den Gemeinden, in ihren Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen und Baubewilligungen ein ausreichendes Angebot an Veloabstellanlagen vorzuschreiben und Mindestanforderungen festzulegen. Insbesondere an zentralen Lagen sollte ein ausreichendes öffentliches Parkierungsangebot für Velos zur Verfügung gestellt werden.

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen

Kanton und Gemeinden setzen die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen auf Basis des Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprogramme schrittweise um. Die Vorhaben sind mit den Programmen des Bundes (im Perimeter Nationalstrassen) sowie mit kommunalen Planungen und Programmen (insbesondere kommunalen Richtplänen und Verkehrskonzepten) abzustimmen. Schlüsselprojekte und Handlungskorridore gemäss den Agglomerationsprogrammen sind wegen ihrer wichtigen Rolle im FVV-Netz prioritär zu behandeln.

Agglomeration St.Gallen – Bodensee

Gemeinde(n)	Vorhaben		
Flawil	Geh- und Radweg Maestrani AG		
Flawil	Geh- und Radweg Degersheimerstrasse (Steinbockkreuzung bis Freibad		
	Böden)		
Flawil	Regionale Veloschnellverbindung Bahnhof – Burgauerstrasse		
Goldach	FVV-Verbindung Richtung St.Gallen		
Gossau	Geh- und Radweg Wilerstrasse; Gröbliplatz – Eichenkreisel		
Gossau	FVV Verbindung St.Gallerstrasse Richtung Winkeln		
Gossau	Bahnhof Gossau, 2. Personenunterführung		
Gossau	Regionale Veloschnellverbindung, Oberdorfbachweg / Heimatweg		
Gossau	Kombinierter Fuss-/Veloweg, Weideggstrasse (Arnegg – Andwil)		
Gossau	Verbreiterung Veloführung, Fliederweg		
Rorschacherberg	FVV-Verbindung Neuseeland		
St.Gallen	Verbindung Bahnhof Winkeln – Entwicklungsgebiet inkl. neue Unterführung		
St.Gallen	Verbindung Winkeln Nord – Breitfeld		
St.Gallen	Verbindung Gründenmoosweg – Gaiserwaldweg		
St.Gallen	Passarelle Oberstockenweg		
St.Gallen	Verbreiterung SBB-Sitterbrücke		
St.Gallen	FVV-Verbindung Innenstadt – Riethüsli – Liebegg		
St.Gallen	FVV-Tunnel St.Leonhard-Strasse		
St.Gallen	Unterführung Bahnhofstrasse		
St.Gallen	Fusswegverbindung Platztor – Uni		
St.Gallen	Brücke Steinachstrasse Feuerwehr – KSSG, inkl. Areal KSSG		
St.Gallen	Splügenweg, Querung A1 (neue Olma-Halle)		
St.Gallen	Velopasserelle St.Fiden		
St.Gallen	FVV Verbesserung Schönbüelachse		
St.Gallen	Veloschnellroute Winkeln – Stephanshorn		
St.Gallen	Passarelle St.Leonhard-Brücke		
St.Gallen	FVV-Achse Güterbahnhof (entlang Trassee AB und Richtung Riethüsli)		
St.Gallen	Zylipasserelle (Verbindung Vonwil – Güterbahnhof)		
St.Gallen, Untereggen	LV-Brücke St.Gallen – Untereggen		
Thal	Ufersteg, Badi Speck – Platz Ost		
Wittenbach	LV-Verbindung Grüntal – Grünau		
Bodenseeradweg	Erhöhung und Optimierung Qualitätsstandard		

