

# **Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028**

## **– Kantonsratsbeschluss über das 7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028**

## **– Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028**

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 9. Mai 2023

### **Inhaltsverzeichnis**

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>A Gesamtverkehr</b>	<b>6</b>
<b>1 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung</b>	<b>6</b>
1.1 Kantonaler Richtplan	7
1.2 Raumkonzepte	7
1.2.1 Raumkonzept Schweiz	7
1.2.2 Raumkonzept St.Gallen	8
1.3 Gesamtverkehrsstrategie	8
1.3.1 Rechtliche Grundlagen	10
1.3.2 Nachhaltige Entwicklung	11
1.3.3 Grundsätze zur Abstimmung und Koordination	11
1.4 Strategie öffentlicher Verkehr	12
1.5 Strategien Strassen- und Fuss-Veloverkehr	13
1.6 Agglomerationsprogramme	13
<b>2 Sachplan Verkehr des Bundes</b>	<b>14</b>
<b>3 Weiterer Handlungsbedarf</b>	<b>15</b>
3.1 Strategisches Controlling Gesamtverkehr	15
3.2 Verkehrsgrundlagen und Gesamtverkehrsmodell	16
3.3 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	16
<b>B Verkehrliche Entwicklung, Teil öffentlicher Verkehr: 7. öV-Programm (2024 bis 2028)</b>	<b>16</b>
<b>1 Rückblick auf das 6. öV-Programm (2019–2023)</b>	<b>16</b>
1.1 Stand der Umsetzung	16
1.1.1 Angebotsausbauten	16

1.1.2	Grenzüberschreitender Verkehr und S-Bahn Bodensee	18
1.1.3	Infrastrukturverbesserungen	19
1.1.4	Verbundstrategie Ostwind und Bestellerstrategie	20
1.1.5	Benchmarking, Ausschreibungen, Zielvereinbarungen	20
1.1.6	Qualitätsmanagementsystem des Bundes	20
1.1.7	Fahrgastsicherheit	21
1.1.8	Kundenzufriedenheit	21
1.1.9	Finanzierung der Bahninfrastruktur	22
1.2	Mittelbedarf	22
1.2.1	Übersicht	22
1.2.2	Begründung der Abweichungen	24
<b>2</b>	<b>7. öV-Programm (2024–2028)</b>	<b>24</b>
2.1	Auftrag des Kantonsrates	24
2.1.1	Mehrjahresprogramme	24
2.1.2	Parlamentarische Aufträge	25
2.1.3	Koordination mit den finanziellen Vorgaben von Bund und Kanton	27
2.1.4	Koordination mit der Umsetzung der Bahnausbau Schritte	29
2.1.5	Koordination mit dem Strassenbauprogramm	29
2.2	Vorgaben	29
2.2.1	Strategie öffentlicher Verkehr	29
2.2.2	Angebotsstandards	32
2.2.3	Regionale Angebotsbegehren	33
2.2.4	Datengestützte öV-Planung	34
2.3	Angebotsentwicklung Fernverkehr	35
2.4	Regionale Angebotsentwicklung	35
2.4.1	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	35
2.4.2	Region Rheintal	37
2.4.3	Region Sarganserland-Werdenberg	38
2.4.4	Region Zürichsee-Linth	39
2.4.5	Region Toggenburg	40
2.4.6	Region Wil	41
2.4.7	Ergänzende Massnahmen	41
2.4.8	Alternative Betriebsformen	42
2.5	Grenzüberschreitender Verkehr	43
2.6	Langfristige Angebotsentwicklung	44
2.7	Elektrobusse: Alternative Antriebsformen	46
2.8	Infrastrukturmassnahmen	46
2.8.1	Bauliche Massnahmen Bahn	46
2.8.2	Bauliche Massnahmen Bus	51
2.9	Instrumente	52

2.9.1	Programmorganisation	52
2.9.2	Wirkungskontrolle	53
2.9.3	Qualitätsmesssysteme	54
2.10	Verbundstrategie Ostwind	55
2.11	Bestellerstrategie der Ostschweizer Kantone	56
2.12	Finanzierung und Mittelbedarf	56
2.12.1	Verkehrsangebot	56
2.12.2	Tarifverbünde	57
2.12.3	Infrastruktur	57
2.12.4	Mittelbedarf Kanton	58
2.12.5	Mittelbedarf Gemeinden	60
2.12.6	Vergleich zum 6. öV-Programm	61
<b>C</b>	<b>Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr: 18. Strassenbauprogramm (2024–2028)</b>	<b>61</b>
<b>1</b>	<b>Rückblick auf das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)</b>	<b>61</b>
1.1	Umfang	61
1.2	Nationalstrassen	62
1.2.1	Nationalstrassen-Vorhaben	62
1.2.2	Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI	64
1.3	Kantonsstrassen	64
1.3.1	Kantonsstrassenbau	64
1.3.2	Kantonsstrassenunterhalt	75
1.4	Agglomerationsprogramm 1. bis 3. Generation des Bundes	78
1.4.1	Ausgangslage und Umsetzungsstand	78
1.4.2	Personelle Ressourcen Agglomerationsprogramme	79
1.5	Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden	80
1.5.1	Werkgebundene Beiträge	80
1.5.2	Pauschale Kantonsbeiträge	80
1.5.3	Sonderlastenausgleich Weite	81
1.6	Mitteleinsatz für das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	81
1.6.1	Finanzieller Mitteleinsatz	81
<b>2</b>	<b>18. Strassenbauprogramm (2024–2028)</b>	<b>84</b>
2.1	Allgemeines und Rahmenbedingungen	84
2.1.1	Standards im Kantonsstrassenbau	84
2.1.2	Kantonsstrassenplan	85
2.1.3	Finanzierungsmechanismus	85
2.1.4	Agglomerationsprogramme	86
2.1.5	Arbeitsplatzstandorte	88

2.2	Nationalstrassen-Vorhaben	89
2.3	Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI	89
2.4	Kantonsstrassen-Vorhaben	92
2.4.1	Vorbereitung und Umfrage	92
2.4.2	Bewertung	92
2.4.3	Priorisierungsmethodik	92
2.4.4	Laufende Projekte	94
2.4.5	Umfahrungsstrassen	95
2.4.6	Strassenkorrekturen	96
2.4.7	Verkehrsmanagement	96
2.4.8	Fuss- und Veloverkehr	96
2.4.9	Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr	97
2.4.10	Kunstabauten	98
2.4.11	Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt)	98
2.4.12	Umweltschutzmassnahmen	98
2.4.13	Strassenraumgestaltungen	99
2.4.14	Lärmsanierungsprojekte	100
2.4.15	Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen	101
2.4.16	Investorenprojekte	101
2.4.17	Wasserbauprojekte	101
2.4.18	Öffentliche Beleuchtung	101
2.4.19	Kantonsstrassenunterhalt	101
2.4.20	Werkhöfe für den Strassenunterhalt	107
2.5	Mittelbedarf	108
2.5.1	Werkgebundene Beiträge	108
2.5.2	Pauschale Beiträge an die Gemeinden	108
2.5.3	Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite	108
2.5.4	Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	109
2.5.5	Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	110
2.5.6	Unterhalt von Kantonsstrassen	111
2.5.7	Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen	112
2.5.8	Strassenbau	112
2.5.9	Gesamtschau	112
2.6	Verfügbare Mittel	113
2.6.1	Grundlagen	113
2.6.2	Prognose über die Entwicklung der Einnahmen	113
2.7	Strassenrechnung	117
2.8	Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen	120
2.8.1	Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999 (13. bis 18. Strassenbauprogramm)	120
2.8.2	Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus	122
2.9	Rechtliches	122

<b>D</b>	<b>Antrag</b>	<b>123</b>
----------	---------------	------------

<b>Anhang</b>	<b>124</b>
---------------	------------

Abkürzungsverzeichnis	124
-----------------------	-----

## **Entwürfe**

<b>Kantonsratsbeschluss über das 7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028</b>	<b>126</b>
---------------------------------------------------------------------------------	------------

<b>Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028</b>	<b>128</b>
------------------------------------------------------------------------------------------	------------

## **Zusammenfassung**

*Mit der Vorlage «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028» werden dem Kantonsrat das 18. Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 und das 7. öV-Programm 2024 bis 2028 unter dem strategischen Dach der Gesamtverkehrsstrategie in einem Gesamtpaket unterbreitet. Die Vorlage in einer Sammelbotschaft erlaubt es, alle verschiedenen Verkehrsarten möglichst optimal aufeinander abzustimmen. Unter anderem soll die Infrastrukturentwicklung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs koordiniert und der Investitionsaufwand gesamthaft minimiert werden.*

*Das 6. öV-Programm läuft im Dezember 2023 aus. Die darin aufgeführten Angebotsausbauten konnten grösstenteils realisiert werden. Zu Beginn der Laufzeit des Programms konnten insbesondere im Norden des Kantons Verbesserungen im öffentlichen Verkehr umgesetzt werden. Bedingt durch Einsprachen gegen das Bauprojekt verzögerte sich die ursprünglich auf Dezember 2020 geplante Einführung der Stadtbahn Obersee, 1. Etappe, um drei Jahre. Die Umsetzung ist im 7. öV-Programm vorgesehen. Der Finanzbedarf war in den Jahren 2020 bis 2022 geprägt von den Auswirkungen der Covid-19-Epidemie und dem damit einhergehenden Passagierrückgang. Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr haben mittlerweile fast wieder das Niveau von vor Ausbruch der Covid-19-Epidemie erreicht.*

*Im 7. öV-Programm sind in verschiedenen Regionen des Kantons Angebotsverbesserungen vorgesehen. Im Dezember 2023 nimmt die Stadtbahn Obersee, 1. Etappe, ihren Betrieb auf. Im Raum Obersee entstehen neue Direktverbindungen und es kann der Bedarf nach mehr Sitzplätzen gedeckt werden. Zwei S-Bahn-Haltestellen werden neu halbstündlich bedient. Ab Dezember 2024 verkehren die Züge des Fernverkehrs neu halbstündlich zwischen St.Gallen und Sargans. Das öV-Angebot im Rheintal und im Werdenberg sowie die Erreichbarkeit der Regionen von ausserhalb verbessern sich damit wesentlich. Im Dezember 2025 wird das Fernverkehrsangebot zwischen Zürich–Sargans–Chur ausgebaut. Bei sämtlichen Bahnausbauten finden auch Anpassungen an den regionalen und lokalen Busnetzen statt, um die entstehenden Vorteile möglichst vielen Einwohnerinnen und Einwohnern zugänglich zu machen.*

*Das vom Kantonsrat beschlossene 17. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2023 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil, 2. Etappe, zeitgerecht eröffnet werden.*

*Das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 sieht hinsichtlich zentralen kantonalen Grossprojekten vor, dass die Vorhaben zur Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen (Winkeln bis Neudorf, 3. Röhre Rosenbergtunnel), der Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West mit*

Netzergänzung Nord (Bronschhofen) und der Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach zur Baureife geführt werden oder die Projektierung zumindest vorangetrieben wird. Darüber hinaus enthält das 18. Strassenbauprogramm erneut mehrere weitere mittlere und kleine Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Das 18. Strassenbauprogramm umfasst im Bereich Kantonsstrassen-Vorhaben Projekte mit Gesamtkosten von rund 551 Mio. Franken (einschliesslich Werkhöfe und Stützpunkte), wovon der Kanton rund 400 Mio. Franken zu tragen hat. Die Erfahrung aus den Vorgängerprogrammen zeigt jedoch, dass nicht sämtliche Projekte bis in die Realisierung gelangen, so dass voraussichtlich nur rund 400 Mio. Franken umgesetzt werden können. Weiter sind Kantonsbeiträge an Gemeinden einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite in Höhe von rund 311 Mio. Franken, Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei in Höhe von rund 209 Mio. Franken und die Deckung des Kantonsstrassenunterhalts in Höhe von 353 Mio. Franken vorgesehen. Gesamthaft ergibt sich ein Finanzbedarf von rund 1'293 Mio. Franken für das 18. Strassenbauprogramm. Bei Ablauf des 18. Strassenbauprogramms beträgt der Bestand des Strassenfonds minus 24 Mio. Franken. Aufgrund der Überbuchung des Programms wird diese Verschuldung voraussichtlich aber nicht eintreten.

## A Gesamtverkehr

### 1 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung

Die Instrumente der kantonalen Verkehrsplanung und deren Abhängigkeiten lassen sich grafisch wie folgt darstellen:

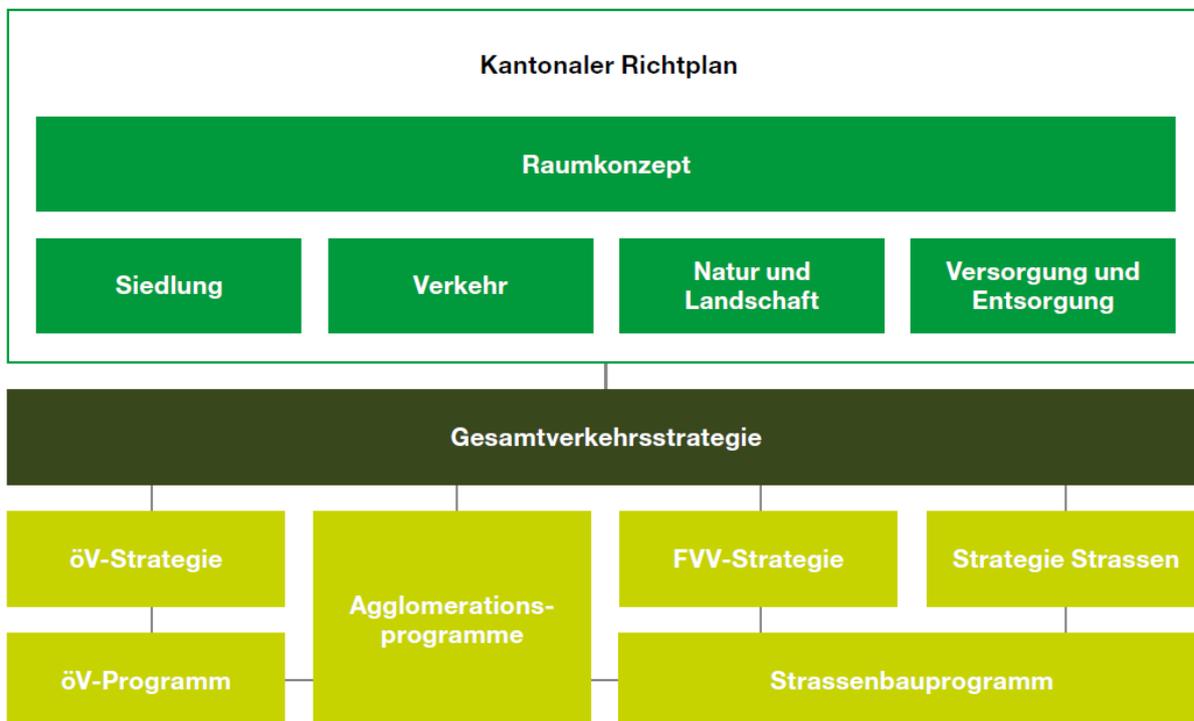


Abbildung 1: Aufbau der kantonalen Instrumente der Verkehrsplanung

In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Instrumente und deren Abhängigkeiten beschrieben.

## 1.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das Führungsinstrument der Regierung in der Raumplanung. Mit dem Richtplan werden Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Kantons St.Gallen gesetzt und die zur Verwirklichung der angestrebten räumlichen Ordnung erforderlichen Tätigkeiten festgelegt. Der Richtplan gliedert sich in die vier thematischen Hauptteile Siedlung, Natur und Landschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung. Der kantonale Richtplan wird in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet.

Mit einem Konzept startete der Kanton St.Gallen im Jahr 2011 die laufende Gesamtüberarbeitung des Richtplans. Als erstes stand die Erarbeitung des neuen Raumkonzepts an. Dieses wurde durch die Regierung im August 2013 verabschiedet und bildete die Basis für die Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Siedlung. Mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Siedlung wurden auch die geänderten Anforderungen aus der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700) umgesetzt und nach der Genehmigung durch den Bundesrat am 1. November 2017 in Vollzug gesetzt. Basierend auf der im Jahr 2017 neu geschaffenen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen (GVS) wurde anschliessend das Richtplankapitel Mobilität gesamthaft überarbeitet. Der Kantonsrat hat in der Septembersession 2018, im Zusammenhang mit dem Beschluss zur verkehrlichen Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023, die GVS zur Kenntnis genommen. Die Regierung hat die Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität am 21. Juni 2022 verabschiedet und dem Bundesrat zur Genehmigung unterbreitet. Für die noch ausstehenden Richtplankapitel Natur und Landschaft sowie Versorgung und Entsorgung wurden diverse Grundlagen erarbeitet oder sind derzeit in Erarbeitung.

## 1.2 Raumkonzepte

### 1.2.1 Raumkonzept Schweiz

Bevölkerung und Wirtschaft wachsen und beanspruchen immer mehr Raum für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Mobilität. Vor diesem Hintergrund erarbeiteten Bund, Kantone, Städte und Gemeinden mit dem Raumkonzept Schweiz eine von allen drei Staatsebenen gemeinsam getragene Vorstellung der räumlichen Entwicklung unseres Landes. Mit dem Konzept wollen sie aufzeigen, wie der fortschreitenden Ausdehnung der Wohnflächen und der Zunahme der Verkehrs- und Energieinfrastrukturen begegnet werden kann. Drei Strategien werden verfolgt: Handlungsräume bilden und Polyzentrismus stärken, Siedlungen und Landschaften aufwerten sowie Verkehr, Energie und Raumentwicklung abstimmen. Im Zentrum der dritten Strategie stehen u.a. die bessere Koordination von Siedlung und Verkehr, eine gute regionale und internationale Erreichbarkeit sowie ein finanziell tragbares Verkehrssystem.

Mit dem Ansatz der Handlungsräume wird der Entwicklung Rechnung getragen, dass sich das Leben und Wirtschaften in der Schweiz zunehmend in Regionen abspielt, deren Grenzen nicht mit den Gemeinde- und Kantonsgrenzen übereinstimmen. In diesen funktionalen Räumen, in denen Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur eng verflochten sind, verspricht eine gemeinsame Planung und Problemlösung, die institutionelle und sektorielle Grenzen überschreitet, eine bessere räumliche Gesamtwirkung. Der Grossteil des Kantons St.Gallen bildet zusammen mit Teilen des Kantons Thurgau und den Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsraum Nordostschweiz. Die Region St.Gallen ist Zentrum dieses Raums. Der erweiterte Handlungsraum reicht bis ins Fürstentum Liechtenstein, nach Vorarlberg und in die deutsche Bodenseeregion und ist eng mit dem Metropolitanraum Zürich verflochten. Das Linthgebiet gehört zum Metropolitanraum Zürich. Das Sarganserland ist Teil des Handlungsraums Südostschweiz.

Der Bundesrat verabschiedete das Raumkonzept Schweiz am 24. Oktober 2012.

### 1.2.2 Raumkonzept St.Gallen

Das Raumkonzept St.Gallen ist auf kantonaler Ebene der strategische Orientierungsrahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten mit dem Ziel, die Zusammenarbeit über räumliche, sektorielle und institutionelle Grenzen hinweg zu fördern. Es wurde mit dem revidierten Raumplanungsgesetz zum Bestandteil des kantonalen Richtplans. Aufgrund der Arbeiten am Richtplanteil Siedlung wurde es mit Beschluss der Regierung vom 17. Januar 2017 weiter präzisiert.

Das Raumkonzept St.Gallen basiert auf dem Verständnis, dass Verkehr nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem Freizeitverhalten verbunden ist. Die räumliche Entmischung der Siedlungsfunktionen ist eine wesentliche Ursache der Verkehrszunahme. Eine verkehrsträgerübergreifende Planung wird immer wichtiger. Zudem ist vermehrt eine grenzüberschreitende Betrachtung in grösseren funktionalen Räumen erforderlich.

Das Raumkonzept definiert einerseits verschiedene Raumtypen und Zentren unterschiedlicher Stufen, andererseits Handlungsräume und grossräumige Beziehungsnetze nach aussen als funktionale Räume, räumlich vernetzt mittels Verbindungsachsen. Für jeden Handlungsraum sowie die Beziehungsnetze wird spezifisch der Handlungsbedarf ausgewiesen, u.a. auch derjenige im Bereich Verkehr.

## 1.3 Gesamtverkehrsstrategie

Die GVS dient als zentrale Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal (verkehrsträgerübergreifend) und vertikal (zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen) verknüpft. Die GVS bildet die Grundlage zu den Strategien zum öffentlichen Verkehr, zum Fuss- und Veloverkehr und zu den Strassen. Die Agglomerationsprogramme, das öV-Programm und das Strassenbauprogramm orientieren sich an den Vorgaben der GVS.

Die GVS SG stellt damit den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Verkehrssystems dar. Sie macht strategische Aussagen, anhand derer die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Einzelmassnahmen im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der definierten Zielsetzungen geprüft werden können.

Die GVS SG ermöglicht:

- das Setzen von Rahmenbedingungen, mit denen das bestehende Verkehrssystem noch besser auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet werden soll;
- die Priorisierung von Massnahmen und Aktivitäten entsprechend ihrer Wichtigkeit bzw. Wirksamkeit und den damit verbundenen optimierten Einsatz der beschränkten Ressourcen;
- die Koordination der Handlungen zwischen den Fachbereichen und die Berücksichtigung von Wechselwirkungen; dies vor allem in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die GVS SG bildet einerseits die Basis für eine aktive Zukunftsgestaltung, andererseits zeigt sie den Umgang mit bestehenden Herausforderungen. In diesem Sinn richtet sich die GVS SG primär an die Regierung und Verwaltung des Kantons St.Gallen.

Die GVS SG richtet ihren Fokus auf die Potenziale und Herausforderungen der künftigen Mobilität und insbesondere auf jene Entwicklungen, die ohne Beeinflussung oder Steuerung durch den Staat in eine Richtung deuten würden, die nicht nachhaltig ist. Zustände oder Entwicklungen, die aus Sicht des Kantons zufriedenstellend sind und kein aktives Eingreifen erfordern, stehen deshalb nicht im Vordergrund.

Die GVS SG hat folgende Funktionen:

- Sie gibt Hinweise auf die langfristige Entwicklung des Verkehrssystems (Richtplanhorizont) sowie kurz- und mittelfristige Vorgaben für die Priorisierung von Vorhaben in den sektoralen Planungen;
- sie legt Grundsätze fest zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln;
- sie bezeichnet (neue) Handlungsfelder;
- sie macht Empfehlungen zur künftigen verwaltungsinternen Organisation.
- sie enthält ein Konzept für das Monitoring und Controlling.

Die GVS SG bezeichnet die Handlungsfelder und gibt Hinweise zur Umsetzung in den sektoralen Planungen. Konkrete Massnahmen enthält sie jedoch nicht.

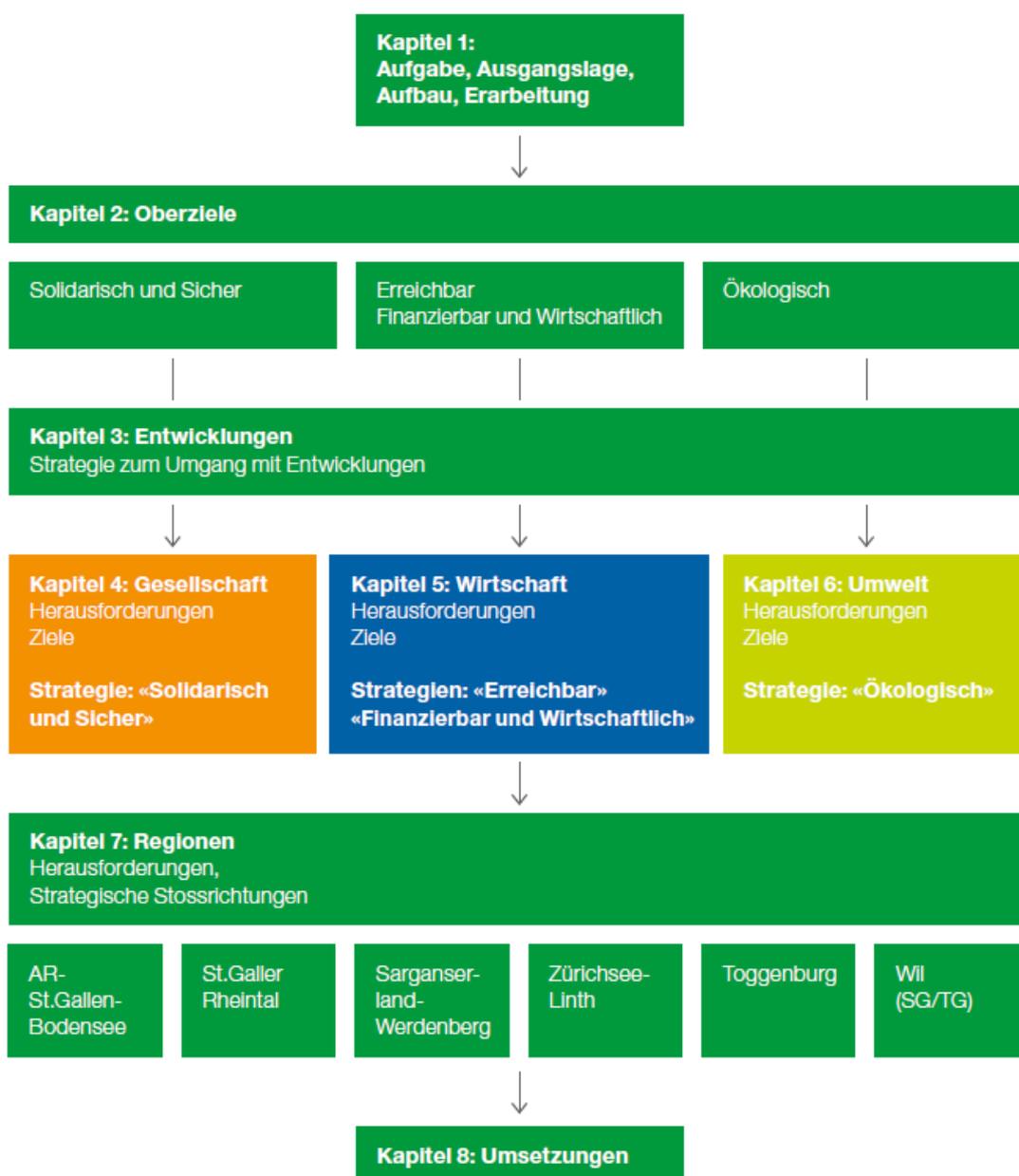


Abbildung 2: Aufbau und Funktionen der GVS SG

Die Regierung hat am 27. Juni 2017 die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen verabschiedet. Die vollständige GVS ist im Internet einsehbar: <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau.html>.

### 1.3.1 Rechtliche Grundlagen

Die Verfassung des Kantons St.Gallen (sGS 111.1; abgekürzt KV) beinhaltet folgende Bestimmungen, die sich direkt oder indirekt zum Verkehr äussern:

#### *Art. 16 Umweltschutz*

<sup>1</sup> Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:

- a) der Mensch und die natürliche Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen bewahrt werden;
- b) die Erneuerungsfähigkeit der natürlichen Lebensgrundlagen erhalten wird;
- c) die Lasten von denen angemessen getragen werden, die sie verursachen.

#### *Art. 17 Raumplanung*

<sup>1</sup> Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:

- a) das Land geordnet besiedelt wird;
- b) der Boden zweckmässig und haushälterisch genutzt wird;
- c) die Landschaft geschützt wird.