Agglomeration Rheintal

Gemeinde(n)	Vorhaben			
Altstätten	Verlängerung Feldwiesenstrasse, Neubau			
Altstätten	Südring, Kreisel Kriessernstrasse bis Knoten Bleichmühlistrasse			
Au	Rheinbrücke Au – Lustenau			
Au	Eulenweg / Bahnunterführung / Espenstrasse / Espenweg: neue Verbindung			
Au	Oberfahrstrasse / Binnenkanalstrasse Querung verbessern			
Au	Espenweg			
Au	Rampe LV-Brücke Oberfahr Längsneigung verringern			
Au, Balgach	Ziegeleiweg Verbreiterung			
Diepoldsau	Langsamverkehrsbrücke Widnau – Diepoldsau			
Diepoldsau	Ausbau der Querung des alten Rheins (am Rohr) für den Radverkehr			
Diepoldsau	Alter Rhein, Oberer Uferweg			
Marbach	Veloverbindung Kriessern; Abschnitt Kriessern – Rietaach			
Marbach	Erlenmadstrasse / Bahnhofstrasse Gestaltung Kreuzung			
Marbach	Rietstrasse / Erlenmadstrasse Verbesserung Querungssituation			
Marbach	Veloverbindung entlang Bahnlinie bis zur Landi			
Oberriet	Kanalstrasse (Rietstrasse bis Altstätterstrasse) Querungssituation			
Oberriet	Kanalstrasse (Altstätterstrasse bis Kraftwerk)			
Widnau	Velo-Unterführung Lindenstrasse / Poststrasse			
Widnau	Velo-Unterführung Lindenstrasse / Industriegleis			
Widnau	Querungssituation Lindenstrasse / Neugasse			
Widnau	Querungssituation Rheinstrasse / Lindenstrasse			

Agglomeration Werdenberg – Liechtenstein

Gemeinde(n)	Vorhaben
Buchs	St.Gallerstrasse Werdenbegersee
Buchs	Floesweg
Buchs	öV Haltestelle / Querung Schulhaus Räfis
Buchs	Churerstrasse (Kappelistrasse-Hostetgass)
Buchs / Grabs / Sennwald	Geh- und Radweg Knoten Haag bis Knoten Werdenstrasse
Gams	Haagerstrasse, Querung Binnenkanal und ARA, Gulastrasse
Gams	Haagerstrasse, Matte / Alte Dorfstrasse
Gams	Haagerstrasse (SBB-Werdenberger Binnenkanal)
Grabs	St.Gallerstrasse / Werdenberg
Grabs	Zentrum / Hauptpost / Staatsstrasse
Grabs	Staatsstrasse ab Grabserbach in Richtung Gams
Sargans	Grossfeldstrasse, Gemeindegrenze – Pizolstrasse
Sargans	Abschnitte Schwefelbad – Castelsplatz
Sargans	Grossfeldstrasse, Pizolstrasse – Ragazerstrasse
Sargans	Ragazerstrasse, Rietstrasse – Bahnhofstrasse
Sargans	St.Gallerstrasse (Stocksteilerweg – Bach)
Sevelen	Bahnhofstrasse – Guschastrasse

Gemeinde(n)	Vorhaben
Sevelen	Churerstrasse (Räfis – Sevelen)
Sevelen	Hauptstrasse
Sevelen	Bahnhofstrasse (Guschastrasse – Birkenweg)
Sennwald	Haag / Kreuzung Rheinstrasse – Haagcenter
Sennwald	Bahnhof Salez / Bahnübergang Burstriet
Sennwald	Knoten Salezerstrasse – Rheinstrasse
Sennwald	Sennwald / Äugstriet
Sennwald	Salez / Hauptstrasse, Kreuzung Frümsenerstrasse – Sennwaldstrasse
Sennwald	Sennwald / Rheinstrasse Ausfahrt A13 Richtung SG
Wartau	FVV-Massnahmen Hauptstrasse, Prapafierstrasse

Agglomeration Obersee

Gemeinde(n)	Vorhaben			
Eschenbach	Radweg Neuhaus – Bürg – Diemberg			
Eschenbach	FVV-Unterführung Industrie Neuhaus Eschenbach			
Eschenbach	Gehweg Dorfstrasse, Abschnitt Garage Büsser bis Restaurant Kreuz,			
	Eschenbach			
Eschenbach	Fussgängerquerung Rütistrasse			
Eschenbach	Fussgängerquerung Sägerei			
Rapperswil-Jona	FVV Rütistrasse			
Rapperswil-Jona	Uznacherstrasse – Buechstrasse			
Rapperswil-Jona	Erschliessung Überbauung Rütistrasse			
Rapperswil-Jona	Rad- / Gehweg Hanfländerstrasse, Abschnitt EWJR – Attenhoferstrasse			
Rapperswil-Jona	Rad- / Gehweg Bollwiesweg, Abschnitt Bollwiesstrasse – Kramenweg			
Rapperswil-Jona	Fussgängerquerung Käserei Wagen			
Rapperswil-Jona - Schmerikon	Obersee Rundweg Rapperswil-Jona – Schmerikon			
Schmerikon	FVV-Verbindung Aabachweg / Eisenbahnstrasse Schmerikon			
Uznach	FVV Gasterstrasse			
Uznach	Neubau Gehweg, Dattikonstrasse bis Mülaustrasse			
Uznach	Geh- und Radweg zum Ochsenplatz			
Uznach	FVV-Verbindung Imperhofstrasse Uznach			
Uznach	FVV-Verbindung Bahnhof Uznach bis Zentrum Kaltbrunn			

Agglomeration Wil

Gemeinde(n)	Vorhaben
Jonschwil	Lütisburgerstrasse
Jonschwil	Wilerstrasse (Sonnenhalde – Gehrenstrasse)
Jonschwil	Wilerstrasse (Bettenaukreuzung – Sonnenhalde)
Jonschwil	Wilerstrasse (Jägerhus – Bettenaukreuzung)
Jonschwil	Wilerstrasse (Durchfahrt Schwarzenbach – Einlenker Geismattstrasse)
Jonschwil	Jonschwilerstrasse (Bettenau)
Jonschwil	Flawilerstrasse (Oberrindal)

Fuss- und Veloverkehr

Gemeinde(n)	Vorhaben			
Kirchberg	Toggenburgerstrasse (Ob. Bazenheid – Brägg)			
Kirchberg	Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Gähwil			
Kirchberg	Radstreifen Neudorfstrasse / Querung Neudorf Churfirstenstrasse			
Kirchberg	Talbachstrasse (Talbachweg)			
Kirchberg	Fürstenlandstrasse / Verlegung Stelzstrasse			
Kirchberg	Wilerstrasse / Stelzstrasse			
Kirchberg	FVV Verbindung Kloster Fischingen – Gadenwis			
Kirchberg	Hulfteggstrasse (Bruwald)			
Kirchberg	Trottoir Zwizach			
Oberbüren	Zentrum Oberbüren			
Oberbüren	Abt-Bedastrasse (Thurstegstrasse – Lehstrasse)			
Oberbüren	Knoten Sonnental / LV-Führung entlang Autobahnzufahrt			
Oberbüren	Sanierung Zentrumsaufwertung Niederwil			
Oberbüren	Wanderweg Brübach – Laupen			
Oberuzwil	Flawilerstrasse (Ende Rad-/Gehweg – Niederglattstrasse)			
Oberuzwil	Geh- und Radweg Langacker – Städeli			
Oberuzwil	Flawilerstrasse / Buchenbachweg			
Oberuzwil	Wilerstrasse			
Oberuzwil	Jonschwilerstrasse (Wilerstrasse – Gemeindegrenze)			
Oberuzwil	Geh- und Radweg Städeli – Schützenwachtstrasse			
Uzwil	Dorfstrasse (Knoten Schulhausstrasse-Waldegg), Algetshausen			
uzwil	Salen / Hasenäcker			
Uzwil	Waldeggstrasse / Brunmoosstrasse, Uzwil			
Uzwil	Waldeggstrasse, Niederuzwil			
Uzwil	Flawilerstrasse			
Uzwil	Buchentalstrasse			
Uzwil	Gupfenstrasse / Meisenstrasse			
 Uzwil	Knoten Augarten			
Uzwil	Ortsdurchfahrt Niederstetten, Salenstrasse			
Uzwil	Dammweg, Uzwil			
 Uzwil	Zentrumsgestaltung Uzwil			
Uzwil	Thurwegnetz und -zugänge			
Uzwil	Thurbrückensteg			
 Uzwil	Erschliessung und ökologische Aufwertung Naherholung Felsegg, Henau			
Uzwil	LV-Brücke Gillhof-ARA, Henau, Felsegg			
Wil	FVV Verbindung Wil West			
Wil	Konstanzerstrasse			
Wil	Untere Bahnhofstrasse			
Wil	Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie			
••••	bis Schwanenkreisel)			
 Wil	St.Gallerstrasse			
Wil Wil	Haupt- / Bronschhoferstrasse, Umgestaltung Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl. Bushaltestellen			

Gemeinde(n)	Vorhaben
Wil	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen
Wil	Umgestaltung Toggenburgerstrasse
Wil	Tonhallenstrasse, Umgestaltung
Wil	Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel / Velostation Nord
Wil	Radweg Bettwiesen – Bronschhofen
Wil	Flawilerstrasse
Wil	LV-Zugang Wil – Naherholungsgebiet Dreibrunnen
Wil	Regionale Velospange Süd
Wil	Spazierwegnetz Münchwilen – Bronschhofen
Wil	Unterführung Hubstrasse
Zuzwil	Unterdorfstrasse / Sternenstrasse
Zuzwil	Kreuzung Grünegg
Zuzwil	Henauerstrasse – Gemeindegrenze
Zuzwil	St.Gallerstrasse
Zuzwil	Mittel- und Unterdorfstrasse