#### *Art. 18 Verkehr*

<sup>1</sup> Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:

- a) der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist;
- b) öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

#### *Art. 19 Wirtschaft und Arbeit*

<sup>1</sup> Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:

- a) eine vielseitige und wettbewerbsfähige Wirtschaft besteht, die ein gesichertes und vielfältiges Arbeitsplatzangebot bereitstellt sowie der Förderung der allgemeinen Wohlfahrt dient;
- b) die Sozialpartnerschaft gepflegt wird;
- c) Erwerbsfähige ihren Lebensunterhalt durch Arbeit zu angemessenen Bedingungen bestreiten können;
- d) Kanton und Gemeinden für Menschen und Unternehmungen als Wirtschaftsstandorte attraktiv sind.

#### *Art. 82 Haushaltsgrundsätze*

<sup>1</sup> Das Gesetz stellt sicher, dass die Finanzhaushalte von Kanton und Gemeinden ausgeglichen sind.

<sup>2</sup> Kanton und Gemeinden verwenden die öffentlichen Mittel wirtschaftlich und wirksam.

<sup>3</sup> Sie berücksichtigen für Voranschlag und Rechnung die Grundsätze von Transparenz und Öffentlichkeit.

#### *Art. 100 Aufsicht*

<sup>1</sup> Die Gemeinde steht unter der Aufsicht des Kantons. Die Aufsicht beschränkt sich im Bereich der Gemeindeautonomie auf die Überprüfung der Rechtmässigkeit.

<sup>2</sup> Sie umfasst ausserhalb der Gemeindeautonomie die Überprüfung von Rechtmässigkeit und Angemessenheit, wenn das Gesetz nichts anderes vorsieht.

### 1.3.2 Nachhaltige Entwicklung

Der Kanton St.Gallen hat die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung – eine solidarische Gesellschaft, ökologische Verantwortung und wirtschaftliche Kapazität – in den Staatszielen seiner Verfassung verankert (Art. 9 bis 23 KV). Diese bringen den Konsens über die zukünftige Entwicklung weit-sichtig zum Ausdruck. Im Planungs- und Steuerungskreislauf der Regierung bilden sie sozusagen die oberste Ebene der Zielhierarchie, die in der Schwerpunktplanung und den Departementsstra-tegien zunehmend konkretisiert werden. Alle globalen Probleme, auch negative Entwicklungen in einer Region oder Gemeinde, sind eine Häufung von unerwünschten Nebenwirkungen einzelner Entscheidungen, weshalb der Kanton St.Gallen dort ansetzt, wo die Probleme entstehen: bei den Entscheidungsprozessen. Es gilt, Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung in Strategie- und Ent-scheidungsprozesse in allen Politikfeldern zu integrieren.

Die Schwerpunktplanung der Regierung 2021 bis 2031 nimmt die Nachhaltigkeit als eines von drei Handlungsprinzipien auf. Durch die Orientierung an den Grundsätzen einer nachhaltigen Ent-wicklung sollen Entscheidungen der heutigen Generation nicht die Möglichkeiten der kommenden Generation einschränken. Bei politischen Entscheiden gilt es, folgende Prinzipien zu berücksich-tigen:

- Prinzip der Werterhaltung: Ressourcen schonen;
- Prinzip der Effizienz: optimales Verhältnis von Einsatz und Ertrag;
- Prinzip der Gerechtigkeit: ausgeglichene Verteilung von Gütern;
- Prinzip der Bedürfnisorientierung: Ausrichtung des staatlichen Handelns an den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner.

Welche Werte zu erhalten und weiterzuentwickeln sind, ist eine zentrale Frage im Diskurs um die nachhaltige Entwicklung. Der Kanton St.Gallen geht von einem umfassenden Werteverständnis aus. Alle bestehenden Werte bilden den Kapitalstock, der grundsätzlich aus vier unterschied-lichen Kapitalformen zusammengesetzt ist:

- Naturkapital: natürliche Leistungen und ihre Umwelt, Rohstoffe;
- Realkapital: Produktionsmittel, Güter und Dienstleistungen;
- Sozialkapital: gesellschaftliche Werte und Normen, soziale Beziehungen und Netzwerke;
- Humankapital: produktives und soziales Potenzial wie Gesundheit, Wissen und Fähigkeiten.

Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen wurde mit dem kantonalen Tool zur Beur-teilung der Nachhaltigkeit «nawi.sg» im März 2017 geprüft und als sehr positiv bewertet. Zudem konnten Optimierungsvorschläge aus der Beurteilung nach der Vernehmlassung eingearbeitet werden.

### 1.3.3 Grundsätze zur Abstimmung und Koordination

Wichtiger Ausdruck der ganzheitlichen Verkehrspolitik ist, dass sich die Regierung dafür ausge-sprochen hat, die beiden Verkehrsprogramme (öV-Programm, Strassenbauprogramm) dem Kantonsrat zur Beschlussfassung jeweils als Sammelvorlage vorzulegen. Damit wird sicherge-stellt, dass im Sinn einer koordinierten Verkehrspolitik die beiden Programme zeitlich und inhalt-lich aufeinander abgestimmt sind und sich an den übergeordneten Strategien orientieren.

Das Strassenbauprogramm und das öV-Programm orientieren sich an den Zielen, Grundsätzen und Strategien der GVS SG. Für beide Programme konnten die Gemeinden bzw. Regionen ihre Begehren und Angebotsvorstellungen beim Tiefbauamt (TBA) bzw. beim Amt für öffentlichen Ver-kehr (AöV) beantragen. Ziel ist es, eine bestmögliche Abstimmung und Koordination von bean-tragten Strassenbauvorhaben und Erweiterungen des öV-Angebots zu gewährleisten, um damit die Ziele der GVS SG und insbesondere die Grundsätze zur Erreichbarkeit, Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Diese Abstimmung und Koordination erfolgte gemäss nachfolgendem Vorgehen (Abbildung 3):

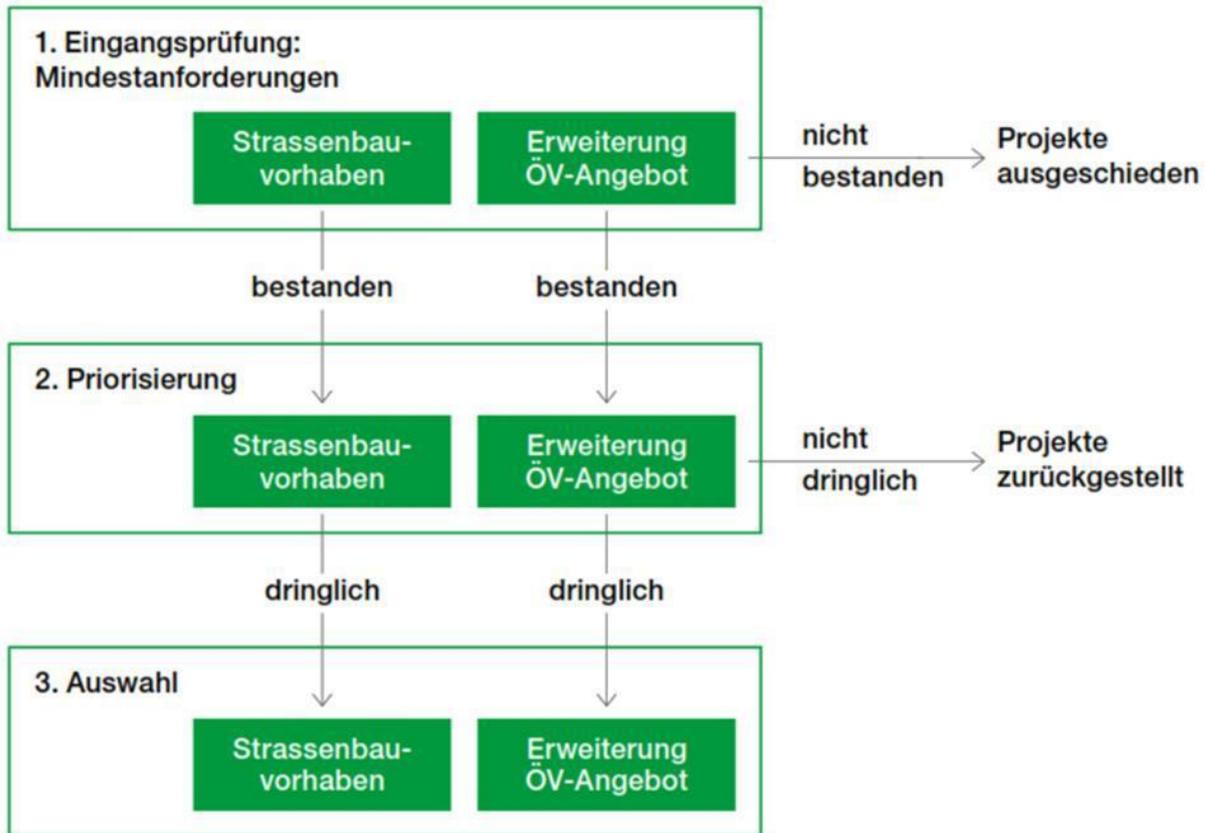


Abbildung 3: Vorgehensweise zur Erarbeitung der öV- und Strassenbauprogramme

In Schritt 1 wurden die beantragten Vorhaben – in Anlehnung an die bisherigen Verfahren – den Kategorien Umfahrungen, Kapazitätserweiterungen, Strassenraumgestaltungen, Busbevorzugung, neue öV-Angebote Regional- oder Ortsverkehr und Ausbauten öV-Infrastruktur zugeteilt. Anschliessend erfolgte eine Eingangsprüfung, die so genannte Ausschlusskriterien identifiziert, aber noch keine Bewertung beinhaltet. Weiter behandelt wurden nur jene Vorhaben, welche die Kriterien der Eingangsprüfung erfüllen. War dies nicht der Fall, schied das beantragte Vorhaben aus.

Für Erweiterungen im öV-Angebot wurde auch beurteilt, ob es alternative Massnahmen zur Erreichung des Ziels gibt. Wurden bei grösseren Strassenbauvorhaben zum Zeitpunkt der Eingabe noch keine Optimierungsmassnahmen geprüft, wird die Prüfung der Zweckmässigkeit von alternativen oder steuernden Massnahmen im Rahmen des Strassenbauprogramms und öV-Programms für den nächsten Planungsschritt vorgeschrieben.

In Schritt 2 wurden die Vorhaben bewertet und anschliessend priorisiert.

In Schritt 3 galt es, aus den prioritären Vorhaben im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets eine Auswahl für die Umsetzung zu treffen.

## 1.4 Strategie öffentlicher Verkehr

Als Grundlage für die Teilstrategie öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen dienen die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St.Gallen sowie die Schwerpunktplanung der Regierung. Die Teilstrategie legt Leitlinien bezüglich der künftigen kantonalen Politik für den öffentlichen Verkehr fest und konkretisiert strategische Vorgaben und Ziele aus der GVS im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Dabei orientiert sich die Strategie an den vier Oberzielen der GVS.

## 1.5 Strategien Strassen- und Fuss-Veloverkehr

Als Grundlage für die Teilstrategien Strassen- und Fuss-Veloverkehr dienen ebenfalls die GVS des Kantons St.Gallen sowie die Schwerpunktplanung der Regierung. Die beiden Teilstrategien legen Leitlinien bezüglich der künftigen kantonalen Politik zur Planung, zur Erstellung und zum Betrieb der kantonalen Strasseninfrastruktur fest und konkretisieren strategische Vorgaben und Ziele aus der GVS im Bereich des Strassen- und des Fuss-Veloverkehrs. Dabei orientieren sie sich an den vier Oberzielen der GVS. Der Inhalt der beiden Teil-Strategien findet zudem Eingang in den entsprechenden Objektblättern im kürzlich überarbeiteten kantonalen Richtplan «Teil Verkehr».

## 1.6 Agglomerationsprogramme

Gemäss der Agglomerationspolitik des Bundes tragen die städtisch geprägten Agglomerationen am meisten zur wirtschaftlichen Entwicklung bei und sind gleichzeitig am stärksten von Siedlungs- und Verkehrsproblemen betroffen. Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78 Prozent der Bevölkerung und 84 Prozent der Arbeitsplätze in Agglomerationen angesiedelt. Um Wirtschaftskraft und Lebensqualität der Agglomerationen zu erhalten und zu fördern und um zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen, leistet der Bund seit dem Jahr 2008 Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in den betroffenen urbanen Räumen führen.

Die Mitfinanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr durch den Bund muss von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme beantragt werden. Die Agglomerationsprogramme beinhalten eine Zusammenfassung aller mitzufinanzierenden Massnahmen und müssen eine kohärente verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung dieser Massnahmen nachweisen. Die Mittel müssen so eingesetzt werden, dass sich die Qualität des Verkehrssystems gesamthaft verbessert, dass sich die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird und dass Umweltbelastung sowie Ressourcenverbrauch verringert werden. Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der anrechenbaren Investitionssumme. Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Relevanz, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und ihres Reifegrades den Prioritäten A bis C zugeordnet. Auf der A-Liste stehen die Massnahmen mit der höchsten Priorität. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre aktualisiert und beim Bund zur Prüfung eingegeben werden. Die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen hat anschliessend innerhalb einer Frist von fünf Jahren zu erfolgen. Man spricht dabei von Programmgenerationen.

Eine langfristige unbefristete, auch wenn reduzierte Finanzierung der Agglomerationsprogramme ab der dritten Generation konnte mit dem von der Schweizer Stimmbevölkerung im Februar 2017 angenommen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) gesichert werden. Dieser Fonds ist am 1. Januar 2018 in Kraft getreten.

Der Kanton St.Gallen engagiert sich in fünf Agglomerationen. Im Sommer 2021 wurden beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier Agglomerationsprogramme der vierten Generation zur Prüfung eingegeben: Obersee, Rheintal, St.Gallen-Bodensee und Wil. Die Trägerschaft der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein entschied sich gegen die Einreichung eines Programms, da der negative Volksentscheid der Stimmbevölkerung des Fürstentums Liechtensteins zur S-Bahn (FL-A-CH) eine Neuausrichtung der Strategien bedingte. Die Besonderheit aller fünf St.Galler Agglomerationen ist deren Ausdehnung über die Landes- (Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein) bzw. Kantongrenze (St.Gallen-Bodensee, Obersee, Wil) hinaus.

Zu den wesentlichen Inhalten der Agglomerationsprogramme gehören auf der Ebene Gesamtverkehr die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die Förderung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs, die Verkehrsentlastung und Aufwertung

der Zentren sowie das Management des Gesamtverkehrs mit Blick auf die Nachhaltigkeit. Dazu gehören auch die kombinierte Mobilität sowie die nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung.

Die Agglomerationsprogramme St.Gallen-Bodensee und Obersee der ersten Generation schlossen im Jahr 2010 eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund ab und befinden sich seit dem Jahr 2011 in Umsetzung. In der zweiten Generation wurden zusätzlich die beiden Agglomerationsprogramme Wil und Werdenberg-Liechtenstein erarbeitet. Die Leistungsvereinbarungen zu den vier Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation wurden Anfang 2015 unterschrieben und befinden sich seither in Umsetzung. Im Frühjahr 2023 schloss schliesslich die Agglomeration Rheintal erstmals eine Leistungsvereinbarung ab und beginnt im Jahr 2024 die Massnahmen umzusetzen. Der Mitfinanzierungsanteil des Bundes an die St.Galler Agglomerationsprogramme beträgt 30 bis 40 Prozent. Der verbleibende Investitionsbetrag von 60 bis 70 Prozent wird im Kanton St.Gallen nach den bestehenden Grundsätzen unter den Trägern auf kantonaler oder kommunaler Ebene aufgeteilt. Für die Restfinanzierung der Infrastrukturprojekte sind die bestehenden Kostenteiler anzuwenden, wie wenn keine Bundesbeiträge fliessen würden. Allfällige Teilfinanzierungen des Bundes durch das Agglomerationsprogramm verringern somit die finanzielle Belastung der Finanzierungsträger auf kantonaler oder kommunaler Ebene.

Alle Agglomerationsprogramme stehen im Einklang mit den Zielen und Entwicklungsvorstellungen des Kantons St.Gallen und korrespondieren mit dem kantonalen Richtplan.

Die definitive Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das 4. Programm Agglomerationsverkehr zuhanden des Bundesparlamentes ist auf September 2023 vorgesehen. Ab Mitte 2023 werden mit dem Bund die Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Diese sind Voraussetzung dafür, dass die Gelder des Bundes fliessen können. Die vom Bund mitfinanzierten infrastrukturellen Massnahmen sollen ab dem Jahr 2024 gemäss der vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden.

## **2 Sachplan Verkehr des Bundes**

Mit dem Sachplan Verkehr legt der Bundesrat die Grundzüge für die Verkehrsinfrastrukturen des Bundes fest und sorgt für die Koordination der Verkehrsträger untereinander und mit der anzustrebenden Raumentwicklung. Der Sachplan Verkehr besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil «Programm», der Verkehrsträger-übergreifend ist. Zum anderen umfasst er die Verkehrsträger-bezogenen Umsetzungssteile Strasse und Schiene / öffentlicher Verkehr. Der Sachplan Verkehr enthält Festlegungen über Ziele, Grundsätze und Prioritäten. Er legt im Teil Programm die Stossrichtungen der Verkehrsinfrastrukturpolitik fest. Im Teil Umsetzung (Strasse bzw. Schiene) legt der Bund für Probleme im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen den prinzipiellen Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen des Bundes, die Koordination dieser Massnahmen untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie den zeitlichen Ablauf fest.

Aktuell gültig ist weiterhin der Teil «Programm», den der Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet hat. Der Programmteil definiert die Handlungsprioritäten für Teilräume der Schweiz. Das Gebiet des Kantons St.Gallen wird – vergleichbar mit dem Raumkonzept Schweiz – drei sich teilweise überlagernden Teilräumen zugeordnet. Der grösste Flächenanteil gehört zusammen mit dem Kanton Thurgau und beiden Appenzell zum Teilraum St.Gallen / Bodensee / Rheintal mit Verflechtungen in die grenznahen Regionen von Österreich und Deutschland. Der Raum Obersee gehört zum Teilraum Zürich und das Gebiet Sarganserland und Werdenberg zum Alpenraum Ost.

Seither wurden auf Bundesebene verschiedene Programme erarbeitet, die den Rahmen für die künftige Entwicklung der Verkehrsnetze präzisieren, unter anderem die Botschaft zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; BBI 2012, 1577), der Neue Netzbeschluss (NEB; BBI 2012, 745), die 2. Programmbotschaft Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen (PEB; BBI 2014 2443) und die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab dem Jahr 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (BBI 2014, 2511). Am 12. Februar 2017 haben Volk und Stände zudem der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugestimmt. Diese neuen Grundlagen für die Verkehrsplanung werden bei der Überarbeitung des Programmteils des Sachplans Verkehr berücksichtigt.

Im Frühjahr 2017 wurde zum ersten Modul des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, die Anhörung und Mitwirkung durchgeführt. Die Vorlage umfasste den Entwurf des Konzeptteils und eine erste Serie von Objektblättern (Objektteil). Kern des ersten Pakets bildeten die Vorhaben der Nationalstrassennetzfertigstellung, der Engpassbeseitigung (Module 1 bis 3), Massnahmen für das Abstellen, die Kontrolle und die Warteplätze für Lastwagen sowie Massnahmen betreffend Anschlüsse und Wildtierquerungen. Der Kanton St.Gallen war vom Objektblatt 9.1 «St.Gallen» mit der Erweiterung N1/56 St.Gallen Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel) und mit dem Anschluss N1/56 Rorschach sowie vom Objektblatt 9.2 «Wil» mit dem neuen Anschluss N1/56 Wil West betroffen. Weitere Module werden folgen.

Zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), wurde das erste Modul vom Bund im September 2010 verabschiedet. Gegenstand waren u.a. die vom Parlament bereits beschlossenen Vorhaben zum Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A) und für die Projekte der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Der SIS wird etappenweise erarbeitet und abhängig vom Planungsstand und von neuen Vorhaben angepasst und ergänzt. So wurden die ersten Anpassungen des Teils Schiene im Dezember 2011 vom Bund beschlossen. Wesentliche Änderung war neu ein Kapitel zur Stromversorgung der Eisenbahn. Mit der zweiten Anpassung 2012 wurden sachplanrelevante Vorhaben aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm für die Bahninfrastruktur (STEP) in den Konzeptteil und in die entsprechenden Objektblätter des SIS aufgenommen, so u.a. Kapazitätssteigerungen im Rheintal und am Obersee. Bei der Anpassung 2015 waren nochmals Vorhaben im Raum Obersee Thema. Zum Doppelspurausbau Uznach–Schmerikon und zur Kapazitätserhöhung bis Rapperswil gelangten im Jahr 2017 Bauprojekte zur Auflage.

Nicht direkt im Rahmen des Sachplans Verkehr, jedoch mit Bezug dazu, hat das Bundesamt für Verkehr ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene erarbeitet und im Frühjahr 2017 die Anhörung dazu durchgeführt. Das Konzept legt die Position des Bundes mit Blick auf die langfristige Ausrichtung der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs fest und klärt, wie die Kantone die Bundesinteressen bei der Planung wahrnehmen sollen. Von besonderer Bedeutung ist die Abstimmung mit der Planung des Ausbaus und des Erhalts der Bahninfrastruktur.

### **3 Weiterer Handlungsbedarf**

#### **3.1 Strategisches Controlling Gesamtverkehr**

In der GVS wird das Strategische Monitoring und Controlling Gesamtverkehr ausführlich dargestellt. Mit dem Monitoring und dem Controlling der GVS SG prüft der Kanton regelmässig die Entwicklungen im Verkehr in Form einer indikatorbasierten Analyse. Im Zeitablauf wird erkennbar, wie sich die Indikatoren entwickeln und ob die GVS SG (mit den daraus abgeleiteten und umgesetzten Massnahmen) insgesamt wirksam ist (Wirkungs-Monitoring bzw. -Controlling). Monitoring und Controlling unterstützen so den Führungsprozess der Regierung. Sie helfen, die Chancen und Risiken des Gesamtverkehrssystems besser zu erkennen und zeigen allfälligen Handlungsbedarf auf.

Die konkrete Ausarbeitung des Monitoring- und des Controlling-Prozesses sowie die Evaluation der Indikatoren erfolgt im Anschluss an die Verabschiedung des 18. Strassenbau- und des 7. öV-Programms.

### 3.2 Verkehrsgrundlagen und Gesamtverkehrsmodell

Das in verschiedenen Bereichen an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stossende Verkehrssystem benötigt verkehrsmittelübergreifende Lösungsansätze, um sowohl die bestehenden Leistungsreserven als auch die geplanten zusätzlichen Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen. Diese steigende Anforderung an die Verkehrsplanung sowie die Implementierung eines strategischen Controlling Gesamtverkehr benötigt Datengrundlagen, die in Art, Qualität und Umfang deutlich über dem heutigen Niveau zur Verfügung gestellt werden müssen.

Hierzu braucht es strategische Betrachtungen in Einzelregie als auch in Zusammenarbeit mit den Bundesämtern, aus denen hervorgeht, welche erforderlichen Daten wo erhoben werden. Eine umfassende Datenerfassung, welche die Gesamtmobilität im Kanton St.Gallen abbildet, ist mit einem kaum vertretbaren Kosten- und Ressourcenaufwand verbunden. Ein multi-modales kantonales Gesamtverkehrsmodell ist ein geeignetes Werkzeug, um gewisse Datenlücken zu überbrücken und trotzdem eine verkehrsmittelübergreifende Datengrundlage zu liefern. Digitale Verkehrsmodelle berechnen anhand von Siedlungs- und Bevölkerungsdaten die bestehende und künftige Mobilitätsnachfrage und verteilen diese auf das Strassen-, Wege- und Schienennetz. Ein solches Verkehrsmodell wird es ermöglichen, künftige Leistungsengpässe im Verkehrssystem aufzuzeigen und abzuschätzen, welche Massnahmen es braucht, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems langfristig aufrecht zu erhalten.

### 3.3 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen

Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) sind Teile der Verkehrsinfrastruktur, die für den sicheren Strassen- und Tunnelbetrieb erforderlich sind. Hierzu gehören Lichtsignalanlagen, Kommunikation, Überwachungssysteme, Steuerung und Messungen.

Mit der zunehmenden Auslastung des Strassennetzes, mit den stetig steigenden Datenvolumen und -anforderungen und der zunehmenden Automatisierung der Fahrzeuge wird eine möglichst aktuelle und stabile Infrastruktur zunehmend wichtiger. Um dies sicherzustellen ist eine strategische Planung der BSA-Bedürfnisse unumgänglich, damit der Unterhalt und die Betriebssicherheit stets gewährleistet bleiben. Ausführungen hierzu erfolgen in Teil C / Abschnitt 2.5.5.

## ***B Verkehrsliche Entwicklung, Teil öffentlicher Verkehr: 7. öV-Programm (2024 bis 2028)***

### **1 Rückblick auf das 6. öV-Programm (2019–2023)**

#### **1.1 Stand der Umsetzung**

##### **1.1.1 Angebotsausbauten**

Während der Laufzeit des 6. öV-Programms (2019–2023) konnte an verschiedenen Orten im Kanton das öV-Angebot verbessert werden. Im Fernverkehr wurde das Angebot zwischen Zürich, St.Gallen und dem Rheintal wie folgt ausgebaut:

- seit dem Jahr 2019<sup>1</sup>: Stündliche Durchbindung der InterRegio-Züge Zürich–St.Gallen nach Rorschach–Buchs–Chur sowie zusätzliche schnelle InterCity-Züge ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen und damit zeitweise Verdichtung auf vier Fernverkehrsprodukte je Stunde und Richtung;
- seit dem Jahr 2021: Reduktion der Fahrzeit Zürich–St.Gallen auf unter 60 Minuten sowie Beschleunigung und Angebotsausbau der Strecke Zürich–St.Gallen–München;
- seit dem Jahr 2022: Stündliche Verlängerung der schnellen InterCity-Verbindung Zürich–St.Gallen nach Rorschach.

Der Ausbau im Regionalverkehr orientiert sich an den Fahrgastpotenzialen, der Auslastung und den verfügbaren finanziellen Mitteln. Während der Laufzeit des letzten öV-Programms konnten folgende Bahnausbauten realisiert werden:

- seit dem Jahr 2019:
  - RegioExpress Konstanz–Romanshorn–St.Gallen–Herisau: Einführung Stundentakt;
  - S1 Wil–St.Gallen: Einführung Halbstundentakt am Wochenende;
  - S10 Wil–Weinfelden–Romanshorn: Einführung Halbstundentakt werktags;
  - Appenzeller Bahnen Trogen–St.Gallen–Teufen–Appenzell: Inbetriebnahme Durchmesserlinie und Viertelstundentakt im Kernbereich;
  - S12 Wil–Winterthur–Zürich HB–Brugg: Stündliche Direktverbindung Wil–Stadelhofen–Zürich HB–Altstetten–Brugg.
- seit dem Jahr 2022:
  - Einführung S7 Rorschach–St.Margrethen–Bregenz–Lindau am Wochenende;
  - Frühverbindungen Rapperswil–Zürich–Zürich Flughafen über Kempraten und über Jona.