Weitere Projekte ausserhalb der Agglomerationen

Gemeinde(n)	Vorhaben
Bad Ragaz	Sarganserstrasse Fussgängerschutz
Gommiswald	FVV zwischen Gommiswald und Ricken
Kaltbrunn	Verlängerung Geh- und Radweg Benknerstrasse
Neckertal	Geh- und Radweg Brunnadern Neckerbrücke-Chrützweg
Nesslau	FVV-Verbindung Starkenbach – Stein
Quarten	Verbesserung Seeuferweg Walensee
Sennwald	Rad- und Gehweg entlang Hofstrasse, Salez
Vilters-Wangs / Mels	FGS Bahnhofstrasse
Wattwil	Verbesserungen FVV Ebnaterstrasse

Koordinationsstand Festsetzung Federführung Tiefbauamt

Beteiligt Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,

Gemeinden, Regionen

Erlassen von der Regierung am 21. Juni 2022 Genehmigt von Bundesrat am 15. Februar 2023

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 f\u00f6rdert zusammen mit den Regionen den \u00f6ffentlichen Verkehr nach einheitlichen Grunds\u00e4tzen.
- 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 darge-
- 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 Federführung Festsetzung

Amt für öffentlichen Verkehr

Beteiligt

Bundesamt für Verkehr, Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für Umwelt, Nachbarkantone, Regionen, Gemeinden, Transport-

unternehmungen

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

Adrigo/Norridor	Vorbindangsquantat
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

M41 Öffentlicher Verkehr

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 Federführung Beteiligt Festsetzung

Amt für öffentlichen Verkehr

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, Nachbar-

länder, 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 Federführung Festsetzung 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	Х
Zufahrtsachsen Uzwil	Х
Zufahrtsachsen und Zentrum Stadt Wil	Х
Zufahrtsachsen und Zentrum Stadt Rapperswil-Jona	Х
Grenzüberschreitende Achse Heerbrugg-Vorarlberg	Х
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

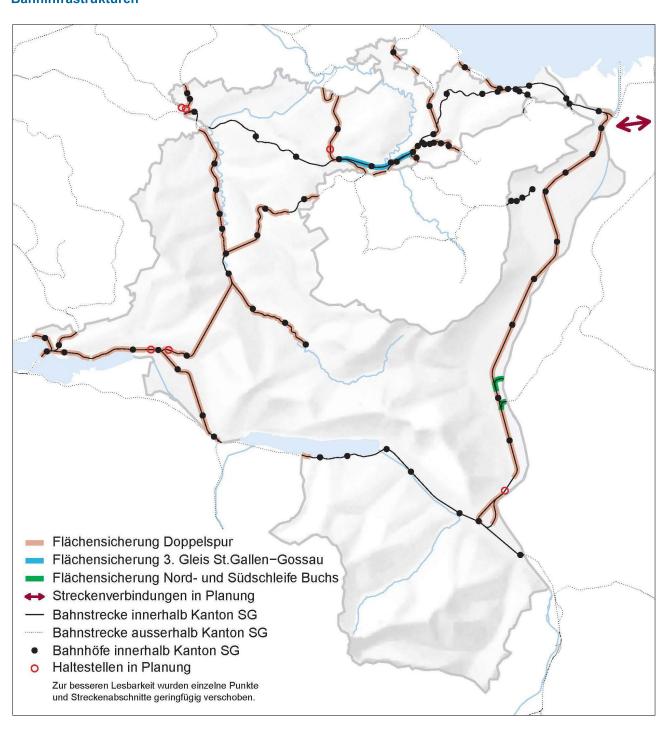
Beteiligt Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone,

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



Luftfahrtanlagen

BESCHREIBUNG

Ausgangslage

Die Luftfahrtinfrastruktur im Kanton St.Gallen besteht aus den Flugplätzen St.Gallen-Altenrhein, Bad Ragaz und Schänis sowie dem Heliport Gossau (REGA-Basis). Dazu hat der Kanton Anteil am Wasserflugplatz Wangen SZ, dessen nördlicher Teil der Start- und Landefläche auf dem See auf St.Galler Hoheitsgebiet liegt. Aus kantonaler Sicht liegt das Hauptinteresse beim Flugplatz St.Gallen-Altenrhein, auf dem seit 1985 Linienverkehr abgewickelt wird. St.Gallen-Altenrhein hat den Status eines Flugfeldes. Aufgrund der Infrastruktur erfüllt der Flugplatz die Anforderungen an einen Regionalflughafen mit Linienverkehr.