Bei den Busangeboten wurden folgende Verbesserungen realisiert:

- Nachfragegerechter Angebotsausbau: im gesamten Kanton
- seit dem Jahr 2019:
  - Zahlreiche Anpassungen am Busnetz zwischen Wil und St.Gallen aufgrund des geänderten Bahnfahrplans, punktuelle Angebotsausbauten;
  - Umsetzung der Busplanung St.Gallen-Ost / Oberthurgau, neue Linienverknüpfungen im Stadtbusnetz St.Gallen, punktuelle Angebotsausbauten;
- seit dem Jahr 2020: Umsetzung optimiertes Busangebot Walenstadt–Unterterzen–Quarten;
- seit dem Jahr 2021: Stadt St.Gallen: Umstellung Linien 3, 4 und 6 auf Batterietrolleybusse;
- seit den Jahren 2021 / 2022: Umsetzung Buskonzept Wil 2021;
- seit dem Jahr 2023: Umsetzung neues Angebotskonzept Rorschach; die ursprünglich per 2022 geplante Einführung wurde aufgrund eines Rechtsverfahrens bei der Vergabe der Ortsbusleistungen um ein Jahr verzögert.

In der Botschaft zum 6. öV-Programm wurden weitere Angebotsverbesserungen zur Umsetzung vorgeschlagen, die nicht während der Laufdauer des Programms realisiert werden konnten. Es sind dies:

- Stadtbahn Obersee 1. Etappe, Einführung im Jahr 2024 anstatt 2021 wegen Einsprachen gegen das Bauprojekt;
- Anpassungen im Busnetz Raum Obersee–Rapperswil im Zusammenhang mit der Einführung Stadtbahn Obersee 1. Etappe: Verschiebung ins Jahr 2024 (bisher 2021);
- Buchs–Feldkirch: Einführung Halbstundentakt mit S-Bahn Liechtenstein: Liechtensteiner Bevölkerung lehnt Ausbau in Volksabstimmung im August 2020 ab. Umsetzung offen.

<sup>1</sup> Die Terminangaben beziehen sich nachfolgend jeweils auf das Fahrplanjahr. Das Fahrplanjahr 2019 begann mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018.

### 1.1.1.a Wirkung der Ausbauten

Nach dem erheblichen Angebotsausbau im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 fanden in den Folgejahren nur noch kleinere und lokal begrenzte Ausbauten statt. Der Angebotsausbau im Fürstenland im Jahr 2019 hat bereits im ersten Betriebsjahr zu einer deutlich höheren Nachfrage bei den Buslinien geführt. Auch die Auslastung bei den Bahnen konnte im Jahr 2019 gesteigert werden. Eindrücklich zeigt sich der Nachfrageeinbruch ab dem Jahr 2020. Aufgrund der Covid-19-Epidemie ging die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel zurück. In den Jahren 2021 und 2022 nahm die Zahl der Fahrgäste dann wieder laufend zu. Das Nachfrageniveau des Jahres 2019 ist aber noch nicht überall ganz erreicht. Auf eine detaillierte Untersuchung der Wirkung der Ausbauten wird aufgrund der Verzerrungen verzichtet.

### 1.1.1.b Planung

Während der Laufzeit des 6. öV-Programms (2019–2023) konnten in verschiedenen Regionen des Kantons Planungsarbeiten durchgeführt und abgeschlossen werden. Im Bahnbereich wurde unter Federführung des Bundes das Zielkonzept für den Fahrplan im Zeithorizont 2035 erarbeitet und verabschiedet. Im Raum Obersee-Rapperswil wurden die Busplanungen abgeschlossen. Dank den neuen Konzepten können die Vorteile der neuen Stadtbahn Obersee auch in Gemeinden weitergegeben werden, die nicht direkt an einer Bahnlinie liegen. Die Einführung der neuen Konzepte ist Ende 2023 geplant. Im Rheintal, im Werdenberg und im Sarganserland konnten die Neuplanungen ebenfalls abgeschlossen werden. Sie berücksichtigen den künftigen Halbstundentakt des Fernverkehrs zwischen St.Gallen und Sargans sowie zusätzliche Halte des InterRegio-Zugs in Flums und Unterterzen. Die Umsetzung dieser Angebotsverbesserungen ist Ende 2024 geplant, die Einführung des zusätzlichen Halts in Flums Ende 2025. In der Region St.Gallen wurde die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn überprüft. Die Umsetzung soll ab Ende 2023 schrittweise erfolgen. Die erwähnten Planungen werden im 7. öV-Programm abgebildet.

## 1.1.2 Grenzüberschreitender Verkehr und S-Bahn Bodensee

Mit über 4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 20 Mio. Hotelübernachtungen handelt es sich beim Grossraum Bodensee um einen bedeutenden Wirtschaftsraum und eine wichtige Tourismusregion. Zwischen der Schweiz und den benachbarten Ländern sind täglich grosse Pendlerströme zu beobachten. Der überwiegende Teil dieses Verkehrs wird durch den motorisierten Individualverkehr bewältigt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist gering. Gründe hierfür sind teils zu wenig aufeinander abgestimmte Angebote, komplizierte Tarif- und Vertriebsstrukturen sowie zu lange Fahrzeiten.

Zwischen 2020 und 2022 wurde unter dem Dach der Internationalen Bodensee-Konferenz am Zielbild «BODANRAIL 2045» gearbeitet. Ziele sind kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen über die Grenzen, abgestimmte Anschlüsse und auf das geplante Angebot abgestimmte Infrastrukturen und Tarife. Das abgestimmte Zielbild dient als Basis für künftige nationale Planungen. Abweichungen vom Zielbild werden laufend identifiziert. Die Zusammenarbeit der Anrainerstaaten im Grossraum Bodensee soll intensiviert werden. Dadurch wird national und international die Bedeutung dieser Region gestärkt und ausgebaut.

Auf Angebotsseite konnten während der Laufzeit des 6. öV-Programms Verbesserungen erzielt werden: Am 12. Dezember 2021 nahm die S7 zwischen Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau ihren Betrieb auf. Sie verbindet als erste S-Bahn die drei Länder rund um den Bodensee. Zeitgleich wurde auch das grenzüberschreitende Ticketsortiment erweitert. So ist es seit Dezember 2021 möglich, ein grenzüberschreitendes Pendlerabonnement zu erwerben, das sowohl im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind als auch im Verkehrsverbund Vorarlberg gültig ist. Erste Punkte einer im Mai 2021 unterzeichneten Absichtserklärung zwischen dem Land Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen sind damit umgesetzt. Die Absichtserklärung wurde mittlerweile um das Fürstentum Liechtenstein erweitert. Die trinationale Erklärung wurde im Oktober 2022 unterzeichnet.

Im Zentrum der gemeinsamen Anstrengungen stehen die Handlungsfelder Tarifstrukturen und Kundenservice, Angebotsdichte und -vertaktung sowie die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Anfang 2023 nimmt eine neu geschaffene Geschäftsstelle für den öffentlichen Verkehr im Bodenseeraum ihre Tätigkeit auf. Sie fokussiert sich auf die Themen Tarifierung, Ticketing und Marketing.

### **1.1.3 Infrastrukturverbesserungen**

Mit Mitteln aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden und wurden in verschiedenen Regionen des Kantons St.Gallen Bahninfrastrukturausbauten realisiert. So konnte basierend auf dem Bundesbeschluss zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz die Strecke St.Gallen–St.Margrethen für den internationalen Verkehr Zürich–München ausgebaut werden. In St.Margrethen wurde ein zusätzliches Abstellgleis errichtet und zwischen Rorschach und St.Margrethen wurden die Zugfolgezeiten verkürzt. Zwischen Goldach und Rorschach wurde der doppelspurige Abschnitt von Goldach bis zum Bahnhof Rorschach Stadt verlängert.

Im Bahnhof Wil laufen bis Ende 2023 umfangreiche Umbauarbeiten. Unter anderem werden die Perronanlagen verlängert. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist es möglich, dass künftig 400 Meter lange Fernverkehrszüge halten. Damit können mehr Sitzplätze für die Reisenden zur Verfügung gestellt werden. Diese Arbeiten werden aus dem Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» finanziert.

Das Programm «Bahnausbau 2025» finanziert Infrastrukturausbauten am Obersee und im Rheintal. Zwischen Uznach und Schmerikon wird bis Ende 2023 der heute eingleisige Abschnitt doppelspurig ausgebaut. In Uznach wird eine vierte Perronkante errichtet. Nach Abschluss der Arbeiten kann die Zahl der Züge zwischen Uznach und Rapperswil verdoppelt werden. Mehr Sitzplätze, mehr Direktverbindungen sowie Taktverbesserungen an mehreren Bahnhöfen führen zu einer Angebotsverbesserung im Raum Obersee. Im Rheintal werden bis Ende 2024 mehrere Abschnitte doppelspurig ausgebaut. Ab Fahrplan 2025 können die Züge des Rheintalexpress St.Gallen–Buchs–Sargans(–Chur) im Halbstundentakt verkehren.

An den im 6. öV-Programm aufgeführten Neubau der Haltestelle Trübbach-Fährhütte sicherte die Regierung Ende 2021 einen Kantonsbeitrag von 5,1 Mio. Franken zu mit dem Vorbehalt, dass die Gemeinde einen Beitrag von 1,1 Mio. Franken leistet. Am 4. April 2023 hat die Bürgerschaft einer Investition in der Höhe von 370'000 Franken zugestimmt. Eine lokale Interessengemeinschaft übernimmt Kosten von 730'000 Franken, die der Gemeinde noch verbleiben. Die restlichen Kosten von rund 8 Mio. Franken wird die SBB über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund übernehmen.

Die kantonale Gesetzgebung ermöglicht es, die Gemeinden beim Bau von regionalen Bushöfen finanziell zu unterstützen. Gut ausgebaute Bushöfe erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen und bieten mehr Verkehrssicherheit. Während der Programmlaufzeit konnten in Zuzwil, Goldach, St.Margrethen und Rorschach Stadt neue attraktive und kundenfreundliche Umsteigehaltestellen und Bushöfe eingeweiht werden.

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) verlangt, dass Menschen mit Behinderungen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom nutzen können. Die bauliche Umsetzung hat innerhalb von 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erfolgen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Die Frist läuft damit Ende 2023 aus. Die Bahninfrastrukturbetreiber haben den überwiegenden Teil ihrer Anlagen an die neuen Anforderungen angepasst. Bei den Bushaltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig. Im Kanton St.Gallen sind erst 15 Prozent der Bushaltekanten hindernisfrei ausgestaltet

(Stand Mai 2022). Bis Ende 2023 werden weitere 10 Prozent der Bushaltekanten gesetzeskonform umgebaut. Die Kriterien zur Priorisierung berücksichtigen das Potenzial im Umkreis der Haltestelle (Nachfragepotenzial und Angebot an Einrichtungen), die tatsächliche Nutzung (Fahrgastzahlen) sowie die Bedeutung der Haltestelle im öV-Netz (Umsteigefunktion). Die restlichen Bushaltekanten werden erst nach dem Jahr 2023 hindernisfrei oder der Aufwand für einen gesetzeskonformen Umbau ist nicht verhältnismässig. Der barrierefreie Zugang wird in diesem Fall mittels Hilfestellung durch das Personal oder durch Ersatzlösungen sichergestellt.

#### **1.1.4 Verbundstrategie Ostwind und Bestellerstrategie**

Während der Laufzeit des 6. öV-Programms wurde im Tarifverbund Ostwind eine neue Verbundstrategie erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte gemeinsam durch die Transportunternehmen und die sechs im Tarifverbundrat vertretenen Kantone. Darauf aufbauend erarbeiteten die Ostschweizer Kantone eine Bestellerstrategie. Die Umsetzung der definierten Massnahmen erfolgt grösstenteils während der Laufzeit des 7. öV-Programms. Die detaillierten Inhalte werden in den Abschnitten 2.10 (Verbundstrategie Ostwind) und 2.11 (Bestellerstrategie der Ostschweizer Kantone) dargestellt.

#### **1.1.5 Benchmarking, Ausschreibungen, Zielvereinbarungen**

In den Jahren 2019 bis 2023 sind beim Benchmarking und Zielvereinbarungen die bereits vorgängig bereitgestellten Instrumente weiter angewandt worden. Dies beinhaltet konkret die regelmässige Aktualisierung der Benchmark-Vergleiche und die Erneuerung der im Jahr 2021 ausgelaufenen Zielvereinbarung «Postauto Appenzellerland» für die Jahre 2022 bis 2025. In beiden Themenbereichen zeichnen sich für den Zeitraum des 7. öV-Programms grössere Entwicklungsschritte ab. Diese werden in den in den Abschnitten 2.9.2.a und 2.9.2.c näher beschrieben.

Der Kanton St.Gallen führte in den vergangenen Jahren in kurzen Abständen zwei Ausschreibungen von Buslinien im Ortsverkehr durch. Für eine einzelne Linie im Raum Wil wurde das Einladungsverfahren gewählt, für zwei Linien im Raum Rorschach ein offenes Verfahren. In beiden Fällen fochten die unterlegenen Anbieter die Vergabeentscheide beim kantonalen Verwaltungsgericht an. Die Linie in Wil konnte deshalb vorerst nur provisorisch und um ein Jahr verzögert vergeben werden. In Rorschach erfolgte die Einführung des neuen Buskonzepts mit einem Jahr Verzögerung. Die Beschwerdeführer beanstandeten vor allem die Einreichung und Berücksichtigung von Unterangeboten. Vergaben von öV-Linien richten sich nicht primär nach den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens. In den einschlägigen Rechtsgrundlagen des Bundes wird die Zulässigkeit von Unterangeboten jedoch nicht explizit geregelt. Zudem haben das Bundesverwaltungsgericht und das Verwaltungsgericht des Kantons St.Gallen in ähnlich gelagerten Fällen unterschiedliche Entscheide gefällt. Es bedarf deshalb einer juristischen Klärung auf Bundesebene.

Inzwischen hat das kantonale Verwaltungsgericht in beiden Ausschreibungsverfahren entschieden und die Vergaben des Volkswirtschaftsdepartementes und den Ausschluss eines Anbieters gestützt.

Bei zukünftigen Ausschreibungen ist auf eine präzise Formulierung der Rahmenbedingungen und Ausschlusskriterien zu achten, um dem Risiko von beschwerdebedingten Verzögerungen entgegenzuwirken.

#### **1.1.6 Qualitätsmanagementsystem des Bundes**

Während der Laufzeit des 6. öV-Programms konnte das Projekt Qualitätsmanagement des Bundes (QMS RPV CH [Regionaler Personenverkehr Schweiz]) weiter etabliert werden. Während bei den Testkundenmessungen und deren Bewertung nur punktuelle Anpassungen notwendig waren, sind insbesondere bei der Erhebung der Pünktlichkeitsdaten grosse Fortschritte erzielt worden.

Insbesondere bei Bus-TU war die Datenqualität anfänglich meist mangelhaft oder die Daten konnten gar nicht geliefert werden. Die technischen Probleme sind nun weitgehend gelöst. Zusätzlich wurden auch ein Datenqualitätsindex und weitere Auswertungsmöglichkeiten eingeführt. Somit steht nun ein Instrument zur Verfügung, das die Pünktlichkeit zuverlässig misst und auswertet. Dies ermöglicht es, die eigentlichen Pünktlichkeitsprobleme besser zu lokalisieren und Gegenmassnahmen zu ergreifen.

### **1.1.7 Fahrgastsicherheit**

Die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist im öffentlichen Verkehr gering. Die Sicherheitsberichte des Bundesamtes für Verkehr weisen aus, dass die Eisenbahn gemessen an der Transportleistung nach wie vor das sicherste aller Verkehrsmittel ist. Das Risiko, im Zug tödlich zu verunfallen, ist je Personenkilometer etwa 70-mal tiefer als im Auto. Die meisten Unfälle im Busverkehr geschehen, weil übrige Verkehrsteilnehmende die Vorschriften im Strassenverkehr missachteten.

Hingegen ist der öffentliche Verkehr stärker als der motorisierte Individualverkehr vom Thema Sicherheit im öffentlichen Raum betroffen. An der Haltestelle oder am Bahnhof, aber auch in den Fahrzeugen selber, ist nicht ausgeschlossen, dass Reisende mit anderen Reisenden oder Dritten in unerwünschten Kontakt kommen. Der Rückzug von Personal an Bahnhöfen und in den Fahrzeugen kann dazu führen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Reisenden sinkt. Durch den Einsatz von technischen Hilfsmitteln wie Videoüberwachung oder Notsprechstellen oder der besseren Beleuchtung und Gestaltung von Anlagen und Fahrzeugen wird dieser Entwicklung entgegengewirkt. Einen wichtigen Anteil im Streben nach mehr Sicherheit bildet die Präsenz von geschultem Sicherheitspersonal an den Haltestellen und in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Dadurch werden die Kundschaft, das Personal und die Anlagen und Fahrzeuge gezielter und besser geschützt. Die Transportpolizei der SBB koordiniert sämtliche Aktivitäten. Sie führt regelmässig Erhebungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden im Ostwind-Gebiet durch. Die Werte konnten in den vergangenen Jahren auf einem hohen positiven Niveau stabilisiert werden.

### **1.1.8 Kundenzufriedenheit**

Während der Programmdauer (2019–2023) fand im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind keine Umfrage zur Kundenzufriedenheit statt. Die ursprünglich im Jahr 2022 geplante Erhebung wurde aus finanziellen Gründen um zwei Jahre auf das Jahr 2024 verschoben.

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfrage 2018 wurden Anfang 2019 veröffentlicht. Die Vorgehensweise erlaubt einen direkten Vergleich mit den Umfragewerten aus dem Jahr 2014 sowie eine Auswertung je Kanton. Die Zufriedenheit der öV-Kunden im Kanton St.Gallen konnte von 76 (2014) auf 78 (2018) von 100 möglichen Punkten gesteigert werden. Ab 80 Punkten gelten die Kunden als sehr zufrieden. Tendenziell schlechtere Bewertungen erhielten die Kriterien Angebot Netz (insbesondere Randstunden), Fahrausweise und Preise (Preis-Leistungs-Verhältnis) sowie der Umgang der Transportunternehmen mit Reklamationen. Die Transportunternehmen und die Besteller untersuchten die tief bewerteten Kriterien und leiteten Massnahmen ab.

Das vom Bund aufgebaute und betriebene QMS RPV CH ersetzt die Qualitäts- und Pünktlichkeitsmessungen der einzelnen Transportunternehmen. Seit einigen Jahren verbessert sich die Qualität von Zügen und Bussen im Regionalverkehr. Diese positive Entwicklung setzte sich verstärkt fort. Insbesondere in den Bereichen Sauberkeit und Fahrgastinformation wurden Fortschritte verzeichnet. Bei der Pünktlichkeit liegen die Regionalzüge vor den Bussen.

### **1.1.9 Finanzierung der Bahninfrastruktur**

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist mit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur am 9. Februar 2014 (BBI 2014, 4117; abgekürzt FABI) einfacher und übersichtlicher geworden. Die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau werden neu aus einem einzigen Fonds finanziert, dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Aus dem BIF werden sowohl die Bahninfrastruktur der SBB als auch der Privatbahnen finanziert. Ausgenommen sind Anlagen im Ortsverkehr (Trams).

Der BIF ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Er umfasst neu alle finanziellen Mittel, die in die Bahninfrastruktur fliessen. Seit Anfang 2016 werden die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen vollumfänglich aus dem BIF finanziert, im Gegenzug leisten die Kantone einen Pauschalbeitrag. Der ursprünglich festgelegte Pauschalbeitrag der Kantone an den BIF von 500 Mio. Franken wird jährlich an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandprodukts und dem Bahnbau-Teuerungsindex angepasst.

Die Änderungen bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur erforderten eine Überarbeitung der kantonalen Gesetzgebung. Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) ist seit Anfang 2016 in Vollzug.

Während der Laufzeit des 6. öV-Programms (2019–2023) beteiligte sich der Kanton St.Gallen mit folgenden Anteilen am BIF-Beitrag der Kantone:

- BIF-Beitrag 2019: 33,939 Mio. Franken;
- BIF-Beitrag 2020: 33,651 Mio. Franken;
- BIF-Beitrag 2021: 30,768 Mio. Franken;
- BIF-Beitrag 2022: 31,849 Mio. Franken.

Gemäss Prognose des Bundes wird der BIF-Beitrag für das Jahr 2023 auf knapp 33 Mio. Franken ansteigen. Die Beiträge der Kantone blieben bis 2018 unverändert und wurden seit 2019 jährlich an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandproduktes und dem Bahnbau-Teuerungsindex angepasst. Für die kommenden Jahre ist mit einem kontinuierlichen Anstieg dieser Beiträge zu rechnen.

Die Gemeinden leisteten jeweils einen Anteil von 50 Prozent. Bei den BIF-Beiträgen der Gemeinden ist im Gesetz eine maximale Höhe von 17 Mio. Franken verankert worden.

## **1.2 Mittelbedarf**

### **1.2.1 Übersicht**

Mit dem 6. öV-Programm (2019–2023) beschloss der Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr in dieser Periode mit rund 372,8 Mio. Franken zu fördern. Die tatsächlichen Aufwendungen des Kantons zugunsten des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2019 bis 2023 betragen voraussichtlich knapp 340 Mio. Franken oder durchschnittlich 68 Mio. Franken jährlich. Das sind während der 5-jährigen Programmperiode rund 32,8 Mio. Franken weniger als ursprünglich angenommen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die tatsächlichen Nettobeiträge des Kantons für die Jahre 2019 bis 2022 sowie die erwarteten Aufwendungen (Budgetwerte) für das Jahr 2023 (Angaben in 1'000 Fr.):

	2019	2020	2021	2022	2023	Total
<b>Verkehrsangebot</b>						
Regional- und Ortsverkehr inkl.						
Angebotsausbau Bahnen und Busse	45'445	47'793	48'212	49'046	47'664	238'160
Tarifverbunde	253	243	275	316	269	1'357
Ergänzende Massnahmen	61	0	61	0	59	180
<b>Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde geleistet</b>	<b>45'759</b>	<b>48'036</b>	<b>48'547</b>	<b>49'363</b>	<b>47'992</b>	<b>239'697</b>
<b>Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde geplant</b>	<b>50'645</b>	<b>49'613</b>	<b>49'460</b>	<b>50'321</b>	<b>50'887</b>	<b>250'926</b>
<b>Differenz</b>	<b>-4'886</b>	<b>-1'577</b>	<b>-913</b>	<b>-958</b>	<b>-2'895</b>	<b>-11'229</b>
<b>Bahninfrastrukturfonds</b>						
Bahninfrastrukturfonds des Bundes	16'970	16'826	15'384	15'925	16'210	81'314
<b>Total Bahninfrastrukturfonds geleistet</b>	<b>16'970</b>	<b>16'826</b>	<b>15'384</b>	<b>15'925</b>	<b>16'210</b>	<b>81'314</b>
<b>Total Bahninfrastrukturfonds geplant</b>	<b>18'700</b>	<b>19'100</b>	<b>20'300</b>	<b>21'046</b>	<b>21'807</b>	<b>100'953</b>
<b>Differenz</b>	<b>-1'731</b>	<b>-2'274</b>	<b>-4'916</b>	<b>-5'121</b>	<b>-5'597</b>	<b>-19'639</b>
<b>Infrastruktur: eigene Investitionen</b>						
Eisenbahninfrastruktur: Erneuerung und Ausbau	4'280	3'406	4'071	2'928	0	14'685
Businfrastruktur, Ausbau (Regionale Bushöfe)	1'463	301	0	0	2'520	4'284
<b>Total Infrastruktur eigene Investitionen geleistet</b>	<b>5'743</b>	<b>3'707</b>	<b>4'071</b>	<b>2'928</b>	<b>2'520</b>	<b>18'969</b>
<b>Total Infrastruktur eigene Investitionen geplant</b>	<b>8'680</b>	<b>6'206</b>	<b>3'121</b>	<b>1'900</b>	<b>1'000</b>	<b>20'907</b>
<b>Differenz</b>	<b>-2'937</b>	<b>-2'499</b>	<b>950</b>	<b>1'028</b>	<b>1'520</b>	<b>-1'938</b>
<b>Total Infrastruktur geleistet</b>	<b>22'713</b>	<b>20'533</b>	<b>19'455</b>	<b>18'852</b>	<b>18'730</b>	<b>100'283</b>
<b>Total Infrastruktur geplant</b>	<b>27'380</b>	<b>25'306</b>	<b>23'421</b>	<b>22'946</b>	<b>22'807</b>	<b>121'860</b>
<b>Differenz</b>	<b>-4'667</b>	<b>-4'773</b>	<b>-3'966</b>	<b>-4'094</b>	<b>-4'077</b>	<b>-21'577</b>
<b>Gesamttotal geleistet</b>	<b>68'472</b>	<b>68'569</b>	<b>68'002</b>	<b>68'215</b>	<b>66'723</b>	<b>339'980</b>
<b>Gesamttotal geplant</b>	<b>78'025</b>	<b>74'919</b>	<b>72'880</b>	<b>73'267</b>	<b>73'694</b>	<b>372'786</b>
<b>Differenz</b>	<b>9'553</b>	<b>6'350</b>	<b>4'878</b>	<b>5'052</b>	<b>6'972</b>	<b>-32'807</b>

Die Folgen der Covid-19-Epidemie führten zu finanziellen Einbussen im öV. Durch die erheblichen Ertragsausfälle sind in den Jahren 2020 und 2021 Defizite bei den Transportunternehmen (TU) entstanden. Bund und Kantone haben den TU im Sinne einer Unterstützungsmassnahme in den beiden Jahren Defizitbeiträge zugesichert. Der Kanton bildete zur Finanzierung dieser Defizite Kreditreserven im Umfang von netto 3,75 Mio. Franken (im Jahr 2020) und netto 4,25 Mio. Franken (im Jahr 2021). Auf Basis der tatsächlichen Defizite wurden in der Folge in den Jahren 2021 und 2022 nicht benötigte Kreditreserven von netto 4,41 Mio. Franken aufgelöst (2021: 2,55 Mio. Franken; 2022: 1,86 Mio. Franken). Tatsächlich leistete der Kantone somit für Defizite in den Jahren 2020 bis 2021 Nettobeiträge von insgesamt 3,59 Mio. Franken. Diese Aufwendungen wurden auf Basis des Kantonsratsbeschlusses über die Zuweisung von ausserordentlichen Erträgen an das besondere Eigenkapital (sGS 831.51) gemäss erweitertem Verwendungszweck (Finanzierung von Massnahmen, die im Zusammenhang mit der Bewältigung der Folgen des Coronavirus stehen) aus

dem besonderen Eigenkapital finanziert und haben den allgemeinen Haushalt nicht belastet. Die Beiträge wurden jeweils im Folgejahr ausbezahlt. Einige TU konnte die Defizite nachträglich durch vorhandene Reserven aus eigenen Mitteln finanzieren.

In den aufgeführten Aufwendungen von rund 340 Mio. Franken sind die Nettobeiträge zur Defizitfinanzierung enthalten.

### **1.2.2 Begründung der Abweichungen**

Wie in Abschnitt 1.2.1 erwähnt, werden die Abgeltungen an die TU für die Bestellungen des Verkehrsangebots (einschliesslich Tarifverbunde) über den Zeitraum von fünf Jahren rund 11,2 Mio. Franken tiefer ausfallen als geplant. Dies ist vor allem auf erfolgreich geführte Offertverhandlungen, höhere Erlöse und Effizienzsteigerungen bei den TU zurückzuführen. Zudem sank der Abgeltungsbedarf, weil der Kanton das Angebot des Rheintal-Express (REX) nicht mehr mitbestellt. Dieser wird seit 2019 als Fernverkehrsangebot der SBB geführt. Der Wegfall dieser Mitbestellung führte ausserdem zu einem tieferen Anteil des Kantons am BIF-Schlüssel und somit zu einem geringeren BIF-Beitrag ab 2021 (für den BIF-Schlüssel massgebend sind jeweils die Angebotsparameter, die zwei Jahre zurückliegen). Hinzu kommt, dass die massgebende Teuerung (Bahnbauteuerung und Wirtschaftswachstum BIP) für die Berechnung des BIF-Beitrags nicht im damals prognostizierten Ausmass gestiegen ist.

## **2 7. öV-Programm (2024–2028)**

### **2.1 Auftrag des Kantonsrates**

#### **2.1.1 Mehrjahresprogramme**

Das GöV beinhaltet folgende Bestimmungen, die sich direkt zum öV-Programm äussern:

##### *Art. 2 öV-Programm*

<sup>1</sup> Der Kantonsrat beschliesst zur Planung des öffentlichen Personenverkehrs ein mehrjähriges öV-Programm.

<sup>2</sup> Das öV-Programm:

- a) zeigt die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten und Ziele des öffentlichen Verkehrs auf;
- b) unterstützt die strategische Planung des erforderlichen Verkehrsangebots und der Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Personenverkehr;
- c) stellt das für die Programmperiode geplante Verkehrsangebot und die geplanten Infrastrukturvorhaben dar;
- d) zeigt die Finanzierung des geplanten Verkehrsangebots und der geplanten Infrastrukturvorhaben auf.

<sup>3</sup> Es wird mit den übergeordneten Bundesprogrammen und dem Strassenbauprogramm zeitlich und inhaltlich abgestimmt.

##### *Art. 3 Einbezug der politischen Gemeinden: Grundsatz*

<sup>1</sup> Der Kanton berücksichtigt bei Erarbeitung und Umsetzung des öV-Programms die Interessen der politischen Gemeinden.

##### *Art. 4 Koordination*

<sup>1</sup> Die politischen Gemeinden koordinieren ihre Anliegen zum öffentlichen Personenverkehr auf regionaler Ebene.

<sup>2</sup> Der Kanton bezieht die politische Gemeinde, die einen erheblichen Ortsverkehr aufweist, direkt in die Planung ein.

Der Kantonsrat beschloss am 18. September 2018 das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.01). Für die Jahre 2024 bis 2028 wird das 7. öV-Programm vorgelegt.

## **2.1.2 Parlamentarische Aufträge**

### **2.1.2.a Aufträge zur Botschaft zum 5. öV-Programm (36.13.01)**

Im Rahmen der Beratungen zur Botschaft zum 5. öV-Programm vom 15. August 2013 hat der Kantonsrat die Regierung eingeladen, verschiedene Geschäfte zu forcieren. Unter anderem wurde die zeitnahe Umsetzung der Bahnausbauten im Rheintal, entlang des Walensees sowie im Raum Obersee gefordert. Die Bauarbeiten für diese Ausbauprojekte haben begonnen und liegen aktuell im Zeitplan. Das Bahnangebot im Raum Obersee wird ab 2024, das Angebot im Rheintal und entlang des Walensees ab 2025 verbessert.

Weiter hat der Kantonsrat die Regierung eingeladen, das Projekt FL.A.CH zwischen Buchs und Feldkirch (AT) zu realisieren. Den Auftrag, das Projekt FL.A.CH bis 2018 umzusetzen, schrieb der Kantonsrat am 7. Juni 2021 ab. Die Liechtensteiner Bevölkerung hat am 30. August 2020 die Genehmigung eines Verpflichtungskredits für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch–Buchs für eine S-Bahn Liechtenstein mit 62,3 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Für die Umsetzung des Auftrags fehlt damit das wichtigste Teilstück im Projekt. Das bestehende Angebot kann bis auf Weiteres nicht zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut werden. Zwischen den zuständigen Stellen in der Schweiz, im Fürstentum Liechtenstein und in Österreich laufen Bemühungen, das bestehende Angebot soweit wie möglich zu optimieren.

Schliesslich hat der Kantonsrat die Regierung eingeladen, die Wiedereröffnung der Bahnhaltestellen Schwarzenbach und Algetshausen-Henau aktiv anzugehen. Der Auftrag zur Wiedereröffnung der Haltestellen Algetshausen-Henau und Schwarzenbach schrieb der Kantonsrat am 7. Juni 2021 ab. Die Wiedereröffnung stünde im Widerspruch zu den raumplanerischen Zielen und Vorgaben des Kantons St.Gallen.

### **2.1.2.b Aufträge zum Bericht «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» (40.17.05)**

Am 24. November 2014 hat der Kantonsrat das Postulat 43.14.04 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» gutgeheissen. Der Kantonsrat hat den Bericht der Regierung (40.17.05) am 28. November 2017 zur Kenntnis genommen und den Anträgen der vorberatenden Kommission einstimmig zugestimmt. Ein Teil der Aufträge wurde bereits erledigt. Folgende Aufträge nach Art. 95 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11) sind noch hängig:

Die Regierung wird eingeladen:

1. auf der vollständigen Umsetzung der ZEB-Beschlüsse für die Infrastruktur zur Leistungssteigerung mit dem Ziel der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Winterthur–Wil–St.Gallen konsequent zu bestehen;
2. den Ausbau des urbanen Zentrums St.Gallen des Wirtschaftsraums St.Gallen-Bodensee als Vollknoten einzufordern;
3. die Umsetzung der im Rahmen von FABI beschlossenen Leistungssteigerungen (Abschnitte mit Doppelspurausbauten) im Rheintal bis spätestens 2023 voranzutreiben, indem separate Planaufgaberfahren für die Doppelspurabschnitte ausgelöst werden;
4. den Anschluss des Rheintals an das nationale Fernverkehrsnetz mittels schlanken Anschlüssen an die Vollknoten St.Gallen und Sargans rasch zu sichern.

Der Auftrag 1 wird bis Ende 2023, der Auftrag 3 bis Ende 2024 und der Auftrag 4 bis Ende 2025 erfüllt. Die entsprechenden Bauarbeiten laufen. Der im Auftrag 2 geforderte Ausbau zum Vollknoten St.Gallen wird mit dem Bahnausbau schritt 2035 gemäss Planungsstand vom November 2021 realisiert. Allerdings müssen die Planungen aufgrund des Verzichts der SBB auf die Technologie

der Wankkompensation überarbeitet werden. In den anstehenden Konsolidierungsarbeiten zum Angebotskonzept 2035 setzt sich die Regierung dafür ein, dass das Angebotsziel des Vollknotens St.Gallen trotz geänderten Rahmenbedingungen realisiert wird.

### 2.1.2.c Auftrag zum 6. öV-Programm (36.18.01)

Die vorberatende Kommission zum 6. öV-Programm hat dem Kantonsrat an ihrer Sitzung vom 13. August 2018 folgenden Auftrag zuhanden der Regierung beantragt:

«Die Regierung wird eingeladen, die S-Bahn Kanton St.Gallen einer Erfolgskontrolle (einschliesslich Nachfrage auf allen Abschnitten) zu unterziehen. Basierend auf dem Nachfragepotenzial, der daraus abgeleiteten Nachfrageprognose und im Einklang mit den Fernverkehrskonzepten 2025 und 2030/35 ist bis spätestens zum Vorliegen des nächsten öV-Programms eine Neukonzeption für ein zukünftiges, gezielt verdichtetes S-Bahn-Angebot zu entwickeln. Eine Etappierung ist aufzuzeigen.»

Der Kantonsrat hat die Botschaft zum 6. öV-Programm am 18. September 2018 einstimmig verabschiedet und dem Antrag der vorberatenden Kommission einstimmig zugestimmt.

Der Auftrag wurde in die Teilaufgaben Erfolgskontrolle, Potenzialanalyse und Neukonzeption unterteilt. Die drei Projekte wurden in den Jahren 2019 bis 2021 sequenziell bearbeitet. Die Regionen und weitere Anspruchsgruppen wurden einbezogen.

Die Erfolgskontrolle umfasste eine Analyse der relevanten Kennzahlen aus den Jahren 2013 bis 2019. Dank der Mitberücksichtigung der Werte aus dem Jahr 2013 konnten die Zustände vor der Einführung der S-Bahn St.Gallen in die Betrachtung miteinfließen. Die Analyse der Zeitreihen zeigt einen Rückgang der durchschnittlichen Auslastung und des Kostendeckungsgrades zwischen den Jahren 2013 und 2014. Dieser Rückgang kann mit dem erheblichen Angebotsausbau auf den Beginn des Fahrplanjahrs 2014 hin erklärt werden. Ab 2014 erfolgte eine stete Zunahme sowohl bei der durchschnittlichen Auslastung als auch beim Kostendeckungsgrad. Die Produktionseffizienz (Verhältnis Kurskilometer zu Einsatzzeit) konnte um mehr als 10 Prozent gesteigert werden. Die Vollkosten stiegen weniger stark an als die Zahl der Kurskilometer. Das lässt darauf schliessen, dass die neu eingeführten Fahrplan- und Produktionskonzepte einen effizienten und wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Die Nachfrage und die Erlöse nahmen gesamthaft deutlich zu. Kurzläufige Linien (Shuttle) fallen durch hohe Produktionskosten bei gleichzeitig tiefen Erlösen auf. Wo möglich wird versucht, auf solche Angebote zu verzichten. Angebote mit zu wenig Nachfrage oder zu tiefem Eigenfinanzierungsgrad werden laufend überprüft, optimiert oder abgebaut. Die durchgeführte Erfolgskontrolle ergänzt die jährlich erscheinenden Berichte zum öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen.

Die durchgeführte Potenzialanalyse zeigt einen heute hohen öV-Anteil bei Verkehrsströmen in die Stadtzentren und einen tiefen Anteil bei tangentialen Beziehungen und bei kurzen Distanzen. Die Verkehrsströme sind teils sehr dispers verteilt und damit nicht in jedem Fall für die Bewältigung mit einem Massentransportmittel geeignet. Die Untersuchung der Erreichbarkeit zeigt, dass der öffentliche Verkehr in die Zentren zeitlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durchaus konkurrenzfähig ist. Die Zu- und Abgangswege zum öffentlichen Verkehr machen teils einen erheblichen Anteil an der Gesamtreisezeit aus. Hier ist es zentral, dass die Entwicklung von Siedlung und Verkehr koordiniert verläuft. Die Aufwertung von Gebieten rund um stark frequentierte öV-Haltestellen kann die Wege und damit die Reisezeiten verkürzen. Die Abschätzung der öV-Potenziale erfolgte unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung bis 2040 und in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur. Im urbanen Raum kann allgemein ein höherer öV-Anteil erwartet werden als im ländlichen Raum mit dispersen Reisewegen. Die Analyse unterscheidet deshalb nach Raumtyp. Es zeigt sich, dass im Fürstenland, im Rheintal, Richtung Vorarlberg und im Raum Rapperswil das öV-Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist. Im

Toggenburg, im Sarganserland sowie bei Reisen in die Städte Zürich und St.Gallen wird das Potenzial bereits heute gut ausgeschöpft. Bei Reisen in die Gebiete St.Gallen Ost und St.Gallen West werden die Potenziale schlechter ausgeschöpft als bei Reisen ins Zentrum.

Die Arbeiten im Bereich Neukonzeption verfolgten das Ziel, gegenüber den geplanten Angebots-schritten 2025 und 2035 Verbesserungen zu erarbeiten. Dabei wurden zwei Ansätze verfolgt: Ein Bottom-up-Ansatz zielt auf die Optimierung des Bestands. Die bekannten Defizite werden erfasst und Verbesserungen geprüft, das bestehende Angebot aber möglichst erhalten. Der zweite Ansatz Top-down hat ein Zielbild als Massstab und erlaubt die Entwicklung der Angebote auf der grünen Wiese und ohne Berücksichtigung eines allfälligen Infrastrukturbedarfs. Dabei werden S-Bahnen aus den Agglomerationen hinaus in die Regionen geplant und nicht umgekehrt.

Die Untersuchungen zeigen, dass das bestehende System bereits so weit möglich optimiert ist. Weitere Optimierungen am Angebot, beispielsweise Taktverbesserungen, sind nur mit grossem Infrastrukturaufwand möglich. Ein grundsätzlicher Umbau des S-Bahn-Systems kann damit nicht stattfinden. Die mit dem Bahnausbau schritt 2035 geplanten Investitionen und Verbesserungen entsprechen den Empfehlungen der Analysen. Darunter fallen insbesondere der Ausbau der Knoten Wil, Rorschach und St.Gallen, der kontinuierliche Ausbau der S-Bahn-Durchmesserlinien in St.Gallen sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete St.Gallen Ost und St.Gallen West. Trotz Investitionen des Bundes in das Ostschweizer Bahnnetz können nicht alle Defizite beim Bahnangebot behoben werden. Der Kanton St.Gallen setzt sich bei der Ausarbeitung der nächsten Bahnausbau schritte dafür ein, dass die verbleibenden Defizite weiter reduziert werden können. Unter anderem sollen die Vertaktung der S-Bahn verbessert und die Knoten Rapperswil, Wil, St.Gallen und Sargans weiter stabilisiert und ausgebaut werden. Im internationalen Fern- und Regionalverkehr sollen die Anzahl Direktverbindungen und die Taktdichten der einzelnen Angebote erhöht werden.

## **2.1.3 Koordination mit den finanziellen Vorgaben von Bund und Kanton**

### **2.1.3.a Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr des Bundes**

Täglich nutzen schweizweit 2,5 Mio. Reisende den regionalen Personenverkehr (RPV). Die meisten Kundinnen und Kunden sind in Zügen und Bussen unterwegs, teilweise auch auf Schiffen, in Trams und Seilbahnen. Die Reisenden legen dabei je Jahr rund 9,5 Mrd. Kilometer zurück. Die Nachfrage (in Personenkilometern) im RPV hat seit dem Jahr 2008 um rund 40 Prozent zugenommen, im Durchschnitt um 3,4 Prozent je Jahr. Insbesondere die Bahn hat in diesem Zeitraum ein starkes Wachstum erfahren. Auf sie entfallen rund 80 Prozent des RPV.

Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende RPV-Angebot für zwei Jahre und dessen Kosten fest. Die Leistungen werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Seit dem Jahr 2018 plant der Bund die für die Abgeltung erforderlichen Mittel in diesem Bereich über einen jeweils für vier Jahre geltenden Verpflichtungskredit. Im Juni 2017 genehmigten die eidgenössischen Räte ein Budget von 4'104 Mio. Franken für die Jahre 2018–2021.

Der Bund stellt für die Periode 2022–2025 einen Verpflichtungskredit von 4'352,2 Mio. Franken bereit. Dieser Betrag ermöglicht es, den Ausbau der geplanten Verkehrsleistungen und die Folgekosten der für notwendig erachteten Investitionen zu finanzieren, die Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten in der Sparte RPV dauerhaft zu sichern und bis zu einem gewissen Grad die Folgen von Entscheidungen aufzufangen, die kurz- oder mittelfristig noch getroffen werden könnten.

Die Bewertung der finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Epidemie für den RPV in der Periode 2022–2025 unterliegt weiterhin zahlreichen Unsicherheiten. Nach den Prognosen der Branche

werden die Auswirkungen auf die Transporterlöse voraussichtlich bis 2024 spürbar sein. Der vorgeschlagene Kredit berücksichtigt die damit zusammenhängenden Ausfälle derzeit noch nicht. Falls erforderlich, wird ein Zusatzkredit beantragt. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind die stark gestiegenen Kosten für Energie und Personal.

Der vom Bund beschlossene Verpflichtungskredit in Höhe von 4'352,2 Mio. Franken basiert auf folgenden Werten (Stand Februar 2021):

Abgeltungen 2022	1'062,5 Mio. Franken
Abgeltungen 2023	1'080,0 Mio. Franken
Abgeltungen 2024	1'093,9 Mio. Franken
Abgeltungen 2025	1'115,8 Mio. Franken
Total 2022–2025	4'352,2 Mio. Franken

Es ist nicht auszuschliessen, dass der Bund diese Werte entsprechend den nächsten Budgetentwicklungen, insbesondere für die Jahre 2024 und 2025, anpasst.

Der Bundesrat hat Mitte Februar 2023 lineare Kürzungen von zwei Prozent gegenüber dem Finanzplan des Vorjahres bei allen schwach gebundenen Ausgaben beschlossen. Zu diesen gehört auch der RPV. Diese Vorgabe gilt für den Voranschlag 2024 und soll in den Jahren 2025 und 2026 weitergezogen werden. Das Bundesamt für Verkehr wurde beauftragt, in Abstimmung mit den Kantonen und den Transportunternehmen konkrete Massnahmen im RPV auszuarbeiten. Die Ergebnisse dieses Auftrags liegen noch nicht vor.

### 2.1.3.b Langfristige Finanzperspektiven des Kantons

Mit Beschluss vom 24. Februar 2015 zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) der Jahre 2016 bis 2018 beauftragte der Kantonsrat die Regierung, in einem Bericht aufzuzeigen, wie inskünftig mittelfristig die Aufwandentwicklung begrenzt und die Ertragsentwicklung gesichert werden kann, damit der Kantonshaushalt im Gleichgewicht bleibt. Mit Beschluss vom 1. März 2016 nahm der Kantonsrat den Bericht der Regierung zu den Langfristigen Finanzperspektiven 2015 (LFP 2015) vom 22. Dezember 2015 zur Kenntnis (33.16.04A). Die Regierung hatte in diesem Bericht auf Grundlage einer Analyse der finanziellen Entwicklungen in den Jahren 2015 bis 2035 aufgezeigt, wie mittelfristig die Aufwandentwicklung begrenzt und die Ertragsentwicklung gesichert werden kann, damit der Kantonshaushalt im Gleichgewicht bleibt. Der Bericht zu den LFP 2015 wurde in dieser Form im Jahr 2015 erstmals erstellt.

Die Regierung erstellt einmal je Amtsdauer einen Bericht zu den Langfristigen Finanzperspektiven. Der Bericht zu den Langfristigen Finanzperspektiven 2019 (33.20.04A [LFP 2019]) für die neue Amtsdauer konzentriert sich auf die Frage, wie sich die relevanten Aufwand- und Ertragspositionen begrenzen bzw. steuern lassen, um eine nachhaltige Finanzpolitik sicherstellen zu können. Die Grundproblematik im Kantonshaushalt besteht darin, dass der Gesamtaufwand masslich schneller wächst als der Gesamtertrag. Gemäss Langfristprojektion 2023–2029 ist ab dem Projektionsjahr 2024 ein leichtes Auseinanderdriften zwischen dem Aufwands- und Ertragswachstum zu erwarten. Die Entwicklung auf der Aufwandseite ist vor allem bedingt durch das hohe Wachstum der Staatsbeiträge.

Das Volkswirtschaftsdepartement zeigte in seinem Reporting per Ende 2019 auf, wie Handlungsempfehlungen zu den Staatsbeiträgen laufend umgesetzt werden:

- Die Kantone St.Gallen, Aargau, Thurgau, Bern, Basel-Landschaft, Luzern und Solothurn haben zusammen ein Benchmarksystem für Bahnen und Busse aufgebaut. Es ist etabliert und wird zur Beurteilung der Offerten der Transportunternehmen verwendet.
- Die aufgeführten Kantone setzen sich für ein nationales Benchmarksystem ein, das auf dem bereits entwickelten basiert.

- Die Kantone der Planungsregion Ostschweiz arbeiten bei der Bestellung von Transportleistungen intensiv zusammen. Der Fachausschuss RÖV (SH, TG, SG, AI, AR, GL, GR) unter der Leitung des Kantons St.Gallen organisiert diese Zusammenarbeit. Der Fachausschuss trifft sich viermal jährlich.
- Der Kanton St.Gallen hat zusammen mit dem Kanton Appenzell A.Rh. mit der Postauto AG eine Zielvereinbarung für die Linien im Appenzeller Vorderland ausgearbeitet. Dadurch konnte der Abgeltungsbedarf reduziert werden.
- Im Bericht öV wird jährlich der Kostendeckungsgrad jeder öV-Linie veröffentlicht. Der Kanton St.Gallen ist der einzige Kanton in der Schweiz mit dieser Praxis. Im Weiteren werden die Angebotsstandards gemäss den gesetzlichen Vorgaben angewendet.
- Die Linien in der Region Rorschach/Goldach (Seebus) wurden für die Leistungserbringung ausgeschrieben.
- Eine neue Linie in Wil ist an das Busunternehmen mit der preisgünstigsten Offerte vergeben worden.
- Ausbauvorhaben werden über die GVS, das öV-Programm und die Bahnausbau Schritte 2025 und 2035 der Regierung vorgelegt. Die Entscheidungskompetenz für Infrastrukturvorhaben liegt jedoch beim Bund (BIF). Mit dem Projekt öV-Entwicklung 2025–2040 erfüllt die Regierung den Auftrag des Kantonsrates, eine Erfolgskontrolle der S-Bahn St.Gallen durchzuführen.
- Das Kostenwachstum bewegt sich im Rahmen der Vorgaben bzw. wird eingehalten.

#### **2.1.4 Koordination mit der Umsetzung der Bahnausbau Schritte**

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit der Umsetzung des Gesetzes liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für Bahnausbau Schritte seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Ausbauschritte werden gemäss Art. 48b des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 421.101; abgekürzt EBG) in Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) koordiniert und etappiert. Damit sind auch die Termine und Fristen der nationalen Planungen vorgegeben. Insbesondere im langfristigen Bereich stimmen die nationalen und kantonalen Planungszyklen nicht überein. Die in Art. 2 Abs. 3 GÖV geforderte zeitliche und inhaltliche Abstimmung zwischen den Bundesprogrammen und dem öV-Programm ist herausfordernd. Mit einem intensiven Austausch unter sämtlichen Beteiligten sowie einer langfristigen Planung begegnet der Kanton dieser Herausforderung.

#### **2.1.5 Koordination mit dem Strassenbauprogramm**

Art. 2 Abs. 3 GÖV gibt vor, dass das öV-Programm zeitlich und inhaltlich mit dem Strassenbauprogramm abzustimmen ist. Dies ermöglicht es dem Kantonsrat, die Ausbauvorhaben zeitgleich zu behandeln und so die Schwerpunkte der st.gallischen Verkehrspolitik zu setzen und in einer rollenden Planung festzulegen.

Verschiedene im 7. öV-Programm vorgeschlagene Angebotsoptimierungen bei Buslinien bedingen eine Anpassung der Infrastrukturen entlang von Kantonsstrassen. Die Umsetzung dieser Massnahmen wird im 18. Strassenbauprogramm beantragt (vgl. Teil C). Weiter vorgeschlagen werden Massnahmen zur Stabilisierung der Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie Massnahmen zur Behebung von heute bestehenden Erschliessungslücken. Über die Umsetzung entscheidet der Kantonsrat.

## **2.2 Vorgaben**

### **2.2.1 Strategie öffentlicher Verkehr**

Als Grundlagen für die Strategie öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen dienen die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen, die Schwerpunktplanung der Regierung sowie die Departementsstrategie des Volkswirtschaftsdepartementes. Die Strategie öffentlicher Verkehr legt Leit-

linien bezüglich der künftigen kantonalen Politik des öffentlichen Verkehrs fest und konkretisiert strategische Vorgaben und Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

### 2.2.1.a Strategische Ziele

Die Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie, der Schwerpunktplanung der Regierung sowie der Departementsstrategie des Volkswirtschaftsdepartementes werden in der Strategie öffentlicher Verkehr wie folgt konkretisiert:

#### *Erreichbar: Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit*

- 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.
- Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München, wird verbessert. 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.
- Der Vollknoten St.Gallen (gemäss Botschaft FABI und Langfristperspektive Bahn) wird aufgebaut.
- Die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherheit werden gesteigert.
- Im innerschweizerischen Fernverkehr wird ganztägig mindestens der Halbstundentakt angeboten.
- Die S-Bahn St.Gallen bildet das öV-Rückgrat zwischen den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen.

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

- Die Energieeffizienz des öffentlichen Verkehrs wird erhöht.
- Die Umweltbelastung des öffentlichen Verkehrs je Personenkilometer wird reduziert.

#### *Solidarisch und Sicher: Berücksichtigung der Sicherheit und Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden*

- Der Anteil der Bevölkerung mit Zugang zum öffentlichen Verkehr wird durch eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr erhöht.
- Der Zugang zu den Haltestellen wird für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Im Rahmen der Verhältnismässigkeit und unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr für schwächere Verkehrsteilnehmer verbessert.
- Die Sauberkeit, Sicherheit und Kundenzufriedenheit werden gesteigert.
- Der Zugang zu Fahrausweisen des öffentlichen Verkehrs und die zu Grunde liegenden Tarife werden vereinfacht.
- Moderate Preiserhöhungen bei Angebotsausbauten und zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades sollen bei Bedarf umgesetzt werden.

#### *Finanzierbar und Wirtschaftlich: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs*

- Der Kostendeckungsgrad des Gesamtsystems wird laufend erhöht.
- Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes wird erhöht.

- Der Mitteleinsatz erfolgt effizient und effektiv.
- Die langfristige Finanzierung wird sichergestellt.
- Kennzahlen zum öffentlichen Verkehr im Kanton werden transparent dargestellt.

Wie in der Gesamtverkehrsstrategie stehen auch in der Strategie öffentlicher Verkehr einzelne Ziele zueinander im Widerspruch. Nicht alle Anforderungen können im Einzelfall gleich gut erfüllt werden. Die Abwägung zwischen den einzelnen Kriterien erfolgt dann projekt- und objektbezogen.

### 2.2.1.b Stossrichtungen und Massnahmen

Zur Erreichung der oben genannten Ziele werden folgende Stossrichtungen verfolgt und Massnahmen umgesetzt:

#### *Verkehrsangebot*

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs richtet sich nach den Angebotsstandards, vorbehältlich der gesetzlichen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit/Nachfrage. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abgestimmt. Es wird auf eine auf den öV ausgerichtete Siedlungsentwicklung hingewirkt.

Die Entwicklung der Angebote erfolgt in Koordination mit den Bahnausbauprojekten des Bundes sowie in enger Abstimmung mit den Nachbarkantonen, den Regionen, den Gemeinden, den Transportunternehmen, den kantonalen Ämtern und weiteren Beteiligten. Der motorisierte Individualverkehr, der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr ergänzen sich dabei sinnvoll. Die einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsarten sind aufeinander abgestimmt und bilden attraktive Reiseketten.

Die Entwicklung auf nachfragestarken und kapazitätskritischen Achsen wird mittels Monitoring überwacht, um frühzeitig intervenieren zu können.

#### *Verkehrsinfrastruktur*

Um für die strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel ein möglichst hindernisfreies Verkehren und die Zuverlässigkeit zu garantieren, werden Verbesserungen wie Eigentrassierung oder öV-Priorisierung eingefordert. Neue Linienführungen oder gänzlich neue Konzepte werden mit der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur koordiniert.

#### *Hindernisfreier öffentlicher Verkehr*

Die Strasseneigentümer sind verpflichtet, bis Ende 2023 das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3; abgekürzt BehiG) umzusetzen. Eine vollständige Umsetzung ist nicht realistisch, wäre aber auch nicht verhältnismässig. Anhand von Kriterien wie der Zentrumsfunktion und Bedeutung, den Passagierfrequenzen und den Reisezielen von mobilitätseingeschränkten Personen werden die noch nicht umgebauten Haltestellen priorisiert.

#### *Qualitätssteuerung*

Der Tarifverbund Ostwind misst alle vier Jahre die Kundenzufriedenheit mit Fragebogenerhebungen. Die nächste Erhebung findet im Jahr 2024 statt. Die Ergebnisse werden den betroffenen Bestellern und den Transportunternehmen zur Verfügung gestellt.