Gemäss Art. 37 Bundesgesetz über die Luftfahrt (SR 748.0; abgekürzt LFG) ist der Bund unter Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für Plangenehmigungen, Bewilligungen und Konzessionen zuständig. Kantone und Gemeinden werden angehört.

Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Luftfahrt

Laut Art. 37 Abs. 5 LFG setzt die Plangenehmigung von Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach RPG voraus. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), ist das Raumplanungsinstrument des Bundes in der Luftfahrt. Der Bund legt damit die nationalen Interessen im Bereich Luftfahrt fest. Der SIL befasst sich mit dem Bau, dem Betrieb und der Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur, von den Landesflughäfen über die kleineren Flugplätze und die Heliports bis zu den Flugsicherungsanlagen. Der Konzeptteil enthält generelle Ziele und Vorgaben zur Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt. Er legt das Gesamtnetz mit den Standorten und den Funktionen der einzelnen Flugplätze fest. Im Objektteil werden in den einzelnen Objektblättern für jeden Flugplatz der Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb festgelegt. Zudem werden die Auswirkungen auf Raum und Umwelt aufgezeigt. Damit entlastet der SIL die nachgelagerten Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren.

Am 6. Juli 2011 verabschiedete der Bundesrat das Objektblatt für St.Gallen-Altenrhein und am 3. Februar 2016 dessen Fortschreibung. Das Objektblatt für den Flugplatz Schänis wurde am 20. November 2013 genehmigt, das für den einzigen Wasserflugplatz der Schweiz, Wangen SZ, am 14. November 2018. Für den Flugplatz Bad Ragaz und den Heliport Gossau hat der Bund das SIL-Verfahren noch nicht durchgeführt. Abgeschlossen wurde am 26. Februar 2020 mit Genehmigung durch den Bundesrat die Überarbeitung des Konzeptteils.

Bezug zur GVS

Die Luftfahrt ist Teil des Gesamtverkehrssystems und insbesondere für die Wirtschaft und den Tourismus von grosser Bedeutung. Laut Gesamtverkehrsstrategie ist für die Erreichbarkeit im Luftverkehr die Anbindung des Flughafens Zürich und des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein an den Landverkehr von besonderer Bedeutung. Ziel ist es, vor allem die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen für den Personen- und den Güterverkehr zu verbessern. Laut der Gesamtverkehrsstrategie ist sie ausreichend, wenn die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen aus wichtigen europäischen Metropolen mit Bahn oder Flug via den Flughafen Zürich oder den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein als Tagesrandverbindung gegeben ist.

Handlungsbedarf

Der Kanton St.Gallen setzt sich entsprechend für gute Verkehrsverbindungen zum Flughafen Zürich und zwecks Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung auch für eine verbesserte Positionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein ein. Diesen Mobilitätsinteressen stehen Schutzinteressen gegenüber, hauptsächlich des Lärmschutzes, aber auch Interessen der Siedlungsentwicklung oder des Schutzes von Natur und Landschaft.

Im Auftrag des Kantons St. Gallen und des Landes Vorarlberg wurde zum Flugplatz St. Gallen-Altenrhein eine Interessenanalyse vorgenommen, um Optimierungsmöglichkeiten aufzuzeigen und eine erste Basis für ein künftig gemeinsames, strategisches Vorgehen von Region und Flugplatz zu schaffen. Darauf aufbauend haben der Kanton St. Gallen und das Land Vorarlberg unter der Leitung des BAZL einen Vorschlag für Eckwerte für die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes erarbeitet, welcher einerseits den Interessen der Wirtschaft in der Region und des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein und andererseits den Schutzinteressen von Bevölkerung und Umwelt Rechnung trägt. Die Eckwerte sollen weiter konkretisiert werden und schliesslich in eine Anpassung des Staatsvertrags und der Verwaltungsvereinbarung münden, was den Weg zum Verzicht auf eine Konzessionierung des Flugplatzes rechtlich ebnen soll.