Neben den Kundenzufriedenheitsumfragen hat der Bund für den regionalen Personenverkehr inzwischen ein schweizweites Qualitätssystem (QMS RPV CH) eingeführt. In einem nächsten Schritt soll auch der Ortsverkehr damit beurteilt werden. Nebst automatisiert übermittelten Pünktlichkeitsdaten werden von Testkunden verschiedene Qualitätsmerkmale in den Fahrzeugen und an Haltestellen nach objektiven Massstäben gemessen.

### *Fahrgastinformation*

Die Fahrgastinformation trägt entscheidend zur Kundenzufriedenheit bei. Neue technologische Entwicklungen werden genutzt, um die Kundeninformation im Regelbetrieb und im Ereignisfall zu verbessern. Bei der technologischen Weiterentwicklung werden die Vorgaben des BehiG berücksichtigt. Informationen zum öffentlichen Verkehrsangebot sollen schnell, einfach und möglichst jederzeit zur Verfügung stehen.

### *Vertrieb und Tarife*

Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird vereinfacht, indem die Digitalisierung des Vertriebs konsequent weitergeführt wird und einfache, einheitliche und übergreifende Tarifstrukturen geschaffen werden. Eine bediente Marktpräsenz, die sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste und an den technischen Möglichkeiten orientiert, stellt unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte die Grundversorgung sicher. Die Interessen des Kantons St.Gallen werden mit der Mitarbeit in nationalen Projekten vertreten.

### *Ökologie*

Unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wird die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen gefördert. Angebote werden bedarfsgerecht dimensioniert. Der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoss je Personenkilometer werden gesenkt.

### *Wirtschaftlichkeit*

Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird verbessert. Bei Nichterfüllung von Vorgaben oder unbefriedigendem Preis-Leistungs-Verhältnis wird das Mittel der Zielvereinbarung oder der Ausschreibung eingesetzt. In Zusammenarbeit mit anderen Kantonen wird ein Benchmark-System betrieben. Der Kanton prüft Kostenreduktionspotenziale im öV durch Angebotsveränderungen oder -abbauten.

Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur werden nur dort weiter ausgebaut, wo die Nachfrage oder das Potenzial genügend gross sind und die im kantonalen Gesetz definierten Zielvorgaben betreffend Kostendeckungsgrad und Einsteiger je Kilometer erreicht werden. Die Bestellung von Leistungen des Regionalverkehrs erfolgt aufgrund von klaren aber differenzierten Standards. Die Finanzierung von Investitionen und der Folgekosten sind mit dem Investitionsentscheid zu sichern.

Ein Standbericht zum öffentlichen Verkehr gibt regelmässig Auskunft über die aktuelle öV-Situation im Kanton. Speziell eingegangen wird auf die Kosten, die Abgeltungen, die Erreichung der kantonalen Mindest- und Zielvorgaben sowie das Fahrgastaufkommen in Bahnhöfen und auf Strecken.

Für Fahrleistungen wird eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung verfolgt.

Die breit abgestützte Finanzierung durch Bund, Kantone und Gemeinden wird erhalten.

## **2.2.2 Angebotsstandards**

Als Grundlage für die öV-Planung wurden im Kanton St.Gallen Angebotsstandards erarbeitet, die auf den jeweiligen Raum bezogen das angemessene öV-Angebot definieren. Ziel ist es, die öV-Erschliessung in vergleichbaren Regionen besser nach einheitlichen Kriterien beurteilen zu können, um damit das öV-Angebot gezielt weiterentwickeln zu können. Nach erfolgter Vernehmlassung bei den Regionen, Transportunternehmen und Nachbarkantonen im Jahr 2012 hat das Volkswirtschaftsdepartement die Standards im Januar 2013 verabschiedet. Zusammen mit den im Gesetz

über den öffentlichen Verkehr definierten Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage steht so ein Instrumentarium zur Verfügung, welches das bestehende und künftige kantonale öV-Angebot transparent und einheitlich beurteilen lässt.

Das geschaffene Instrument bewährt sich grundsätzlich. Teils besteht Bedarf für Anpassungen, beispielsweise bei öV-Linien, die über die Kantons- oder Landesgrenzen hinausgehen. Hier treffen die St.Galler Vorgaben auf die in der Regel unterschiedlichen Vorgaben der Nachbarkantone und -länder. In den jeweiligen Vorgaben spiegelt sich auch die Finanzpolitik und die Haltung zum öV allgemein wieder. Die Harmonisierung der Vorgaben über die Grenzen hinweg ist daher anspruchsvoll, wird aber wo möglich und sinnvoll angestrebt.

### **2.2.3 Regionale Angebotsbegehren**

Art. 4 GöV sieht vor, dass die politischen Gemeinden ihre Anliegen zum öffentlichen Personenverkehr auf regionaler Ebene koordinieren. Gemäss Leistungsvereinbarung zwischen den Regionen und dem Kanton erfolgt diese Abstimmung zwischen Gemeinden und Regionen und den Regionen und dem Kanton laufend. Vor Beginn der Bearbeitungsphase zum 7. öV-Programm (Ende 2021) hat das Amt für öffentlichen Verkehr die sechs Regionen des Kantons sowie die Städte mit Ortsverkehr eingeladen, die Angebotsbegehren ihrer Gemeinden zu ermitteln. Danach erfolgte, in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Regionen, ein Abgleich der Begehren mit den kantonalen Planungen. Die Erwartungen der Regionen erwiesen sich als grösstenteils deckungsgleich mit den Vorhaben des Kantons. Mit dem Ziel, die vorhandenen finanziellen Mittel möglichst zielführend einzusetzen, erfolgte eine Priorisierung unter den Begehren. Eine hohe Priorisierung erhielten Vorhaben, die langfristig und auf nationaler Ebene geplant wurden und nur dank hohen Investitionen realisiert werden können (namentlich Stadtbahn Obersee 1. Etappe und Halbstundentakt Fernverkehr im Rheintal) sowie Angebote, die zur Behebung von Kapazitätsproblemen und zur Steigerung der Effizienz beitragen. Ein Grossteil dieser Vorhaben entstammt dabei aus überregional und in Zusammenarbeit mit Nachbarländern, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden entwickelten Angebotskonzepten oder Agglomerationsprogrammen. Die weiter verfolgten Massnahmen erfüllen die Vorgaben der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen, sind kompatibel mit dem kantonalen Raumkonzept und entsprechen den Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen. Jene Begehren, die nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden konnten, werden bei der Erarbeitung des 8. öV-Programms auf ihre Aktualität geprüft und wieder als Begehren gelistet. Die so erarbeiteten regionalen Angebotsbegehren bilden die Grundlage für die vorgeschlagenen Angebotsmassnahmen im Regionalverkehr.

Bei der Umfrage formulierten die Regionen und Gemeinden den Wunsch nach neun neuen S-Bahn-Haltestellen:

- Algetshausen;
- Goldach, Rietli;
- Gossau, Sommerau;
- Haag-Gams;
- Waldkirch, Golfpark;
- Wil West/Bild;
- Wil/Rickenbach;
- Uznach, Linthpark;
- Uznach, Spital.

Ein Teil der begehrten Haltestellen wurde bereits bei anderer Gelegenheit, beispielsweise in Ausbauprogrammen des Bundes, geprüft und verworfen.

Die Beurteilung einer neuen S-Bahn-Haltestelle erfolgt aufgrund von verschiedenen Kriterien (Liste nicht abschliessend):

- Potenzialanalyse: Im Einzugsbereich einer neuen S-Bahn-Haltestelle sollen sich möglichst viele potenzielle S-Bahn-Nutzer (Einwohner, Beschäftigte, usw.) befinden.
- Nutzerprognose: Um den Aufwand für eine neue S-Bahn-Haltestelle rechtfertigen zu können, sollen möglichst viele Personen die neue S-Bahn-Haltestelle nutzen.
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Verkehr ist untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem Freizeitverhalten verbunden. Eine neue Haltestelle muss die raumplanerischen Vorgaben des Kantons erfüllen.
- Grobe betriebliche Machbarkeit: Eine neue S-Bahn-Haltestelle hat Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Die betriebliche Machbarkeit muss sowohl im aktuellen als auch in künftigen Fahrplänen gewährleistet sein.
- Grobe bautechnische Machbarkeit: Eine neue S-Bahn-Haltestelle bedingt Anpassungen bei der Infrastruktur. Im Minimum ist eine Perronkante mit Zugängen erforderlich. Allenfalls sind durch die Fahrplanänderungen auch weitere Ausbauten erforderlich. Diese Infrastrukturen müssen machbar sein. Im Idealfall sind sie aufwärtskompatibel mit künftigen Fahrplankonzepten.
- Grobe Abschätzung der Investitionsausgaben Infrastruktur: Die Investitionsausgaben und die Folgekosten für die im Zusammenhang mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle erforderlichen Infrastrukturen sind auszuweisen. Die Kosten sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen stehen.
- Betriebs- und Opportunitätskosten: Eine neue S-Bahn-Haltestelle führt zu einer Veränderung der Betriebskosten bei der Bahn und allenfalls auch beim Bus. Anzustreben sind minimale zusätzliche Betriebskosten, allenfalls sind unter Einbezug von möglichen Anpassungen beim Busangebot auch Betriebskostenreduktionen möglich.
- Reisezeitbilanz: Für die Kundinnen und Kunden führt eine neue S-Bahn-Haltestelle zu Reisezeitveränderungen. In der Regel profitieren diejenigen, welche die neue S-Bahn-Haltestelle nutzen. Demgegenüber ergeben sich für die Durchfahrenden in der Regel Reisezeitverlängerungen. Insgesamt ist eine Minimierung der Gesamtreisezeit aller Reisenden anzustreben.

Die Finanzierung von neuen Haltestellen auf dem Bahnnetz erfolgt in der Regel durch den Bund. Die Ausbauten werden im ordentlichen Prozess für Ausbauten gem. Art. 48b EBG geplant und vom Parlament beschlossen. Die Folge- und Betriebskosten der neuen Haltestelle werden in diesem Fall vom Bund getragen.

Der Kanton St.Gallen beurteilt während der Laufzeit des 7. öV-Programms die Zweckmässigkeit der im oberen Teil des Abschnitts gelisteten Haltestellen. Bei Eignung finden sie Eingang in die Eingabe des Kantons für den nächsten Bahnausbau schritt.

#### **2.2.4 Datengestützte öV-Planung**

Seit 2022 beteiligt sich der Kanton St.Gallen finanziell an den Arbeiten im Projekt «öV42». Ziel des Projekts ist es, die Mobilität smarter zu gestalten und den vom Verkehr verursachten Ausstoss von CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Das Projekt wird von einem Konsortium mit SBB, BLS, SOB und PostAuto getragen und vom Kanton St.Gallen unterstützt. Auch der Tarifverbund Ostwind ist eng einbezogen. «öV42» nutzt bestehende Mobilfunkdaten, um damit das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufzuzeigen. Die grosse Menge an verfügbaren Daten und die sehr gute Datenqualität erlauben es, Angebotsverbesserungen gezielter zu erarbeiten. Die Daten und Auswertungen werden weiter namhaften im Kanton ansässigen Firmen zur Verfügung gestellt, die damit ihre Pendlermobilität nachhaltiger gestalten wollen. Aus dieser Zusammenarbeit heraus sind an verschiedenen Orten im Kanton Pilotprojekte entstanden, die sich mit der Mobilität von Pendlern und Freizeitreisenden befassen.

## 2.3 Angebotsentwicklung Fernverkehr

Die wesentlichste Änderung im Angebot des Fernverkehrs während der Programmlaufzeit betrifft das Rheintal und den südlichen Kantonsteil. Nach über zweijähriger Bauzeit wird ab Ende 2024 der InterRegio zwischen St.Gallen, Buchs und Sargans im Halbstundentakt verkehren. Damit werden die Zentren im Rheintal und im Werdenberg rasch und regelmässig miteinander verbunden. Das neue Produkt bildet das Rückgrat der öV-Erschliessung der beiden Regionen. Die Buslinien in den Regionen werden auf das neue Angebot hin angepasst. Ebenfalls ab Dezember 2024 hält der InterRegio Zürich–Sargans–Chur neu in Unterterzen. Ein nächster wichtiger Angebotsschritt erfolgt Ende 2025: Die InterCity-Züge zwischen Zürich, Sargans und Chur können ab diesem Zeitpunkt durchgehend halbstündlich verkehren. Zusätzlich hält der InterRegio Zürich–Sargans–Chur auch in Flums. Die heute teilweise bestehenden Lücken werden geschlossen.

## 2.4 Regionale Angebotsentwicklung

Mit dem Einbruch der Fahrgastzahlen im Zuge der Corona-Massnahmen sank der Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr. Bei gleichbleibendem Angebot resultierte ein höherer Abgeltungsbedarf. Die Fahrgastzahlen erholen sich erfreulich schnell. Dennoch wurde die Entwicklung der Erlöse um einige wenige Jahre zurückgeworfen. Zur Stabilisierung der Staatsbeiträge ist dieser Umstand bei der Prüfung von künftigen Ausbauten im abgeltungsberechtigten Verkehr zu berücksichtigen. Weiter bilden die Wirtschaftlichkeit, die Auslastung und die Netzwirkung die wesentlichen Voraussetzungen für die Berücksichtigung von einzelnen Angebotsausbauten.

### 2.4.1 Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee

Zur Agglomeration Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee gehören 33 Gemeinden aus den drei Kantonen St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau. In der Region wohnen rund 250'000 Menschen und sie verfügt über rund 150'000 Arbeitsplätze. Das Hauptzentrum St.Gallen wird mit den vier Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon und Rorschach ergänzt und bildet das bedeutendste Zentrum der Ostschweiz. Die öV-Erschliessung baut auf dem Fernverkehrsknoten St.Gallen und der S-Bahn St.Gallen auf. Ergänzt wird sie durch ein feinmaschiges Netz an Stadt- und Regionalbussen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtpendlerverkehr beträgt auf der Strecke zwischen Zürich und St.Gallen über 90 Prozent, während er auf den kürzeren Distanzen deutlich geringer ist. So bewegt sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs zwischen den Zentren und von den umliegenden Gemeinden in die Zentren bei 30 bis 50 Prozent. Wo verhältnismässig schlechte öV-Verbindungen bestehen, steigt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf über 90 Prozent.

#### 2.4.1.a Bahnangebot

Während der Laufzeit des 7. öV-Programms sind auf dem Bahnkorridor St.Gallen Richtung Rheintal Angebotsausbauten geplant:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Buchs–Sargans	Einführung Halbstundentakt Fernverkehr	2025 <sup>2</sup>

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten im Raum Obersee wird weiter das Angebot zwischen St.Gallen und Rapperswil verbessert. Zudem sind verschiedene regionale Angebotsausbauten vorgesehen:

<sup>2</sup> Die Terminangaben beziehen sich nachfolgend jeweils auf das Fahrplanjahr. Das Fahrplanjahr 2025 beginnt mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2024.

<b>Regionalverkehr</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Termin</b>
St.Gallen–Wattwil–Rapperswil (S4)	Beschleunigung und zweite stündliche Direktverbindung	2024
Nesslau–Wattwil–St.Gallen (S2)	Frühverbindung Nesslau–Wattwil–St.Gallen	2024
St.Gallen–Weinfelden (S5)	Schliessen Taktlücken Montag–Freitag zwischen 6 und 20 Uhr	2024
Nachtnetz Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen (SN 10)	Taktausbau, Grundtakt um 30 Minuten gedreht	2025
Gossau–Herisau–Appenzell–Waserauen (S23)	Schliessen von Taktlücken frühmorgens und nachmittags	2024
St.Gallen–Teufen–Appenzell (S21/S22)	Ausbau Schnellzugsverbindungen Appenzell–St.Gallen	2025
Rhoneck–Walzenhausen (S26)	Automatisierung, Schliessung Taktlücken und Ausdehnung Betriebszeiten	2026
Trogen–St.Gallen–Teufen (S21/S22)	Schliessung der Taktlücken zum durchgehenden Viertelstundentakt	2028

Die Planungen für eine Durchbindung des bestehenden Regional-Express Herisau–St.Gallen–Konstanz weiter nach Singen–Schaffhausen–Waldshut–Basel (Hochrhein-Bodensee-Express) sind weit fortgeschritten. Für das neue Angebot auf deutscher Seite müssen zusätzlich Fahrzeuge beschafft werden. Ausserdem laufen Planungen zur Beseitigung eines Trassenkonflikts im Raum Konstanz. Eine Durchbindung wäre frühestens ab dem Jahr 2028 machbar. Verbindliche Aussagen zum Einführungszeitpunkt und zu den mutmasslichen Kosten liegen noch nicht vor.

Die bereits seit mehreren Jahren geplante Einführung des durchgehenden Halbstundentakts der S5 zwischen St.Gallen und Weinfelden an Werktagen war mit den bisherigen gesetzlichen Grundlagen nicht möglich. Art. 14 Abs. 2 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt VöV) verlangte, dass Abgeltungen für Angebotsausbauten nur für Linien geleistet werden, welche die Zielvorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage erfüllen. Die in Anhang 2 VöV festgelegten Zielvorgaben zum Kostendeckungsgrad wurden auf dieser Linie nicht ganz erreicht. Der Kanton Thurgau als Hauptbesteller war an einem gezielten Ausbau interessiert. Der Kanton St.Gallen hat per Anfang 2023 die Verordnung über den öffentlichen Verkehr geringfügig angepasst, so dass er als Minderheitsbesteller den Ausbau nicht weiter blockieren muss. Dank der zusätzlichen Kurspaare können die Entwicklungsgebiete in Winkeln und Bruggen besser erschlossen werden.

#### 2.4.1.b Busangebot

In der Region St.Gallen sollen Buslinien vermehrt als Zubringer zu Mobilitätshubs dienen und dort eine optimale Abstimmung zwischen Bahn und Bus ermöglichen. Im Agglomerationskern bilden die S-Bahn und der Stadtbus das Rückgrat des öV-Systems. Regionalbuslinien sollen Mobilitätshubs bedienen und dort enden oder in der Stadt nur noch an Hauptzielen halten. Die Regionalbusse als rasche Zubringer von der Region in die Stadt werden so gestärkt, während dem der Stadtbus die Feinverteilung übernimmt. Die Ausbauten und Konzeptänderungen orientieren sich am öV-Konzept der Agglomeration.

Die Stadt St.Gallen hat Kosteneinsparungen beim öffentlichen Verkehr beantragt. Mit dem Fahrplan 2023 wurden bereits vier entsprechende Massnahmen umgesetzt. In der Programmperiode ist die Umsetzung von zwei weiteren Massnahmen vorgesehen. Diese wurden so gewählt, dass die negativen Auswirkungen auf die Fahrgäste möglichst gering sind.

Korridor / Region	Massnahme	Termin
St.Gallen–Wittenbach–Arbon	Verlängerung Linie 3 nach Wittenbach, Einkürzung Linie 200 bis Wittenbach, Einführung Linie 207 Arbon–Roggwil–Kupferwiese–Berg SG–Wittenbach zur Hauptverkehrszeit, Ausbau Schnellbuslinie 201 Arbon–St.Gallen	2024
Stadt St.Gallen	Optimierung Linien 10 und 11	2024
St.Gallen–Winkeln–Mettendorf–Gossau	Streckenführung Linie 151 über Bahnhof Winkeln	2024
Goldach Bahnhof–Rietli	Verlängerung Betriebszeit Linie 253	2024
Gossau Bahnhof–Walter Zoo	Verdichtung Linie 155 zum Halbstundentakt	2024
Ganze Region	Anpassung Nachtnetz Bus an geändertes S-Bahn-Nachtnetz	2025
Herisau–Winkeln–Abtwil–Engelburg	Verdichtung Linie 158 zum Viertelstundentakt zwischen Herisau und Abtwil	2025
Gossau	Verbesserungen Busangebot gemäss Gesamtverkehrskonzept Gossau	2025
Stadt St.Gallen	Einkürzung Linie 9 bis St.Gallen Neudorf/R'str, Erschliessung Schuppis mit Linien 120 und 242	2025
Areal St.Gallen West-Gossau Ost (ASGO)	Verbesserungen Busangebot	2028

## 2.4.2 Region Rheintal

Das untere Rheintal ist ein grenzüberschreitender Lebensraum mit rund 342'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Auf St.Galler Seite leben rund 72'000 Personen, auf Vorarlberger Seite 270'000. Sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr existieren starke Pendlerströme in beide Richtungen. Der überwiegende Anteil des Verkehrs verlässt dabei das Rheintal nicht. Nur knapp 10 bis 20 Prozent der Pendlerinnen und Pendler, je nach Route, nutzen dabei den öffentlichen Verkehr. Ein stark belastetes Strassennetz und teilweise überlastete Grenzübergänge haben sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs Folgen.

### 2.4.2.a Bahnangebot

Während des 6. öV-Programms wurde vor allem das internationale Bahnangebot Richtung Bregenz–Lindau–München ausgebaut. Im 7. öV-Programm sind vor allem im nationalen Verkehr Ausbauten geplant. Es werden folgende Angebotsverbesserungen vorgeschlagen:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Buchs–Sargans	Einführung Halbstundentakt Fernverkehr	2025

Regionalverkehr	Massnahme	Termin
Rorschach–St.Margrethen–Bregenz–Lindau Insel (S7)	Schrittweiser Ausbau des bisherigen Wochenendangebots auf Montag bis Freitag	2024

Das neue Bahnangebot zwischen Rorschach und Lindau wird von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag des Freistaates Bayern den Schienenpersonennahverkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, dem Land Vorarlberg, dem Österreichischen Klimaschutzministerium, dem Kanton St.Gallen, dem Kanton Thurgau, dem Kanton Graubünden und dem Schweizer Bundesamt für Verkehr mitfinanziert. Die Besteller und Aufgabenträger streben einen weiteren, schrittweisen Ausbau des Angebots an. Zusätzliche Verbindungen von Montag bis Freitag bieten Pendlerinnen und Pendlern in der Bodenseeregion eine attraktive und umweltfreundliche Alternative zum Auto. Gespräche zwischen den Finanzierungspartnern zum weiteren Ausbau (auch zu den Vorarlberger S-Bahnen S3 und S5) laufen zurzeit.

### 2.4.2.b Busangebot

Der Ausbau des Bahnangebots im Rheintal ab dem Fahrplanjahr 2025 führt zu einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit der Region aus dem Rest der Schweiz. Gleichzeitig steigt auch die Attraktivität des öV für kürzere Reisen innerhalb der Region oder des Kantons. Damit von den Vorteilen des neuen Bahnfahrplans möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner profitieren können, werden die Busnetze ab dem Fahrplanjahr 2025 ebenfalls angepasst. Dazu wird das Buskonzept Rheintal 2025 erarbeitet. Die Ausbauten orientieren sich am Agglomerationsprogramm Rheintal und dem Zielbild des H-Konzeptes. Die Fahrpläne sind in der Regel auf die Verkehrszeiten der Züge an den Bahnhöfen Heerbrugg, Altstätten und St.Margrethen ausgerichtet. Es werden folgenden Ausbauschritte vorgeschlagen:

Korridor / Region	Massnahme	Termin
Widnau	Einführung Ortsbus Widnau, Anpassung Linie 351	2024
Rüthi–Oberriet–Altstätten	Neue Linie Rüthi–Oberriet–Altstätten im Stundentakt, Oberriet–Altstätten zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt	2025
Heerbrugg–Altstätten	Taktverdichtung zur Hauptverkehrszeit	2025
Hohenems–Diepoldsau–Altstätten	Einführung neuer Linie zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt via Industrie Altstätten	2025
Berneck–Heerbrugg	Neue Linienführung mit zusätzlicher Erschliessung	2025
Altstätten–Götzis	Einführung neuer grenzüberschreitender Linie im Stundentakt	2025
St.Margrethen–Heerbrugg–Altstätten–Rüthi	Anpassung Nachtnetz Bus an geändertes S-Bahn-Nachtnetz	2025

### 2.4.3 Region Sarganserland-Werdenberg

Die Region Sarganserland-Werdenberg ist ein grenznaher Lebensraum mit rund 83'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 32'000 Arbeitsplätzen. Die Zentrumsgemeinden Buchs und Sargans sind die grössten Orte. Die Busse prägen weitgehend das bestehende regionale öV-Angebot. Das Marktpotenzial des öV wird heute nicht voll ausgeschöpft. Der Busverkehr ist aufgrund der längeren Reisezeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv. Ein grenzüberschreitender, schienengebundener öffentlicher Verkehr Richtung Fürstentum Liechtenstein und Vorarlberg fehlt fast ganz.

#### 2.4.3.a Bahnangebot

Nach dem Abschluss von umfangreichen Bauarbeiten in den Jahren 2023 und 2024 kann das Bahnangebot in der Region merklich ausgebaut werden. Für den Zeitraum des 7. öV-Programms werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Buchs–Sargans	Einführung Halbstundentakt Fernverkehr	2025
InterRegio Zürich–Sargans–Chur	Zusätzlicher Halt in Unterterzen	2025
InterRegio Zürich–Sargans–Chur	Zusätzlicher Halt in Flums	2026
InterCity Zürich–Sargans–Chur	Durchgehender Halbstundentakt	2026

Am 30. August 2020 haben die Liechtensteiner Stimmberechtigten in einer Volksabstimmung den Kredit für den Ausbau der S-Bahn Liechtenstein abgelehnt. Die Einführung des durchgehenden S-Bahn-Halbstundentaktes zwischen Buchs und Feldkirch ist damit bis auf weiteres nicht möglich. In Absprache mit dem Fürstentum Liechtenstein und dem Land Vorarlberg wurde das Angebot im Herbst 2022 im Rahmen des Möglichen geringfügig ausgebaut.

### 2.4.3.b Busangebot

Die Verbesserungen im Bahnfahrplan in den Fahrplanjahren 2025 und 2026 ermöglichen auch Anpassungen bei den Busnetzen. Dazu werden die Busplanung Werdenberg/Obertoggenburg 2025 und die Busplanung Sarganserland 2025 erarbeitet. Damit können die Reisezeiten verkürzt und gleichzeitig die Zahl der Reisemöglichkeiten erhöht werden. Die Busse im Werdenberg und im Sarganserland sind grundsätzlich auf die Knotenbahnhöfe ausgerichtet. Die wichtigsten Umsteigepunkte sind Sargans und Buchs. Die Ausbauten orientieren sich an den im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein formulierten Stossrichtungen zum öffentlichen Verkehr. Folgende Schritte werden vorgeschlagen:

Korridor / Region	Massnahme	Termin
Gams–Grabs–Buchs–Liechtenstein	Neue grenzüberschreitende Linie im Halbstundentakt	2025
Gams–Buchs–Liechtenstein	Neue grenzüberschreitende Linie in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt	2025
(Vaduz–)Sevelen–Buchs	Verlängerung der grenzüberschreitenden Linie von Sevelen nach Buchs	2025
Weisstannen–Mels–Sargans	Anpassung der Linienführung nach Sargans und Verdichtung im Abschnitt Sargans–Mels–Fabrik	2025
Walenstadt–Mols–Unterterzen–Murg	Anpassung Angebot an zusätzlichen Bahnhaltungen in Unterterzen	2025
Bad Ragaz–Fluppi/Bidems	Verbesserungen Busangebot	2025
Landquart–Maienfeld–Fläsch–Bad Ragaz	Taktverdichtung Linie 22 und Anpassung Linienführung in Bad Ragaz	2025
Bad Ragaz–Vättis(–Gigerwald)	Taktverdichtung	2025

### 2.4.4 Region Zürichsee-Linth

Die Agglomeration Obersee umfasst 13 Gemeinden aus den drei Kantonen St.Gallen, Schwyz und Zürich. 128'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 65'000 Arbeitsplätze machen die Agglomeration zu einem bedeutenden Wirtschafts- und Lebensraum. Auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen leben 66'000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Region. Die Stadt Rapperswil-Jona und die Schwyzer Gemeinde Freienbach (Pfäffikon) bilden das Hauptzentrum der Agglomeration, die über den Seedamm verbunden ist.

Eine Stärkung der S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und der darauf abgestimmte Ausbau des Busnetzes in der Region sollen dazu dienen, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen. Während für die Fahrt nach Zürich vorwiegend der öffentliche Verkehr genutzt wird, dominiert in der regionalen und kleinräumigeren Fortbewegung der motorisierte Individualverkehr. Die Stadt Rapperswil-Jona verzeichnet zudem einen hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr.

#### 2.4.4.a Bahnangebot

Zwischen Uznach und Rapperswil wird das Zugsangebot ausgebaut, um den steigenden Passagierzahlen Rechnung zu tragen. Dazu wird zwischen den Jahren 2021 und 2023 die Bahninfrastruktur zwischen Uznach und Schmerikon ausgebaut. In Uznach entstehen ein viertes Perrongleis und neue Park+Ride-Anlagen. Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

S-Bahn Obersee 1. Etappe	Massnahme	Termin
St.Gallen–Uznach–Rapperswil (S4)	Stündliche Verlängerung der S4 ab Uznach bis Rapperswil (ohne Zwischenhalt), damit zweite stündliche Direktverbindung St.Gallen–Wattwil–Rapperswil	2024
Ziegelbrücke–Uznach–Rapperswil (S17/S6)	Einführung Halbstundentakt Ziegelbrücke–Rapperswil, Halbstundentakt Halt Benken, Halbstundentakt Halt Blumenau	2024

#### 2.4.4.b Busangebot

Ab Dezember 2023 wird auch das Busangebot angepasst. Dazu wurden die Busplanung Gaster/March/Glarus Nord und das Buskonzept Zürichsee/Linth 2024 mit dem Regionalbuskonzept Nord und dem Stadtbuskonzept Rapperswil-Jona erarbeitet. Dank den Anpassungen können die Vorteile des neuen Bahnfahrplans wie Fahrzeitgewinn oder die Taktverbesserung in die Region und damit die Ortschaften weitergegeben werden. In Uznach kann der attraktive Bahn-Bus-Knoten weiter ausgebaut werden. Auch in Rapperswil-Jona sind Anpassungen und Verbesserungen geplant. Trotzdem stehen die Busse aber wegen des grossen Verkehrsaufkommens in Rapperswil-Jona weiterhin regelmässig im Stau. Das führt zu Stabilitätsproblemen und Mehrkosten.

Es werden folgende Angebotsanpassungen vorgeschlagen:

Korridor / Region	Massnahme	Termin
Rapperswil–St.Gallenkappel	Verdichtung Linie 622 zum Viertelstundentakt	2024
Atzmännig–Schmerikon–Uznach–Benken	Einkürzung Linie 630 auf Strecke Atzmännig–Uznach, Verdichtung Linie 630 Schmerikon–Uznach zum Halbstundentakt	2024
Rüti–Uznach–Kaltbrunn	Einkürzung Linie 631 auf Strecke Rüti–Uznach, neue Linie Uznach–Kaltbrunn	2024
Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken	Verdichtung Linie 635 zum Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit	2024
Rapperswil	Anpassung Stadtbusangebot, Neukonzeption Linien 621/995, Einführung neuer Linie 996 Bhf Jona–Feldli–Rapperswil Bhf Süd zur Hauptverkehrszeit	2024
Uznach/Benken–Schänis–Bilten/Ziegelbrücke	Anpassung Linienführung und Angebotskonzept	2027

#### 2.4.5 Region Toggenburg

Im Raumkonzept der Region Toggenburg wird die Wichtigkeit der verkehrstechnischen Anbindung an die benachbarten Wirtschaftsräume und Zentren betont. Die Region soll dabei von allen Seiten gut erschlossen sein. Die Verkehrsverbindungen laufen dabei im Mittelzentrum Wattwil-Lichtensteig zusammen. Die Siedlungsentwicklung soll über Konzentration und Aufwertung erfolgen, die Nutzung von bestehenden Verkehrsverbindungen gestärkt werden. Während entlang der Bahnkorridore von Wattwil Richtung Rapperswil-Jona, Wil und St.Gallen ein öV-Anteil von über 70 Prozent am Gesamtpendlerverkehr verzeichnet wird, dominiert innerhalb des Toggenburgs der motorisierte Individualverkehr.

##### 2.4.5.a Bahnangebot

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Stadtbahn Obersee im Fahrplanjahr 2024 bestehen ab diesem Zeitpunkt halbstündliche Direktverbindungen zwischen Wattwil und Rapperswil. Die Anbindung des Toggenburgs an die Stadt Rapperswil-Jona und das Zürcher Oberland wird so deutlich verbessert. Die Fahrlage der S2 zwischen Nesslau und Wattwil wird ab Fahrplan 2024 um wenige Minuten angepasst. Dadurch können im Bahnhof Wattwil aus dem oberen Toggenburg attraktive Anschlüsse in alle Richtungen angeboten werden.

Es werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen:

Regionalverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Wattwil–Rapperswil (S4)	Einführung halbstündliche Direktverbindung Wattwil–Rapperswil	2024
Nesslau–Wattwil–St.Gallen (S2)	Frühverbindung Nesslau–Wattwil–St.Gallen	2024
Nesslau–Wattwil–St.Gallen (S2)	Ausbau Knoten Wattwil durch Anpassung der Fahrzeiten S2 zwischen Nesslau und Wattwil	2024

### 2.4.5.b Busangebot

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Korridor / Region	Massnahme	Termin
Wil–Wattwil–Nesslau	Anpassung Nachtnetz Bus an geändertes S-Bahn-Nachtnetz	2025
Lichtensteig–Wattwil–Ebnat-Kappel	Angebotsausbau Linie 770	2025
Obertoggenburg	Verbesserung Busangebot	2025

### 2.4.6 Region Wil

Die Region Wil umfasst 23 Gemeinden aus den Kantonen St.Gallen und Thurgau. Sie ist Lebensraum für rund 115'000 Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsort für rund 56'000 Beschäftigte. Die Stadt Wil ist das Zentrum der Region und verfügt über einen bedeutenden regionalen Verkehrsknoten. Die Anbindung an den Schienenfernverkehr nach Zürich und St.Gallen wird ergänzt durch die Frauenfeld-Wil-Bahn und die Regionalverkehrsstrecken Richtung Toggenburg und Weinfelden. Entlang dieser Korridore beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtpendlerverkehr über 40 Prozent, Richtung Winterthur und Zürich über 70 bzw. 80 Prozent. Der grösste Schwachpunkt des Verkehrsnetzes in der Region Wil ist das überlastete Stadtzentrum von Wil. Hier stecken der motorisierte Individualverkehr und der strassengebundene ÖV gleichermassen häufig im Stau.

#### 2.4.6.a Bahnangebot

Für den Programmzeitraum wird folgender Ausbauschritt vorgeschlagen:

S-Bahn		
Wil–Frauenfeld (S15)	Inbetriebnahme Haltestelle Wil West (in Abhängigkeit vom Projektverlauf Wil West)	2027
Nachtnetz Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen (SN 10)	Taktausbau, Grundtakt um 30 Minuten gedreht	2025

#### 2.4.6.b Busangebot

In der Region Wil wurde das Busangebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Damit konnten die Änderungen des Bahnfahrplans 2019 aufgefangen und das Buskonzept Wil 2021 umgesetzt werden. Für die nächsten Jahre werden nur punktuelle Angebotsanpassungen vorgeschlagen. Zwischen Bazenheid und Uzwil ist eine neue Buslinie in Planung, um für Reisende vom Toggenburg ins Fürstenland die schlechten Anschlüsse im Knoten Wil zu kompensieren und das Industriegebiet Zwizach zu erschliessen.

Korridor / Region	Massnahme	Termin
Ganze Region	Anpassung Nachtnetz Bus an geändertes S-Bahn-Nachtnetz	2025
Wil–Wil Spital	Ausbau zum Viertelstundentakt-Takt	2025
Bazenheid–Uzwil	Einführung einer neuen Buslinie im Stundentakt	2025
Wil–Sirmach	Streckenführung via Wil West, nachfragegerechte Taktverdichtung	2028

### 2.4.7 Ergänzende Massnahmen

Aufgrund der Nachfrageentwicklung müssen die Transportunternehmen zusätzliche Fahrzeugkapazitäten bereitstellen. Die VBSG erneuert ihre Fahrzeugflotte und stellt den Fahrzeugpark schrittweise auf Elektroantrieb um. Ausserdem erreichen die in den Jahren 2002/2003 beschafften Fahrzeuge von Turbo das Ende ihrer Lebensdauer und werden ab 2026/2027 schrittweise. Die VBSG und auch die Appenzeller Bahnen benötigen weitere Kapazitäten für den Fahrzeugunterhalt und erstellen Depots/Werkstätten an neuen Standorten. Die Unternehmen können

dadurch Wartungsarbeiten effizienter ausführen. Die Schweizerische Südostbahn muss ihre Serviceanlagen in Samstägern an die technischen Gegebenheiten des neuen Fahrzeugparks anpassen. Für den Zeitraum des 7. öV-Programms werden folgende ergänzende Massnahmen umgesetzt:

Bahnunternehmen	Massnahme	Termin
VBSG	Flottenerneuerung/Elektrifizierung 2. Etappe	2024
VBSG	Neues Busdepot	2026
Appenzeller Bahnen	Neubau Unterhalts-/Servicezentrum Appenzell	2024
Schweizerische Südostbahn	Nachfragebedingte Ergänzung des Rollmaterials mit zwei Flirt (Linien S4, S6 und S17)	2025/26
Schweizerische Südostbahn	Teilausbau Servicezentrum Samstägern	2026
Thurbo	Ersatz Gelenktriebwagen durch Flirt (Rollmaterialerneuerung)	ab 2026/27

#### 2.4.8 Alternative Betriebsformen

Die Bahnlinien 856 Gais–Altstätten Stadt (S24), 857 Rorschach Hafen–Heiden (S25) und 858 Rheineck–Walzenhausen (S26) weisen seit Jahren eine tendenziell rückläufige Nachfrage auf. Auch die Wirtschaftlichkeit bewegt sich je nach Linie unter der Schwelle von 30 Prozent, die gemäss Bund eine Überprüfung auslöst, ob alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis möglich sind. Die Vorgaben zur Erreichung der minimalen Wirtschaftlichkeit (Mindestkostendeckungsgrad) liegen bei den drei Zahnradbahnlinien in den Bestellerkantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen bei 30 Prozent. Eine Ausnahme bildet die Linie Altstätten Stadt–Gais, wo der Kanton St.Gallen eine Mindestkostendeckung von nur 25 Prozent verlangt, weil diese Linie gemäss kantonaler Verordnung in eine tiefere Angebotsstufe fällt. Kommt hinzu, dass in den nächsten Jahren grössere Investitionen in die Erneuerung der Infrastruktur und der Fahrzeuge anstehen. Deshalb hatten die Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen in Absprache mit dem BAV sowie den Appenzeller Bahnen (AB) beschlossen, alternative Betriebskonzepte für die drei Bahnlinien zu prüfen. Zusammen mit einem spezialisierten Ingenieurbüro wurde im Jahr 2019 geklärt, ob kundenfreundliche Alternativen machbar sind, die ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Geprüft wurden verschiedene Varianten, die von der Optimierung der heutigen Angebote über die Erschliessung mit Bussen bis hin zur Umstellung auf automatischen Bahnbetrieb reichen. Dabei spielten auch Faktoren wie die touristische Bedeutung, die Erschliessungsfunktion sowie Spitzenbelastungen der einzelnen Linien eine Rolle. In einer Begleitgruppe wurden die Anliegergemeinden und die Tourismusorganisationen in den Prozess einbezogen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile haben sich die beiden Kantone in Abstimmung mit dem BAV für folgende Lösungsvarianten entschieden:

##### *Bahnlinie 856 Altstätten Stadt–Gais*

Die Bahn Altstätten Stadt–Gais wird voraussichtlich bis ins Jahr 2035 fahren; also bis zum Ende der Lebensdauer der Fahrzeuge. Dann wird die Strecke auf einen wirtschaftlich günstigeren Busbetrieb oder eine andere alternative Betriebsform umgestellt. Bis dahin ist die Infrastruktur durch die AB soweit zu unterhalten, dass die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Wie die Potenzialanalyse zeigt, ist die touristische Bedeutung dieser Linie klein, da sie nicht an den Bahnhof Altstätten angeschlossen ist. Im Gegensatz zur Bahn wäre mit dem Bus eine Direktverbindung zum Bahnhof Altstätten möglich. Die Gemeinde Altstätten und die Appenzeller Bahnen streben einen Weiterbetrieb der Bahn über das Jahr 2035 hinaus an.

### *Bahnlinie 857 Rorschach Hafen–Heiden*

Der Bahnbetrieb von Rorschach Hafen nach Heiden wird weitergeführt. Die touristische Bedeutung der Linie wiegt den Vorteil einer Umstellung auf Bus mehr als auf. Die Einstellung des Bahnbetriebs wäre für die Region und den Tourismus schlecht, denn die Bahn hat Zubringer von Schiene, Strasse und Bodensee-Schiffahrt. Mit dem Bus könnte zwar ein grösseres Gebiet entlang der Strecke erschlossen werden. Dafür wären aber zwei Busverbindungen notwendig und Wienacht hätte keinen direkten Anschluss mehr nach Rorschach.

### *Bahnlinie 858 Rheineck–Walzenhausen*

Die Rheineck-Walzenhausen-Bahn (RhW) ist in die Jahre gekommen. Das Fahrzeug ist aus den 50er Jahren und muss ersetzt werden. Die Appenzeller Bahnen haben verschiedene Varianten geprüft und sich für eine vollautomatisierte Zahnradbahn entschieden. Damit kann auf Basis einer bestehenden und bekannten Technologie (Zahnradbahn) eine innovative und im Betrieb kostengünstige Bahn gebaut werden. Bund und Kanton haben im August 2022 das Finanzierungsgesuch genehmigt. Die Gesamterneuerungskosten betragen rund 23,6 Mio. Franken. Davon beträgt der Anteil Infrastruktur, der über den BIF getragen werden soll, rund 17,5 Mio. Franken. Das Fahrzeug, das rund 6,1 Mio. Franken kostet, wird über die Sparte RPV finanziert. Die Inbetriebnahme der neuen Bahn ist auf Mitte 2026 geplant.

Die Kantone haben mit den betroffenen Gemeinden eine Zusatzfinanzierung vereinbart, falls die minimale Kostendeckung nicht erreicht wird. Die Modalitäten werden über entsprechende Vereinbarungen geregelt. Damit kann die Weiterentwicklung der Bahnen bei ungenügender Kostendeckung gesichert werden. Die Vereinbarung für die RhW wurde im August 2022 unterzeichnet.

Den Kantonen A.Rh. und St.Gallen liegt ein Konzept der AB zur Weiterentwicklung der drei Linien vor. Die AB möchte die Zahnradbahnen mithilfe von optimierter Kommunikation, möglichen Fahrplananpassungen und Partnerschaften stärker am Markt positionieren und das touristische Potenzial besser ausschöpfen. Das Konzept enthält unternehmerische und kommunikative Massnahmen je Linie.

## **2.5 Grenzüberschreitender Verkehr**

Die im Rückblick (Abschnitt 1.1.2) ausgeführten Aktivitäten zum grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr werden im Zeitraum 2024 bis 2028 weitergeführt und vertieft. Die neu geschaffene Geschäftsstelle wird von den Partnern rund um den Bodensee bis Ende 2025 mitfinanziert. Anschliessend soll eine nachhaltige Finanzierungslösung ohne direkte öffentliche Beiträge gefunden werden. Die Geschäftsstelle wird durch einen Strategischen Ausschuss gesteuert, der sich aus Vertretern der Landkreise, Kantone, der Verbände und der grössten Transportunternehmen zusammensetzt.

Ziele der Aktivitäten sind die bessere Vernetzung der öV-Akteure rund um den Bodensee, die internationale Vermarktung über die einzelnen Unternehmensgrenzen hinweg, die Weiterentwicklung des Bodensee-Tickets, der Ausbau des elektronischen grenzüberschreitenden Ticketings und der Abbau von Kundenfallen und Hindernissen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Angebotsseitig laufen ebenfalls Bestrebungen, internationale Angebote gezielt und unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeits- und Nachfragekriterien auszubauen. Der Koordinationsaufwand für die Planung, Finanzierung und Bestellung von grenzüberschreitenden Angeboten ist dabei ungleich höher als im innerschweizerischen Verkehr. Die geplanten Angebotsverbesserungen sind in den Abschnitten zu den jeweiligen Regionen zu finden. Die Umsetzung der internationalen Angebotskonzepte erweist sich unter Anwendung der kantonalen Gesetzesvorgaben zum öffent-

lichen Verkehr als schwierig. Die erforderliche Minimalvorgabe beim Kostendeckungsgrad wird teilweise nicht erreicht. Anpassungen in den Angebotskonzepten, aber allenfalls auch in den gesetzlichen Vorgaben, werden geprüft.

## 2.6 Langfristige Angebotsentwicklung

Die Planungen im öffentlichen Verkehr gehen über die Laufdauer des 7. öV-Programms (2024–2028) hinaus. So wurde ein möglicher Zielfahrplan der Bahn für einen Zeithorizont 2035 bereits durch Bund, Kantone und Transportunternehmen festgelegt. Das Bundesparlament hat die zur Umsetzung nötigen Mittel für Infrastrukturinvestitionen im Juni 2019 bewilligt.

Mit dem geplanten Angebotskonzept 2035 (Planungsstand November 2021) können die öV-Reisezeiten im Kanton St.Gallen verkürzt werden. Die Knoten St.Gallen und Wil werden ausgebaut und damit die Anschlusssituationen deutlich verbessert. Die Zahl von S-Bahn-Durchmesserlinien über den Bahnhof St.Gallen hinaus wird erhöht. Damit können der Fahrgastkomfort erhöht und die Erreichbarkeit verbessert werden. Zur Umsetzung des neuen Angebotskonzepts sind Infrastrukturausbauten im Toggenburg, rund um den Bahnhof St.Gallen und in Rorschach, aber auch beispielsweise zwischen Zürich und Winterthur nötig.

Konkret sind im Bundesbeschluss zum AS 2035 folgende Infrastrukturausbauten mit direktem Nutzen für den Kanton St.Gallen hinterlegt:

- Bassersdorf–Winterthur: Brüttenertunnel einschliesslich Winterthur Vorbahnhof und Entflechtungsbauwerke;
- Stadelhofen–Tiefenbrunnen: Anlagenerweiterung Zürich Stadelhofen;
- Winterthur–St.Gallen: Zugfolgezeitverkürzung;
- St.Gallen: Östliche Anbindung Gleis 7;
- Wil: Anpassungen Signalisation für Bedienung Tanklager;
- Lütisburg: Kreuzungsstation;
- Rorschach: Wendegleis;
- Rorschach–Rorschach Stadt: Doppelspur;
- Tägerschen: Kreuzungsstation;
- Basel–Schaffhausen–Singen: Elektrifizierung und Durchbindung nach St.Gallen.

Weiter wurde der Bundesrat damit beauftragt, Massnahmen zur Beschleunigung zwischen Winterthur und St.Gallen zu prüfen. Die Berichterstattung an das Parlament erfolgt bis spätestens im Jahr 2026.

Die Planungs- und Projektierungsarbeiten laufen. Der Kanton St.Gallen setzt sich dafür ein, dass die Angebotsverbesserungen möglichst rasch und wenn nötig auch etappiert eingeführt werden.

Im Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf zum «Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050» vorgelegt. Viele Massnahmen der SBB und der Privatbahnen sind auf Kurs und werden gemäss Zeitplan umgesetzt. Trotzdem zeichnet sich eine Verzögerung bei der vollständigen Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 um drei bis fünf Jahre ab. Dafür verantwortlich sind insbesondere komplexe Projekte wie die Knoten Bern und Genf und die Mehrspur Zürich–Winterthur. Mindestens ebenso ins Gewicht fällt aber auch die Kumulation von grösseren Baustellen im Netz der SBB. Aktuell wird geklärt, ob die Ostschweiz ebenfalls von baubedingten Verzögerungen betroffen ist. Weiter wird das Angebotskonzept 2035 nochmals auf seine Produzierbarkeit und Robustheit hin überprüft.

Im Juli 2022 hat die SBB informiert, dass sie auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation verzichten wird. Gemäss SBB ist die Wankkompensation für das bogenschnelle Fahren zwar technisch umsetzbar. Sie ist allerdings vergleichsweise fehleranfällig, aufwändiger im Unterhalt und damit nicht zukunftsfähig. Bei Testfahrten mit dem FV-Dosto wurde ausserdem deutlich, dass der Fahrkomfort beim bogenschnellen Fahren weder für die Kundinnen und Kunden noch für die SBB zufriedenstellend wäre. Das geplante Fahrplankonzept zwischen Zürich, St.Gallen und St.Margrethen kann so nicht realisiert werden. Die detaillierten Auswirkungen und Möglichkeiten zur Kompensation werden aktuell geprüft. Die Ergebnisse sowie die Vorschläge zum weiteren Vorgehen werden in einer Botschaft des Bundes zusammengefasst. Das Bundesparlament soll diese voraussichtlich 2026 beschliessen. Die St.Galler Regierung fordert in enger Abstimmung mit den Ostschweizer Nachbarkantonen, dass mit dieser Botschaft die folgenden unverrückbaren Angebotsziele erfüllt werden:

- Vollknoten St.Gallen mit der dazu notwendigen Fahrzeit von 52 Minuten zwischen Zürich und St.Gallen;
- Durchbindung des IR Zürich–St.Gallen von/nach Rheintal;
- Halt IC in Wil;
- Wiederherstellung des Bahnknotens Wil und Verbesserung der Anschlusssituation
- Stundentakt EC Zürich–St.Gallen–Bregenz–Lindau(–München);
- Ausbau der Durchmesserlinien im S-Bahn-Verkehr über den Knoten St.Gallen hinaus;
- Durchbindung der Schweizer S-Bahn mit der Vorarlberger S-Bahn am Grenzübergang St.Margrethen;
- Stabiler Betrieb der Linie Zürich–Chur (Walensee / Ausbau Tiefenwinkel) mit optimalen Anschlüssen in den Knoten Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart und Chur;
- Zimmerbergtunnel 2: Aufnahme der Vorinvestitionen für ein Abzweigbauwerk;
- Viertelstundentakt Frauenfeld–Wil;
- Umsetzung der Resultate der Korridorstudie Trogen–St.Gallen–Appenzell des BAV zur Anschlussverbesserung in St.Gallen.

Im Februar 2023 informierte das BAV die Öffentlichkeit über das weitere Vorgehen und die Rahmenbedingungen bei der Ausarbeitung der Botschaft 2026. Für die Strecken Lausanne–Bern und Winterthur–St.Gallen werden Massnahmen geprüft, die den Fahrzeitgewinn ermöglichen, der im Angebotskonzept 2035 durch den Einsatz von Rollmaterial mit Wankkompensationstechnologie (WAKO) hätte erreicht werden sollen. Der Fahrzeitgewinn dient unter anderem der Verbesserung der Anschlüsse im Knoten St.Gallen. Für den ausgewiesenen Infrastrukturausbau werden Kosten auf Basis von Grobkostenschätzungen +/- 50 Prozent ermittelt und Aussagen zur Machbarkeit und zum Inbetriebnahmehorizont gemacht. Die möglichen Infrastrukturmassnahmen für einen WAKO-Ersatz werden anschliessend bewertet.

Im Jahr 2030 sieht der Bundesrat eine weitere Botschaft vor. Diese dürfte wieder einen umfassenden Bahnausbau enthalten. In Ergänzung zu den mit dem Bahnausbau 2035 erzielten Verbesserungen sollen dann weitere Defizite beim Angebot eliminiert und verschiedene Ausbauten realisiert werden:

- S-Bahn: flächendeckend mindestens halbstündliche Bedienung im ganzen Kanton, viertelstündlich im Einzugsbereich der grössten Städte;
- Knoten Rapperswil, Wil, St.Gallen und Sargans: weiterer Ausbau und Stabilisierung des Betriebs;
- Internationaler Verkehr: Stundentakt Zürich–St.Gallen–München und zusätzliche S-Bahn-Direktverbindungen Vorarlberg–Schweiz und Vorarlberg–Fürstentum Liechtenstein–Schweiz.

Unter dem Titel «Perspektive BAHN 2050» hat der Bund seine Langfristperspektive aus dem Jahr 2012 aktualisiert. Darin hält der Bund fest, dass der Ausbau der Bahn in Zukunft primär auf kurzen und mittleren Distanzen erfolgen soll. Damit lässt sich der grösste Beitrag an die Verlagerung und Erreichung der Klimaziele 2050 erreichen. Die intensivere Nutzung des bestehenden

Netzes hat dabei Vorrang vor weiteren Infrastrukturausbauten. Für die kommenden Ausbauschritte sind die Ziele und die Stossrichtung der «Perspektive BAHN 2050» bereits zu berücksichtigen.

In verschiedenen Regionen des Kantons wurden Planungen des regionalen und lokalen öV-Netzes mit einem Zeithorizont 2030/35 gestartet. Aufgrund der vom Bund geplanten Anpassungen wurden diese Planungen unterbrochen. Die grosse Unsicherheit bezüglich dem künftigen Zielkonzept beim Bahnfahrplan lassen zurzeit keine präzisen Planungen zu. Sobald sich das künftige Bahnangebot konkretisiert, werden die langfristigen Busplanungen für den Orts- und Regionalverkehr wiederaufgenommen.

## 2.7 Elektrobusse: Alternative Antriebsformen

Das Volkswirtschaftsdepartement liess im Jahr 2020 eine Studie erarbeiten, in der aufgezeigt wird, mit welchen Antriebsoptionen das strategische Fernziel «100 Prozent Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im öV» am ehesten erreicht werden kann. Die Studie fokussiert auf monetäre, technische und betriebliche Aspekte. Sie zeigt mögliche Fahrzeug- und Einsatzoptionen auf, mit denen das strategische Fernziel am ehesten erreicht werden könnte. Dabei stellte sich insbesondere die Frage, nach welchen Kriterien weitere Elektrobusse bzw. energieeffiziente und emissionsarme Busse beschafft werden sollen und wo diese prioritär einzusetzen sind. Die Studie gibt unter anderem Auskunft über alternative Antriebe für Linienbusse und beleuchtet, welche Möglichkeiten aus Sicht Umwelt und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen. Die Zweckmässigkeit von E-Bus-Optionen ist in hohem Masse abhängig von den spezifischen Gegebenheiten der Linien und den Randbedingungen vor Ort.

Die E-Bus-Strategie ergänzt den Bericht 40.20.03 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen», der von der Regierung am 28. April 2020 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet wurde. Sie stützt sich auf diverse übergeordnete Gesetze und Konzepte, die alle für den Verkehr das Ziel verfolgen, die Energieeffizienz zu erhöhen und gleichzeitig die Umweltbelastungen zu reduzieren. Unter anderem verfolgt der Kanton St.Gallen gemäss kantonalem Energiekonzept 2021–2030 das Ziel, bis im Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 zu halbieren.

Basierend auf der E-Bus-Strategie beauftragte das Volkswirtschaftsdepartement die Busunternehmen im Kanton St.Gallen Ende 2021, die für ihr Unternehmen optimalsten E-Bus-Varianten / Optionen in einem Konzept bis Ende November 2022 zu evaluieren. Dies mit dem Ziel, eine vollständige Übersicht über die schrittweise Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im Zeitraum 2024 bis 2035 zu erhalten. Ausserdem soll das Konzept Auskunft geben über die Folgekosten der Umstellung. Auf geeigneten Linien erfolgt während der Programmperiode im Rahmen der ordentlichen Fahrzeugersatzbeschaffung die Umstellung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge.