Beilage

· Übersichtskarte Luftfahrtanlagen

Dokumentation

- Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität, Grundlagen und Erläuterungen (Teil 1), 7. Juni 2022
- Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen, von der Regierung beschlossen, Juni 2017
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL):
 - > SIL Konzeptteil, vom Bundesrat am 26. Februar 2020 verabschiedet
 - > SIL-Objektblatt St.Gallen-Altenrhein, vom Bundesrat am 3. Februar 2016 verabschiedet
 - > SIL-Objektblatt Schänis, vom Bundesrat am 20. November 2013 verabschiedet
- Airport Altenrhein: Regionale Entwicklungsstrategie Interessenanalyse, Kanton St.Gallen / Bundesland Vorarlberg, April 2018

 Flugplatz St.Gallen-Altenrhein: Bericht der bilateralen Arbeitsgruppe, BAZL / Kanton St.Gallen / Bundesland Vorarlberg, 2. August 2021

BESCHLUSS

Ziele und Grundsätze

Der Kanton St.Gallen verfolgt bei der Luftfahrt und deren Infrastruktur folgende Ziele und Grundsätze:

- Der Kanton St.Gallen unterstützt sowohl die Globalziele des Bundes für die Luftfahrtpolitik und die Vorgaben und Grundsätze für einen nachhaltigen, in die Gesamtverkehrspolitik eingebetteten Luftverkehr, als auch die konzeptionellen Ziele und Vorgaben für die Luftfahrtanlagen im Kanton, wie sie im SIL festgehalten sind.
- Die Regierung tritt für einen leistungsfähigen Landesflughafen Zürich-Kloten ein. Sie setzt sich für eine gute und rasche Verkehrsanbindung des Kantons St.Gallen auf Strasse und Schiene ein und sorgt dafür, dass die Kantonsbevölkerung durch An- und Abflüge des Flughafens Zürich-Kloten nicht übermässig mit Lärm belastet wird.
- Die Regierung befürwortet eine massvolle Entwicklung des FlugplatzesSt.Gallen-Altenrhein. Für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Kanton St.Gallen und das angrenzende Vorarlberg ist er als Regionalflugplatz mit öffentlichem Verkehr wichtig.
- Die bestehende Luftfahrtinfrastruktur im Kanton wird erhalten und deren Betrieb in gegenseitiger Abstimmung mit Anlagen auch ausserhalb des Kantons, etwa mit dem Heliport Balzers FL, optimiert.
- Störungen der Wohn- und Erholungsgebiete des Menschen und der Lebensräume von Tieren werden vor allem durch Beschränkung der Lärmund Schadstoffemissionen des Flugbetriebs vermindert. Dafür setzt sich der Kanton auch bei Luftfahrtimmissionen von ausserhalb des Kantonsgebiets
- Der Kanton verfolgt bei der Luftfahrtinfrastruktur einen Ausgleich mit Schutz- und anderen Bodennutzungsinteressen.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,

Amt für Umwelt, Gemeinden, Flugplatzbetreiber

Entwicklung Flugplatz St.Gallen-Altenrhein

Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein stellt die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslands an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicher. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr.

Die bisherige Funktion als Regionalflugplatz wird ungeachtet des derzeitigen rechtlichen Status eines Flugfelds beibehalten. Grundlage sind neben dem SIL

der Staatsvertrag Schweiz-Österreich von 1991 samt Verwaltungsvereinbarung von 1992 (Lärmkorsett) und das heutige Betriebsreglement.

Mittelfristig sollen die Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot geschaffen werden. Die Regierung ist bereit, auf die erforderlichen Anpassungen des Staatsvertrags mit Österreich und der dazu gehörenden Verwaltungsvereinbarung hinzuwirken.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,

Amt für Umwelt, Gemeinden, Flugplatzbetreiber

Vorhaben mit Koordinationsbedarf

Der Kanton St.Gallen nimmt seine Interessen im Rahmen des SIL-Prozesses, d. h. im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche und im nachfolgenden Sachplanverfahren wahr und sorgt dafür, dass Regionen, Gemeinden und Bevölkerung sich in angemessener Weise einbringen können. Ausstehend sind die Verfahren für den Flugplatz Bad Ragaz und für den Heliport Gossau.

Koordinationsstand Festsetzung

Federführung Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Beteiligt Volkswirtschaftsdepartement, Amt für Umwelt,

Gemeinden, Flugplatzbetreiber, Bevölkerung

Erlassen von der Regierung am 21. Juni 2022 Genehmigt vom Bundesrat am 15. Februar 2023

Übersichtskarte Luftfahrtanlagen