## 2.8 Infrastrukturmassnahmen

### 2.8.1 Bauliche Massnahmen Bahn

#### 2.8.1.a Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt («Betrieb»), Erneuerung und Modernisierung («Substanzerhalt») sowie des weiteren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes.

Zur Finanzierung der Bahninfrastruktur stehen mit dem BIF folgende Mittel dauerhaft zur Verfügung:

- höchstens zwei Drittel des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA);
- ein Mehrwertsteuer-Promille;
- zwei Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- jährlich 2,3 Mrd. Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, die der Entwicklung des realen Bruttoinlandprodukts und der Teuerung (Bahnbau-Teuerungsindex) angepasst werden und
- jährliche Kantonsbeiträge in der Höhe von 500 Mio. Franken: Dieser Betrag blieb bis 2018 unverändert und wird seit 2019 jährlich an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandproduktes und des Bahnbau-Teuerungsindex angepasst.

Darüber hinaus werden dem BIF folgende Mittel befristet zugewiesen:

- ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille (ab 2018 bis längstens 2030);
- neun Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Mineralölsteuer (bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds), maximal jedoch 310 Mio. zum Preisstand 2014.

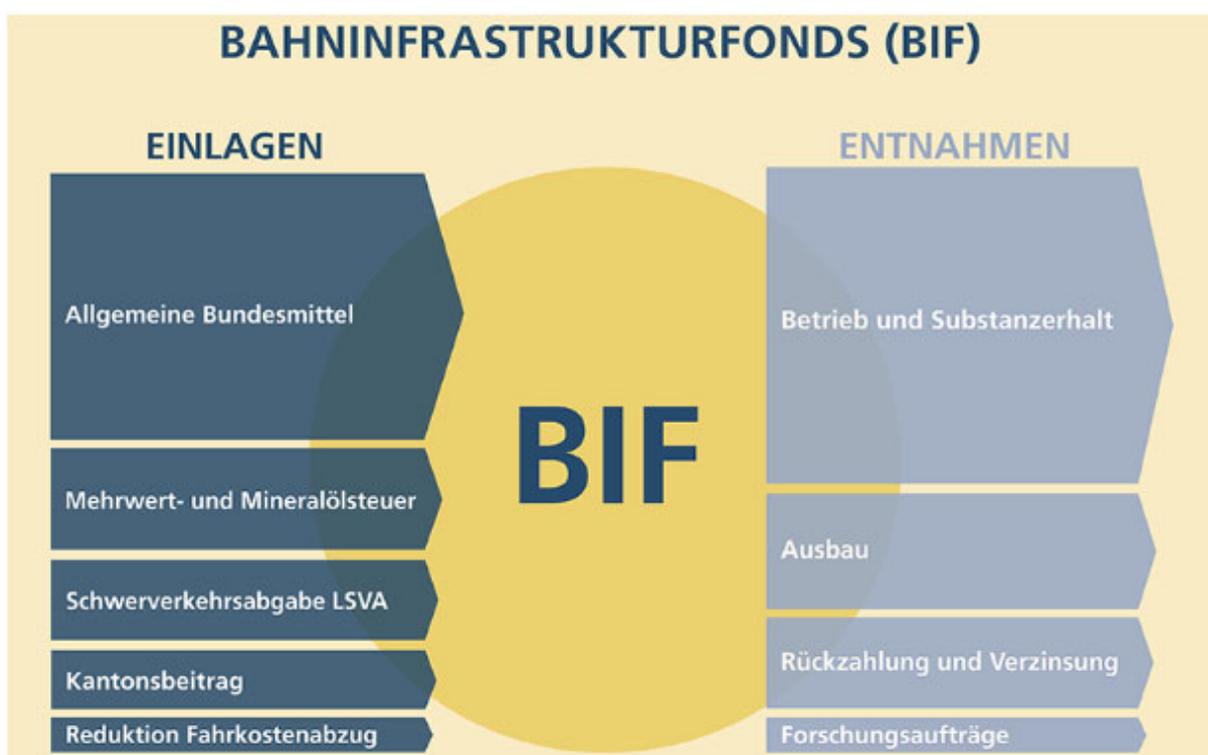


Abbildung 4: Funktionsweise BIF

### 2.8.1.b Erhalt und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur

Mit dem BIF wird in erster Linie der Bedarf für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur sichergestellt. Für die Entnahmen bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten vierjährigen Leistungsvereinbarungen werden die zu erreichenden Ziele verbindlich festgelegt. Der Bund stellt in den Jahren 2021 bis 2024 mit den Leistungsvereinbarungen insgesamt 14,400 Mrd. Franken zur Verfügung. Damit werden jene Kosten gedeckt, welche die Einnahmen aus den Trassenpreisen übersteigen. Ein Anteil von 7,630 Mrd. ist für die Leistungsvereinbarung 2021–2024 mit der SBB eingeplant. Weitere 5,938 Mrd. Franken sind für die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen bestimmt. Zudem sind 0,484 Mrd. Franken für sieben Systemaufgaben im Auftrag des BAV vorgesehen, die über den

BIF finanziert werden. Fünf Systemaufgaben werden von den SBB, eine von der Rhätischen Bahn und eine von Trassee Schweiz wahrgenommen. Weitere 0,348 Mrd. Franken stehen als Reserve inkl. Optionen zur Verfügung.

Die Leistungsvereinbarung 2021–2024 mit der SBB umfasst folgende Mittel für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Angaben gemäss Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2021 bis 2024, in Mio. Franken):

<b>Leistungsvereinbarung 2021–2024</b>	<b>Betriebs- abgeltung</b>	<b>Investitions- beitrag</b>	<b>Total</b>
SBB	936,0	6694,0	7630,0

Aus den Leistungsvereinbarungen 2021–2024 mit den Privatbahnen im Umfang von über 5,938 Mrd. Franken entfallen folgende Anteile auf Unternehmen in der Ostschweiz (Angaben gemäss Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2021–2024, in Mio. Franken):

<b>Leistungsvereinbarung 2021–2024</b>	<b>Betriebs- abgeltung</b>	<b>Investitions- beitrag</b>	<b>Total</b>
Appenzeller Bahnen AG	28,8	117,2	146,0
Frauenfeld-Wil-Bahn AG <sup>3</sup>	3,7	11,2	14,9
Schweizerische Südostbahn AG	76,2	154,8	231,0
Thurbo AG <sup>4</sup>	0	0	0

Es ist davon auszugehen, dass der Bund nach Ablauf der laufenden Leistungsvereinbarung 2021–2024 eine weitere Vereinbarung über vier Jahre beschliessen wird. Eine entsprechende Botschaft des Bundesrates dürfte voraussichtlich im Jahr 2024 vorliegen.

### 2.8.1.c Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF

#### *Ausbauschritt 2025*

Im Zusammenhang mit FABI verabschiedete das Parlament den Ausbausschritt 2025 (AS 2025) des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP). Er umfasst Ausbauten für 6,4 Mrd. Franken und wird parallel zum Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) realisiert.

Grundsätzlich finanziert der Bund über BIF den Ausbau, Betrieb und Unterhalt des ganzen Bahnnetzes. Ausnahmen sind Tram- und Metronetze und Strecken, die keine ganzjährig bewohnten Ortsteile erschliessen (Ausflugsverkehr). Der Bund trägt die Kosten für Bahnausbauten, wenn diese in den strategischen Entwicklungsprogrammen enthalten sind. Mit dem AS 2025 können Engpässe im Eisenbahnsystem von SBB und Privatbahnen behoben und die Kapazitäten erweitert werden.

In der Ostschweiz sind die meisten Projekte fertiggestellt und in Betrieb. Folgende Massnahmen auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen befinden sich in der Planungs- oder Umsetzungsphase:<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Die Frauenfeld-Wil-Bahn AG hat per 1. Januar 2021 mit der Appenzeller Bahnen AG fusioniert.

<sup>4</sup> Die SBB AG hat die Infrastruktur von der Thurbo AG auf den 1. Januar 2019 übernommen.

<sup>5</sup> Vgl. Standbericht 2021 «Eisenbahnausbauprogramme, Bahninfrastrukturfonds (BIF)» des BAV.

<b>Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)</b>	<b>Stand der Arbeiten</b>	<b>Abschluss- termin</b>
<b>Bahnhof Wil:</b> Leistungssteigerung	Eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung ist im 2. Quartal 2021 erteilt worden und die Bauarbeiten begannen im Juni 2021.	2023
<b>Ausbauschritt 2025 (STEP 1)</b>	<b>Stand der Arbeiten</b>	<b>Abschluss- termin</b>
<b>Bahnhof Rorschach:</b> Anlagenanpassung	Die Inbetriebnahme ist am 2. Oktober 2021 erfolgt.	Oktober 2021 erfolgt
<b>Uznach–Schmerikon:</b> Ausbau Obersee	Mitte 2021 begannen die Bauarbeiten.	Ende 2023
<b>St.Gallen–Chur:</b> Kapazitätsausbau	Die öffentliche Auflage der Projekte Rüthi–Oberriet und Trübbach–Buchs ist bis Februar 2021 erfolgt. Im Jahr 2021 sind die Bauprojekte als Basis für die Ausschreibung von Generalunternehmer erarbeitet worden. Die Bauarbeiten finden in den Jahren 2023 und 2024 statt.	Ende 2024

### *Ausbauschritt 2035*

Das schweizerische Bahnsystem wird schrittweise weiter ausgebaut. Mit dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) führt der Bund die rollende Planung beim Ausbau der Bahninfrastruktur fort. Gemeinsam mit Kantonen, Bahnen und Güterverkehrsbranche erarbeitete das BAV ein Massnahmenpaket. Auf Basis dieser Ergebnisse schlug der Bundesrat im Herbst 2018 ein Ausbaupaket im Umfang von 11,9 Mrd. Franken vor.

Die Vorlage des Bundesrates beinhaltete rund 200 Infrastrukturmassnahmen, um die sich bis 2030 abzeichnenden Engpässe im Personen- und im Güterverkehr zu beseitigen. Neben der Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes sieht der AS 2035 Verbesserungen bei der Stabilität, der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit vor.

Die eidgenössischen Räte haben die Vorlage des Bundesrates mit mehreren zusätzlichen Massnahmen um rund 1 Mrd. Franken auf 12,89 Mrd. Franken aufgestockt. Neu aufgenommen wurde der Bau einer Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds anstelle der vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Weiter stimmte das Parlament unter anderem den Anträgen zu, die Linie Aigle–Leysin zu verlängern sowie die Strecke Locarno–Intragna auszubauen und in Rorschach eine Doppelspur zu realisieren. Das vom Parlament verabschiedete Massnahmenpaket wird aus dem BIF finanziert.

Mit dem AS 2035 können diverse Mängel im Kanton St.Gallen behoben werden. Die aktuellen Planungen des Bundes sehen folgende Verbesserungen vor:

- Ausbau der Bahnhöfe Wil und St.Gallen zu Vollknoten;
- Fahrzeitverkürzungen auf zahlreichen Abschnitten (u.a. Zürich–St.Gallen in 52 bis 54 Minuten);
- mehr Züge und Sitzplätze zwischen St.Gallen, Wil und Zürich;
- Einführung Viertelstundentakt Wil–St.Gallen und Herisau–St.Gallen–Wittenbach;
- zusätzliche S-Bahnen zwischen St.Gallen und Rorschach;
- halbstündliche Direktverbindungen Zürich–St.Gallen–Rheintal.

Zur Realisierung dieser Angebotsverbesserungen sind verschiedene Infrastrukturausbauten nötig. Zentral ist der Brüttenertunnel, der die Leistungsfähigkeit zwischen Zürich und Winterthur erhöht und damit auch schnellere Verbindungen nach St.Gallen ermöglicht. Für die Region St.Gallen ist der Ausbau der Gleisanlagen im östlichen Teil des Bahnhofs St.Gallen ebenso wichtig.

Im Sommer 2022 informierte das Bundesamt für Verkehr die Kantone und die Transportunternehmen, dass das Angebotskonzept zum AS 2035 nochmals auf seine Produzierbarkeit und Robust-

heit hin überprüft wird («Konsolidierung»). Der Kanton St.Gallen fordert, dass die oben beschriebenen Angebotsverbesserungen erhalten werden. Nötigenfalls sind durch den Bund zusätzliche Infrastrukturmassnahmen vorzusehen.

#### 2.8.1.d Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ausserhalb des BIF

Bringen Kantone und Gemeinden besondere Wünsche an, so ist es möglich, diese zusätzlichen oder alternativen Massnahmen in den strategischen Entwicklungsprogrammen ergänzend aufzunehmen. Die Kosten bzw. Mehrkosten für diese Ergänzungen werden aber nicht durch den Bund bzw. durch den BIF finanziert. Will beispielsweise ein Kanton zugunsten der Siedlungsentwicklung einen Gleisabschnitt unterirdisch statt oberirdisch führen, so muss er die Mehrkosten übernehmen, einschliesslich allfälliger Mehrkosten im späteren Betrieb und Substanzerhalt (in der Regel durch einen einmaligen Pauschalbetrag). Sofern der Kanton ein Interesse daran hat, dass ein Regionalverkehrsangebot bereits früher eingeführt werden soll und der Bau der dazu erforderlichen Infrastrukturen – entgegen der Finanzierungsplanung des Bundes – vorzeitig an die Hand genommen werden muss, ist eine Vorfinanzierung möglich. In diesem Fall kann mit dem Bahnunternehmen bzw. dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung abgeschlossen werden, wonach der Kanton die Bausumme, die später der Bund über den BIF trägt, vorfinanziert. In beiden Fällen – ergänzende Ausbauten zu BIF und Vorfinanzierung – gelten die Vorgaben des Bundes, d.h. auch ein Vorfinanzierungsvorhaben muss der Bund positiv bewerten.

Ebenfalls ist es möglich, Infrastrukturvorhaben zu finanzieren, die in keinem strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes enthalten sind. Solche Massnahmen könnten im Perimeter Ortsverkehr oder in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen in der Zukunft auf die finanzielle Unterstützung von Kanton und Gemeinden angewiesen sein. Aus grundsätzlichen präjudiziellen Gründen ist diesbezüglich allerdings Zurückhaltung geboten.

Im Zusammenhang mit der geplanten Verschiebung des Bahnhofs St.Gallen Bruggen hat die Regierung von dieser Möglichkeit Anfang 2022 Gebrauch gemacht. Der heutige Bahnhof erfüllt die Anforderungen des BehiG nicht und muss saniert werden. In einer Machbarkeitsstudie haben die Stadt St.Gallen, der Kanton und die SBB eine Verschiebung des Bahnhofs St.Gallen Bruggen auf Höhe des Bahnhofs St.Gallen Haggen geprüft. Die Verschiebung eröffnet Chancen für die zukünftige Stadtentwicklung, insbesondere als Impuls für das Entwicklungsgebiet Lerchenfeld und als optimale Erschliessung des Innovationsparks Ost. Die SBB steuern für diese Verschiebung die Ohnehin-Kosten von 12,7 Mio. Franken bei, die sie für den BehiG-Ausbau am alten Standort hätte einsetzen müssen. Der Kanton steuert einen Beitrag von 5,855 Mio. Franken bei. Die restlichen Kosten von knapp 20 Mio. Franken, in denen unter anderem auch die verbesserte Anbindung des Bahnhofs an das Quartier enthalten ist, trägt die Stadt St.Gallen. Diese Massnahmen werden durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms finanziell unterstützt. Die Eröffnung des neuen Bahnhofs ist frühestens im Jahr 2028 möglich.

#### 2.8.1.e Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf Basis der Agglomerationsprogramme

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird ausschliesslich über die strategischen Entwicklungsprogramme des Bundes geplant und über den BIF finanziert. Ausbaumassnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind – im Gegensatz zu den ersten beiden Agglomerationsprogrammen – nicht mehr in den Agglomerationsprogrammen ab der 3. Generation enthalten und werden somit auch nicht mehr über dieses Gefäss durch den Bund mitfinanziert.

Infrastrukturen für Tram, Metro und Busse, und damit in Verbindung stehende Massnahmen für andere Verkehrsmittel werden weiterhin über die Agglomerationsprogramme durch den Bund mitfinanziert. Diese Massnahmen müssen der Verbesserung des Verkehrssystems innerhalb der Städte und Agglomerationen dienen und dürfen nicht über andere Bundesmittel mitfinanziert werden.

## 2.8.2 Bauliche Massnahmen Bus

### 2.8.2.a Regionale Bushöfe

Der Kanton fördert den Ausbau der Businfrastruktur mit Beiträgen an regionale Bushöfe. Diese erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel (Bahn-Bus oder Bus-Bus) zum anderen und bieten den öV-Kundinnen und Kunden mehr Komfort und Sicherheit, beispielsweise beim Überqueren der Fahrbahn. In der Regel werden Umsteigeanlagen bei Bahnhöfen erstellt, an denen Bahn- und Buslinien mit regionaler Bedeutung verknüpft werden. Es ist aber durchaus auch möglich, dass an einem Bushof ausschliesslich Buslinien miteinander verknüpft werden.

Die Beiträge werden an die Bauherrschaft geleistet. In der Regel sind es Standortgemeinden, die Umsteigeanlagen erstellen. Ausnahmsweise werden Bushöfe aber auch durch ein Transportunternehmen gebaut.

Eine grössere Zahl von Knotenbahnhöfen verfügt somit bereits über entsprechende Umsteigeanlagen. Jedoch bestehen noch vereinzelt Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden sollen. Folgende Bushofprojekte sind in den Jahren 2024–2028 zu erwarten (Kantonsbeiträge netto, in Mio. Franken):

<b>Projekt</b>	<b>Kantonsbeitrag</b>
Bushof Erweiterung Uznach, Bahnhof	1,68
Bushof Erweiterung Heerbrugg, Bahnhof	1,50
Bushof Erweiterung Ziegelbrücke, Bahnhof	1,50
Bushof Erweiterung Bad Ragaz, Bahnhof	1,50
Bushof St.Gallen Winkeln, Bahnhof	0,54
Bushof Wil, Bahnhof	5,00

Art. 5 bis 6 VöV regelt die Kriterien zur finanziellen Mitbeteiligung des Kantons beim Bau von Businfrastrukturen. Vor der definitiven Zusicherung der Kantonsbeiträge wird die Erfüllung dieser Vorgaben erneut geprüft. Aufgrund der eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. und 4. Generation ist zu erwarten, dass sich der Bund an der Finanzierung der Bushofprojekte in St.Gallen Winkeln und in Uznach mit jeweils 40 Prozent beteiligen wird.

Die Finanzierung von Bushofprojekten mit einem Kantonsbeitrag von über 3 Mio. Franken wird über die Investitionsrechnung geplant. Für den Bushof Wil ist ein Beitrag von 5 Mio. Franken in der Investitionsrechnung vorgesehen (Abschreibung über fünf Jahre). Mit der Umsetzung der Massnahme A43 im Haushaltgleichgewicht 2022plus gemäss Botschaft der Regierung vom 28. September 2021 (33.21.09) wird der Abschreibungsbeginn von Investitionsvorhaben ab 2022 an den Nutzungsbeginn der entsprechenden Vorhaben ausgerichtet. Somit belastet der Bushof Wil die Rechnung des Kantons frühestens ab dem Jahr 2030. Im Gegensatz zum Bushof Wil werden die übrigen Bushofprojekte mit einem Beitrag unter 3 Mio. Franken bei Beschlussfassung nach dem Sollprinzip verbucht und fallen betragsmässig in einem Rechnungsjahr an.

### 2.8.2.b Strasseninfrastruktur

Grundsätzlich richten die öffentlichen Transportunternehmen ihren Betrieb und die Fahrzeuge auf die bestehende Strasseninfrastruktur aus. Werden Strassen ausgebaut, so ist in der Regel der Nutzen solcher Anpassungen vielfältig (z.B. erhöhte Sicherheit) und kommt mehreren Verkehrsteilnehmern zugute. Die Finanzierung obliegt dem Strasseneigentümer. Nur er ist in der Lage, eine Gesamtoptimierung durchzuführen, d.h. Ausbaurkosten der Strasse und betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen einander gegenüberzustellen (z.B. Sicherheit, bessere Erschliessung für Lastwagen, Betriebskostensparnis beim öffentlichen Verkehr). Mit dieser Regelung sind auch die Verantwortlichkeiten für den späteren Betrieb klar.

Ein Hauptaugenmerk aus Sicht des öffentlichen Verkehrs beim Ausbau der Strasseninfrastruktur liegt im Haltestellenbereich. Dazu zählen:

- Anpassungen der Strassenführung;
- Haltestellentyp;
- Zugänglichkeit und Sicherheit (geschützter Warteraum, Sichtbarkeit);
- Anpassungen für einen behindertengerechten Zugang gemäss Vorgaben des BehiG;
- Markierungen und Ausführung der Haltekante;
- Massnahmen zur Verstärkung des Untergrunds (z.B. Betonplatten).

Gemeinsam mit der Botschaft zum 7. öV-Programm wird die Botschaft zum 18. Strassenbauprogramm vorgelegt. Darin werden Infrastrukturausbauten auf Kantonsstrassen vorgeschlagen, auf die der öV angewiesen ist oder die dem öV dienen. Das umfasst den Neubau von Haltestellen infolge geänderter Linienführung oder zum Beheben von Erschliessungslücken sowie Massnahmen zur öV-Priorisierung. Ein zuverlässig und stabil verkehrender öffentlicher Verkehr senkt die Betriebskosten der Transportunternehmen und somit die Abgeltungen und steigert die Attraktivität.

Die Frist für die Umsetzung des BehiG im öffentlichen Verkehr läuft Ende 2023 aus. Zu diesem Zeitpunkt werden verschiedene Bus- und Bahnhofstestellen im Kanton noch nicht barrierefrei umgebaut sein. Ein Teil der Haltestellen wird nicht umgebaut, weil die BehiG-konforme Anpassung nicht verhältnismässig ist.

Nach der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34; abgekürzt VböV) sollen Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können (Art. 3 Abs. 1). Soweit die Autonomie nicht durch technische Massnahmen gewährleistet werden kann, erbringen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die erforderlichen Hilfestellungen durch den Einsatz von Personal (Art. 3 Abs. 2). Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verzichten möglichst auf eine Pflicht zur Voranmeldung, die nur für Behinderte gilt (Art. 3 Abs. 3).

Einzelne Bushaltestellen werden ab 1. Januar 2024 nicht BehiG-konform sein. Nicht BehiG-konform bedeutet, dass eine Haltestelle weder baulich behindertengerecht angepasst wurde (beispielsweise aufgrund fehlender Verhältnismässigkeit), noch ein Einstieg mit Personalhilfe (zum Beispiel mittels Rampe) vorhanden ist, der die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. An diesen Haltestellen muss eine Ersatzlösung angeboten werden (Art. 12 Abs. 3 BehiG), die in der Regel aus einem Ersatzfahrdienst besteht. Aktuell wird auf nationaler Stufe diskutiert, wie diese Ersatzleistungen organisiert werden und wer die Kosten trägt. Ein Entscheid ist noch ausstehend.

## 2.9 Instrumente

### 2.9.1 Programmorganisation

Im vorliegenden öV-Programm werden die beabsichtigten Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr für die nächsten fünf Jahre aufgelistet und damit vom Kantonsrat beschlossen. Gleichzeitig wird dargestellt, welche finanziellen Auswirkungen für diese Massnahmen in den kommenden fünf Jahren erwartet werden. Allerdings ist im Unterschied zum Strassenbauprogramm mit der Verabschiedung des öV-Programms kein Ausgabenbeschluss verbunden, da die entsprechenden Mittel für den öffentlichen Verkehr jährlich über das Budget oder mit einem Objektkredit bewilligt werden müssen.

Der Inhalt des öV-Programms wird mit Beschlüssen und Planungen aus nationalen, kantonalen und regionalen Projekten koordiniert. Die Investitionen des Bundes in die Erweiterung der Bahninfrastruktur werden in Zeiträumen von bis zu 15 Jahren definiert, die Zuschuss der Mittel an die Bahnunternehmen für Unterhalt und Betrieb im 4-Jahres-Rhythmus. Offertverhandlungen

zwischen den Transportunternehmen und den Bestellern finden, schweizweit vereinheitlicht, alle zwei Jahre statt. Der Verpflichtungskredit des Bundes für den Regionalen Personenverkehr wird für vier Jahre beschlossen. Agglomerationsprogramme werden alle vier bis fünf Jahre freigegeben. Das kantonale Strassenbauprogramm wird, in enger zeitlicher und inhaltlicher Koordination mit dem öV-Programm, für fünf Jahre erarbeitet. Die Legislaturperioden auf nationaler und kantonaler Ebene dauern jeweils vier Jahre.

Trotz den oben beschriebenen Abhängigkeiten bewährt sich die aktuelle Programmlaufzeit von fünf Jahren. Die mittelfristige Planung ist für diesen Zeitraum bereits so konkret, dass sie in einer Botschaft abgebildet werden kann. Kürzere Laufzeiten von zwei oder vier Jahren würden den Aufwand für Politik und Verwaltung unverhältnismässig erhöhen.

## **2.9.2 Wirkungskontrolle**

Für den optimalen Einsatz der Mittel im öffentlichen Verkehr sorgen diverse Controllinginstrumente. Eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit der bestellten Angebote wird mit der gezielten Nutzung der Instrumente Benchmarking, Zielvereinbarungen und Ausschreibungen angestrebt.

### **2.9.2.a Benchmarking**

Seit dem Jahr 2012 setzen die Kantone Aargau, Bern, Thurgau, Basel-Landschaft und St.Gallen sowie der Verkehrsverbund Luzern (VVL) auf ein zusammen mit der Rapp-Trans AG erarbeitetes Benchmarking-Instrument. Neu will das BAV dieses Erfolgsmodell übernehmen und es zukünftig auf nationaler Stufe unter der Bezeichnung «Benchmarking im öV Schweiz (BMCH)» weiterbetreiben. Eine Mitnutzung steht allen Kantonen offen. Nach einer Erprobung anhand der Offerten 2022/2023 soll das Instrument für das Bestellverfahren 2024/2025 zum Einsatz kommen. Mit der Weiterentwicklung auf Bundesebene wird die Datenbasis deutlich verbreitert. Gleichzeitig sollen auch die Auswertungsmöglichkeiten und die Anwenderfreundlichkeit gesteigert werden.

Die verschiedenen Verkehrsangebote werden unter ganz unterschiedlichen Produktionsbedingungen (Nachfrage, Fahrplan usw.) erbracht. Ein direkter Vergleich auf Stufe Kosten je Kilometer ist deshalb nicht fair. Für das Benchmarking werden die bereits vorhandenen Kennzahlen aller relevanten Bus- und Bahnlinien herangezogen. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen je Linie werden so weit wie möglich berücksichtigt und in Korrelation zu den Kosten gesetzt. Damit lassen sich die unterschiedlichen Kosten je Angebot und Transportunternehmen aussagekräftiger vergleichen. Dabei hat jeder Kanton nur Einsicht in die eigenen Detaildaten. Das Kostenmodell wird regelmässig überprüft und mittels neuester Kennzahlen berechnet. Somit stehen dem Bund und den Kantonen für jede Bestellperiode aktuelle Kostenvergleiche zur Verfügung.

### **2.9.2.b Ausschreibungen**

Im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform wurden u.a. die Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr detailliert geregelt. Die entsprechenden Bestimmungen finden sich im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (SR 745.1; abgekürzt PBG) und in der eidgenössischen Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16; abgekürzt ARPV). Vor allem für vom Bund mitfinanzierte Verkehrsangebote auf der Strasse ergibt sich dadurch unter Umständen ein Zwang zu einer Ausschreibung. Im Eisenbahnbereich und für vom Kanton alleine finanzierte Angebote (Ortsverkehr) besteht keine Ausschreibungspflicht.

Zur Ausschreibung können gänzlich neue Angebote gelangen oder solche, bei denen die vom Bund erteilte Konzession ausläuft. Dabei sind aber Vorschriften und Fristen zu berücksichtigen, die eine vorausschauende Planung notwendig machen.

Während Bahnangebote in der Praxis schweizweit nirgends ausgeschrieben werden, ist die Anwendung bei Buslinien sehr unterschiedlich. Einzelne Kantone schreiben Linien auf das Auslaufen

der Konzession hin konsequent aus, andere haben aufgrund des grossen Aufwands und aufgrund der vielen Ausnahmeregelungen bisher auf Ausschreibungen gänzlich verzichtet. Der Kanton St.Gallen setzt das Instrument sehr dosiert und punktuell ein.

In der jüngsten Vergangenheit hat der Kanton St.Gallen zwei Ausschreibungen von Buslinien im Ortsverkehr durchgeführt. Die Erfahrungen aus den nicht reibungslos verlaufenen Verfahren sind in Abschnitt 1.1.5 beschrieben. Sie werden aber nicht dazu führen, dass der Kanton St.Gallen nur noch Verfahren mit ausgewiesener Ausschreibungspflicht durchführt. Wo sinnvoll, soll ausgeschrieben werden. Dem Risiko von beschwerdebedingten Verzögerungen kann bei zukünftigen Ausschreibungen mit präziseren Formulierungen der Rahmenbedingungen und Ausschlusskriterien begegnet werden.

### 2.9.2.c Zielvereinbarungen

In Zielvereinbarungen versuchen Besteller und Transportunternehmen, in Verhandlungen Qualität und / oder Kosteneffizienz in der Leistungserbringung mittelfristig zu optimieren. Der Bund hat in Art. 33 PBG gewisse Rahmenbedingungen für Zielvereinbarungen erlassen.

Zielvereinbarungen verfolgen teilweise ähnliche Ziele wie Ausschreibungen. Sie sind in der Regel aber mit weniger Aufwand zu realisieren und nicht so stark an das Auslaufen einer Konzession gebunden. Ein Wechsel des Transportunternehmens ist damit nicht möglich. Die Risiken einer Zielvereinbarung sind für Besteller und Transportunternehmen geringer als bei einer Ausschreibung. Für die Besteller können sich mit einer Ausschreibung aber auch grössere Chancen ergeben.

Im Rahmen der Reform RPV will der Bund das Instrument der Zielvereinbarungen stärken und möglichst flächendeckend etablieren. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des BAV und einzelner Kantone aller Landesteile klärt derzeit den notwendigen Änderungsbedarf bei Rechtsgrundlagen und erarbeitet Hilfsmittel wie z.B. modular aufgebaute Vereinbarungsvorlagen. Die Ergebnisse sollen bis Mitte 2023 vorliegen.

Der Kanton St.Gallen arbeitet bisher bereits punktuell mit Zielvereinbarungen und befürwortet eine breitere Anwendung. Die kantonsübergreifende und im Jahr 2021 ausgelaufene Vereinbarung «Postauto Appenzellerland» konnte erfolgreich bis ins Jahr 2025 verlängert werden.

### 2.9.2.d öV-Datenbank

Der Kanton St.Gallen betreibt mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Solothurn, Schaffhausen und Graubünden gemeinsam eine Datenbank-Anwendung für das Bestellwesen. Die darin gepflegten Daten dienen als Basis für die Beurteilung der Offerten und Abwicklung der Angebotsbestellungen sowie für das Benchmarking. Die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen ermöglicht den Erfahrungsaustausch und die Aufteilung der Entwicklungskosten. Da der Bund mittelfristig eine eigene und auch den Kantonen zugängliche Datenbanklösung in Aussicht gestellt hat, wird die Applikation zurzeit nur zurückhaltend weiterentwickelt.

Die Entwicklung einer gesamtschweizerischen Datenbanklösung ist sehr zu begrüßen. Damit können heute teilweise noch redundante Datenhaltungen beim Bund und den Kantonen reduziert und der Erfassungsaufwand vermindert werden. Das Projekt befindet sich aber in einer frühen Phase. Funktionsumfang und Realisierungszeitpunkt sind deshalb noch nicht festgelegt.

## 2.9.3 Qualitätsmesssysteme

Seit dem 1. Januar 2010 sind die revidierten Bundeserlasse über den öffentlichen Verkehr in Kraft (PBG, ARPV). In Art. 9 ARPV wurde dem Bund die Aufgabe übertragen, gemeinsam mit den Kantonen und TU ein Qualitätsmesssystem (QMS) von Angeboten und Leistungen der TU einzurichten und zu betreiben.

Das Projekt QMS RPV CH umfasst als erstes Element Beurteilungen durch TU-unabhängige Testpersonen, die Qualitätskriterien wie Sauberkeit von Bussen und Zügen, Kundeninformationen oder die Schadensfreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen überprüfen und bewerten. Diese Messungen werden seit Mitte 2016 flächendeckend in der ganzen Schweiz und für alle Linien des regionalen Personenverkehrs durchgeführt. Die Ergebnisse sind für die betroffenen Besteller und TU in einer Webapplikation einsehbar. Als zweites Element werden auch automatisierte Pünktlichkeitsmessungen über sämtliche Fahrten des regionalen Personenverkehrs erhoben. Die Umsetzung über alle TU beanspruchte aufgrund technischer Schwierigkeiten mehr Zeit als ursprünglich geplant, ist mittlerweile aber abgeschlossen. Der Bund publiziert jährlich die aggregierten Ergebnisse. Zwei Arbeitsgruppen mit Vertretern von TU und Kantonen unterstützen den Bund bei der Weiterentwicklung des Systems.

Der Bund finanziert die QMS-Messungen nur für den Regionalverkehr. Für die Leistungsbeurteilung einer TU ist aber eine Gesamtsicht über alle Linien des Regional- und Ortsverkehrs anzustreben. Der Kanton St.Gallen bestellt und finanziert deshalb zusätzliche Testkundenmessungen auf seinen Ortsverkehrslinien. Die Ergebnisse des Regional- und Ortsverkehrs können im vom Bund zur Verfügung gestellten Auswertungstool gemeinsam ausgewertet werden.

Die jährliche Berichterstattung der TU zu den erreichten QMS-Werten hat sich inzwischen etabliert. Der zeitliche Rückstand bei der Beurteilung durch die Besteller und der daraus folgenden Rückmeldung an die TU konnte mittlerweile aufgeholt werden.

Zur Qualitätsmessung wird auch weiterhin die Kundenzufriedenheit (KuZu) durch Befragungen erhoben. In der Ostschweiz werden diese unter dem Lead des Tarifverbunds Ostwind durchgeführt. Nach den Umfragen in den Jahren 2005, 2008, 2011 und 2014 wurde vom dreijährigen auf einen vierjährigen Rhythmus gewechselt. Die letzte Umfrage fand im Jahr 2018 statt. Ende 2020 wurde wegen der Pandemie die für das Jahr 2022 bereits geplante KuZu auf das Jahr 2024 verschoben. Der ZVV führt gleichartige Kundenbefragung in viel engeren Zeitabständen durch. Seine Ergebnisse konnten bisher jeweils mit jenen im Ostwind verglichen werden. Im Jahr 2021 führte der ZVV einen veränderten Fragekatalog ein. Aus diesem Grund prüft der Ostwind-Tarifverbund, ob er im Jahr 2024 die Umfrage ebenfalls anhand des neuen Konzepts durchführen will.

Sowohl die QMS-Messungen im RPV und OV wie auch die KuZu-Umfragen haben zum Ziel, das bestehende und in der Regel gute Qualitätsniveau zu halten oder punktuell zu verbessern. Sie sollen Grundlagen und Daten liefern für Zielvereinbarungen und die kombinierte Betrachtungsweise von Qualität und Kosten-Benchmark.

## 2.10 Verbundstrategie Ostwind

Der Tarifverbund Ostwind ist seit dem Jahr 2011 rechtlich als Genossenschaft organisiert. Als Genossenschafter sind 28 Transportunternehmen und ein Verkehrsverbund beteiligt. Die Verbundeinnahmen betragen vor dem Ausbruch der Covid-19-Epidemie über 200 Mio. Franken je Jahr. Das Gebiet des Ostwinds umfasst die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Auserroden, Appenzell Innerrhoden, Glarus (Beitritt 2013) und Schaffhausen (Beitritt 2017) sowie den Bezirk March im Kanton Schwyz (Beitritt 2014). Seit Ende 2013 bestehen zudem Kooperationsverträge mit dem Fürstentum Liechtenstein und dem Verkehrsverbund Vorarlberg.

Die Bestellerkantone und die dem Tarifverbund Ostwind angehörigen Transportunternehmen haben im Jahr 2020 gemeinsam eine Verbundstrategie erarbeitet. Ziele der Strategie sind eine verstärkte Kundenorientierung, ein aktiver Beitrag zum nationalen Projekt eines kundenfokussierten und integrierten Tarifsystems in der gesamten Schweiz sowie eine verbesserte Effizienz und Vernetzung. In der Vision sieht sich das Produkt Ostwind als einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz und setzt sich für ökologische Mobilitätslösungen der Zukunft ein. Als

Mission gilt die Erhöhung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs und die Verknüpfung der Ostschweiz mit nationalen und angrenzenden internationalen Räumen. Innerhalb der fünf Handlungsfelder Einnahmensicherung und Einnahmenverteilung, Sortiments- und Tarifgestaltung, Vertrieb und Kommunikation, Organisationsentwicklung sowie Weiterentwicklung des Geschäftsmodells wurden verschiedene Massnahmen festgelegt. Diese werden bis Ende 2025 bearbeitet.

## 2.11 Bestellerstrategie der Ostschweizer Kantone

Nur wenige öV-Linien in der Ostschweiz verlaufen ausschliesslich durch einen Kanton und auch die meisten Transportunternehmen sind kantonsüberschreitend unterwegs. Die Planung, Bestellung und Finanzierung des Ostschweizer öV-Angebots bedingt daher eine rege Absprache zwischen den beteiligten Kantonen.

Die Kantone Glarus, Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St.Gallen und Thurgau haben im Jahr 2021 erstmalig eine gemeinsame Bestellerstrategie für die Jahre 2022 bis 2026 erarbeitet. Darin werden die Stärkung der gemeinsamen Positionierung, die vermehrte Nutzung von Synergien, die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs sowie die proaktive Weiterentwicklung des Ostschweizer öV-Systems als Ziele festgehalten. Eine Agenda beschreibt die Handlungsfelder mit den zugehörigen Massnahmen, die bis Ende 2026 umgesetzt werden.

Zur Umsetzung der Strategie und zur weiteren Verbesserung der bereits heute intensiven Zusammenarbeit wurde Ende 2021 eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Kantonen unterzeichnet. Der Kanton Graubünden unterzeichnete diese Vereinbarung ebenfalls. In der Vereinbarung sind die gemeinsamen Absichten und das gewählte Organisations- und Kooperationsmodell ausgeführt. Weiter beschreibt die Vereinbarung die Leistungen der Geschäftsstelle und des Sekretariats der Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Ostschweiz. Beide Stellen sind beim Kanton St.Gallen angesiedelt und werden durch die übrigen Kantone mitfinanziert.

## 2.12 Finanzierung und Mittelbedarf

### 2.12.1 Verkehrsangebot

Nach Art. 25 GÖV bestellt das zuständige Departement zusammen mit dem Bund und den beteiligten Kantonen das Angebot im regionalen Personenverkehr, weitere Angebote und Angebotsverbesserungen sowie Tarifierleichterungen und spricht die entsprechenden Abgeltungen zu. Die Abgeltung entspricht der Differenz der Gesamtkosten abzüglich Gesamterlös. Die erforderlichen Mittel werden weiterhin jährlich mit dem Voranschlag dem Kantonsrat zur Beschlussfassung unterbreitet und der allgemeinen Jahresrechnung belastet.

Der öffentliche Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Federführung liegt bei den Kantonen. Der nach dem PBG anerkannte Regionalverkehr wird im Umfang der so genannten Kantonsquote durch Bund und Kanton gemeinsam bestellt. Die Kantonsquote umfasst den Bundes- und Kantonsanteil der für den gemeinsam bestellten öV zur Verfügung stehenden Mittel. Zurzeit beteiligt sich der Bund im Rahmen der für den Kanton St.Gallen bereitgestellten Kantonsquote mit 48 Prozent am abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Bei Kantonsgrenzen überschreitenden Linien tragen zudem die betroffenen Nachbarkantone ihren Teil der Abgeltungen. Als weitere Mitfinanzierer gelten Dritte wie Gemeinden, Firmen oder Schulen, wenn sie aufgrund besonderer Interessen einen Teil des Angebots mitbestellen und -zahlen. Die Berechnungen für den Mittelbedarf basieren auf dem aktuellen Bundesanteil, der bis ins Jahr 2023 gilt. Der Bund berechnet die Kantonsbeteiligungen alle vier Jahre neu, d.h. ab dem Jahr 2024 könnte sich der Verteilschlüssel ändern.

Angebote, die vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt werden (z.B. bei Vorliegen von Parallelangeboten) oder Angebote, die nicht aus der Kantonsquote finanziert werden können, sind durch den Kanton allein zu bestellen. Der Bund prüft im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten jährlich, inwieweit er gemeinsam bestellte Angebote des Regionalverkehrs über die Kantonsquote mitfinanzieren kann.

Die politischen Gemeinden tragen gemäss Art. 32 GöV 50 Prozent der Abgeltungen, die der Kanton den Transportunternehmen für das bestellte Verkehrsangebot ausrichtet.

### **2.12.2 Tarifverbünde**

Tarifverbünde bieten einheitliche Tarife und Fahrkarten an, die meistens entfernungsabhängig berechnet werden. Kundinnen und Kunden können mit einem einzigen Fahrausweis, sei es ein Einzelbillet, eine Mehrfahrtenkarte, eine Tageskarte oder ein Monats-/Jahresabonnement den öffentlichen Verkehr bequem nutzen.

Die Finanzierung der Einnahmehausfälle von Tarifverbunden ist in Art. 19 GöV geregelt. Beiträge können an die Verwaltungskosten des Tarifverbundes und an die bei den Transportunternehmen durch den Tarifverbund entstehenden Einnahmehausfälle gewährt werden. Die politischen Gemeinden tragen 50 Prozent dieser Beiträge (Art. 32 GöV).

Mit sogenannten Toolboxgeschäften haben Veranstalter die Möglichkeit, ihren Besucherinnen und Besuchern die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr im Ostwindgebiet zu offerieren. Die Kosten der entstehenden Einnahmehausfälle trägt der Veranstalter. Unter dem Titel «Freifahrt Kultur» nutzt der Kanton St.Gallen diese Möglichkeit ab dem Jahr 2024. Besucherinnen und Besucher der Theater St.Gallen und Bregenz profitieren ganzjährig von der kostenlosen An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr. Schulen profitieren zweimal jährlich von einer kostenlosen An- und Abreise zu zahlreichen kulturellen Institutionen im Kanton. Die Kosten werden zur Hälfte vom Lotteriefonds getragen. Die übrigen Kosten werden über das kantonale öV-Budget entschädigt und damit hälftig von Kanton und Gemeinden getragen.

### **2.12.3 Infrastruktur**

#### **2.12.3.a Grundlagen**

Einige Investitionsvorhaben, die im vorliegenden Programm enthalten sind, beruhen bezüglich Projektausgestaltung, Kostengenauigkeit und Realisierungszeitpunkt teilweise auf noch ungenauen Angaben des Bundes, der Transportunternehmen und der Gemeinden. Für die zweite Hälfte der Programmperiode sind bei verschiedenen Projekten erst grobe Angaben erhältlich, da die Vorhaben derzeit frühestens zwei bis drei Jahre vor der geplanten Realisierung auf Stufe Vorprojekt bearbeitet werden.

Nach Art. 24 GöV beschliesst die Regierung über Beiträge an Infrastrukturvorhaben, wenn der einzelne Beitrag über 1 Mio. Franken und unter 6 Mio. Franken liegt. Darüber hinaus gehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet. Beiträge an Infrastrukturvorhaben unter 1 Mio. Franken werden durch das zuständige Departement zugesprochen.

#### **2.12.3.b Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfonds)**

Damit der Betrieb, der Substanzerhalt und der Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig gesichert sind, schuf der Bund mit dem BIF eine solide finanzielle Basis. Die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen werden seit 2016 vollumfänglich aus dem BIF finanziert (vgl. Abschnitt 2.8.1.a).

Die politischen Gemeinden tragen 50 Prozent des BIF-Beitrags bis zu einer maximalen Höhe von 17 Mio. Franken (Art. 32 Abs. 3 GöV).

### 2.12.3.c Erneuerung und Ausbau der Eisenbahn- und Businfrastruktur (Infrastruktur eigene Investitionen)

Grundsätzlich wird der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vollständig durch den Bund über den BIF finanziert. Der Bund trägt die Kosten für Bahnausbauten, wenn diese in den strategischen Entwicklungsprogrammen bzw. im Ausbauschnitt 2025 oder 2035 enthalten sind. Davon ausgenommen sind Tram- und Metronetze und Strecken, die keine ganzjährig bewohnten Ortsteile erschliessen (vgl. Abschnitte 2.8.1.c und 2.8.1.e).

Bringen Kantone und Gemeinden in Bezug auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur besondere Wünsche an, so ist es möglich, diese zusätzlichen oder alternativen Massnahmen in den strategischen Entwicklungsprogrammen ergänzend aufzunehmen. Die Kosten bzw. Mehrkosten für diese Ergänzungen müssen durch die Kantone oder Gemeinden getragen werden und sind von Leistungen des Bundes über den BIF ausgeschlossen (vgl. Abschnitt 3.5.1.d).

Zur Verbesserung der Businfrastruktur wird der Bau von regionalen Bushöfen, d.h. Bushöfe an denen Linien mit regionaler Bedeutung verknüpft werden, durch den Kanton finanziell unterstützt. Es werden höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten als Pauschalbeitrag mitfinanziert. Der Beitrag wird an die Bauherrschaft geleistet. Dies ist in der Regel die Standortgemeinde, kann aber auch ein Transportunternehmen sein (vgl. Abschnitt 2.8.2.a).

### 2.12.4 Mittelbedarf Kanton

Der Finanzierungsbedarf des Kantons zur Umsetzung des 7. öV-Programms 2024–2028 setzt sich wie folgt zusammen (Nettoaufwand nach Abzug der Gemeindebeiträge, Angaben in 1'000 Franken):

	Ab- schnitt	2024	2025	2026	2027	2028	Total
<b>Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde</b>							
<b>Regionalverkehr</b>							
bestehendes Angebot inkl. Teuerung		48'885	48'441	48'978	49'454	49'936	245'695
Höhere Energiekosten		2'435	2'359	2'359	2'359	2'359	11'870
Wegfall Rückerstattung Mineralölsteuer		0	0	1'362	1'362	1'362	4'085
Korrektur Bundesanteil (Kantonsquote)		0	436	676	949	1'297	3'358
<b>Total Regionalverkehr, bestehendes Angebot</b>		<b>51'320</b>	<b>51'236</b>	<b>53'375</b>	<b>54'124</b>	<b>54'953</b>	<b>265'008</b>
<b>Angebotsausbau Bahnen</b>							
Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	2.4.1.a	118	182	182	182	215	879
S-Bahn St.Gallen-Wattwil-Rapperswil (S4) <sup>6</sup>							
S-Bahn Nesslau-Wattwil-St.Gallen (S2)							
S-Bahn St.Gallen-Weinfelden (S5)							
Nachtnetz Zürich-Winterthur-St.Gallen (SN10)							
S-Bahn Gossau-Herisau-Appenzell-Wasserauen (S23)							
S-Bahn St.Gallen-Teufen-Appenzell (S21/S22)							
Automatisierung Rheineck-Walzenhausen (S26)							
S-Bahn Trogen-St.Gallen-Teufen (S21/S22)							
Region Rheintal	2.4.2.a	60	60	60	60	60	302
S-Bahn Rorschach-St.Margrethen-Bregenz-Lindau (S7)							
Region Sarganserland-Werdenberg	2.4.3.a	10	37	27	27	27	128
S-Bahn Buchs-Sargans (S4)							

<sup>6</sup> Die zusätzlichen Nettokosten für diesen Angebotsausbau sind bei der Region ZürichseeLinth aufgeführt.

	Ab- schnitt	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Region ZürichseeLinth	2.4.4.a	305	198	198	198	198	1'096
S-Bahn St.Gallen-Uznach-Rapperswil (S4)							
S-Bahn Rapperswil-Uznach-Sargans (neu S17)							
Region Toggenburg	2.4.5.a	60	60	60	60	60	298
S-Bahn St.Gallen-Uznach-Rapperswil (S4) <sup>6</sup>							
S-Bahn Nesslau-Wattwil-St.Gallen (S2)							
Region Wil	2.4.6.a	0	0	0	0	0	0
Inbetriebnahme Haltestelle Wil West							
Nachtnetz Zürich-Winterthur-St.Gallen (SN10)							
<b>Total Angebotsausbau Bahnen</b>		<b>553</b>	<b>537</b>	<b>527</b>	<b>527</b>	<b>560</b>	<b>2'703</b>
<b>Angebotsausbau Busse</b>							
Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	2.4.1.b	110	392	392	392	548	1'834
Region Rheintal	2.4.2.b	0	611	611	611	611	2'446
Region Sarganserland-Werdenberg	2.4.3.b	0	614	614	614	614	2'457
Region ZürichseeLinth	2.4.4.b	198	198	198	328	328	1'249
Region Toggenburg	2.4.5.b	27	118	118	118	118	497
Region Wil	2.4.6.b	0	96	96	96	122	411
<b>Total Angebotsausbau Busse</b>		<b>334</b>	<b>2'030</b>	<b>2'030</b>	<b>2'160</b>	<b>2'342</b>	<b>8'894</b>
<b>Ergänzende Massnahmen</b>							
VBSG Flottenerneuerung/Elektrifizierung 2. Etappe	2.4.7	250	250	250	250	250	1'249
VBSG neues Busdepot	2.4.7	0	0	1'250	1'250	1'250	3'750
AB Servicezentrum Appenzell	2.4.7	32	63	63	63	63	284
SOB Ergänzung Rollmaterial	2.4.7	0	203	406	406	406	1'420
SOB Servicezentrum Samstagern	2.4.7	0	0	50	50	50	151
Thurbo Rollmaterialerneuerung	2.4.7	0	0	20	67	109	196
Umsetzung kantonale E-Bus Strategie	2.7	670	670	770	1'270	1'270	4'650
<b>Total Ergänzende Massnahmen</b>		<b>951</b>	<b>1'186</b>	<b>2'808</b>	<b>3'356</b>	<b>3'398</b>	<b>11'698</b>
<b>Tarifverbunde</b>							
ZVV	2.12.2	238	238	238	243	248	1'206
Grenzüberschreitendes Job-Ticket	2.12.2	47	47	47	48	48	235
Freifahrt Kultur	2.12.2	57	57	57	58	59	287
<b>Total Tarifverbunde</b>		<b>342</b>	<b>342</b>	<b>342</b>	<b>349</b>	<b>355</b>	<b>1'729</b>
<b>Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde</b>		<b>53'500</b>	<b>55'329</b>	<b>59'081</b>	<b>60'514</b>	<b>61'607</b>	<b>290'032</b>
<b>Infrastruktur einschliesslich Bahninfrastrukturfonds</b>							
<b>Bahninfrastrukturfonds</b>							
Bahninfrastrukturfonds des Bundes	2.8.1.a-c	17'445	18'479	19'472	20'384	21'132	96'912
<b>Total Bahninfrastrukturfonds</b>		<b>17'445</b>	<b>18'479</b>	<b>19'472</b>	<b>20'384</b>	<b>21'132</b>	<b>96'912</b>
<b>Eisenbahninfrastruktur: Erneuerung und Ausbau</b>							
Keine Finanzierung von Massnahmen geplant	2.8.1.d-e	0	0	0	0	0	0
<b>Total Eisenbahninfrastruktur, Erneuerung und Ausbau</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	Ab- schnitt	2024	2025	2026	2027	2028	Total
<b><i>Businfrastruktur, Ausbau (Regionale Bushöfe)</i></b>							
Bushof Erweiterung Uznach, Bahnhof	2.8.2.a	1'680	0	0	0	0	1'680
Bushof Erweiterung Heerbrugg, Bahnhof	2.8.2.a	1'500	0	0	0	0	1'500
Bushof Erweiterung Ziegelbrücke, Bahnhof	2.8.2.a	0	1'500	0	0	0	1'500
Bushof Bad Ragaz, Bahnhof	2.8.2.a	0	1'500	0	0	0	1'500
Bushof St.Gallen Winkeln, Bahnhof	2.8.2.a	0	0	0	0	540	540
Bushof Wil, Bahnhof	2.8.2.a	0	0	0	0	p.m.	0
<b>Total Businfrastruktur, Ausbau</b>		<b>3'180</b>	<b>3'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>540</b>	<b>6'720</b>
<hr/>							
<b>Total Infrastruktur einschliesslich Bahninfrastrukturfonds</b>		<b>20'625</b>	<b>21'479</b>	<b>19'472</b>	<b>20'384</b>	<b>21'672</b>	<b>103'632</b>
<hr/>							
<b>Gesamttotal Mittelbedarf Kanton</b>		<b>74'125</b>	<b>76'808</b>	<b>78'553</b>	<b>80'898</b>	<b>83'279</b>	<b>393'664</b>

Der in der Tabelle aufgeführte Nettoaufwand für Angebotsausbauten der Bahnen und Busse wurde aufgrund aktueller Richtofferten der Transportunternehmen ermittelt. Die Bundesbeteiligung an der Finanzierung des Regionalverkehrs entspricht der Planung des BAV mit Stand Ende Juni 2022. Die Beiträge an Tarifverbundmassnahmen und an den Bahninfrastrukturfonds des Bundes basierend auf aktuellen Prognosen (Stand Ende Februar 2023). Der übrige Mittelbedarf entspricht dem Stand des von der Regierung am 20. Dezember 2022 verabschiedeten Aufgaben- und Finanzplans 2024–2026.

Die über die laufende Rechnung abgewickelten Vorhaben werden bei Beschlussfassung nach dem Sollprinzip verbucht und fallen betragsmässig in einem Rechnungsjahr an. Werden bauliche Massnahmen über die Investitionsrechnung abgewickelt (Aktivierungsgrenze von 3 Mio. Franken), so belasten sie die Rechnung mit den entsprechenden Abschreibungsraten ab dem Nutzungsbeginn.

Die Kantonsbeiträge an das Verkehrsangebot für die Jahre 2024 bis 2028 sind ohne Bundesfinanzierung gerechnet. Der Bund prüft im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten jährlich, inwieweit er gemeinsam bestellte Angebote des Regionalverkehrs über die Kantonsquote mitfinanzieren kann. Namentlich ist zurzeit noch offen, inwieweit sich der Bund an künftigen Ausbauten des Verkehrsangebots beteiligen wird.

### 2.12.5 Mittelbedarf Gemeinden

An die zu erwartenden Ausgaben für den öffentlichen Verkehr werden die politischen Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit 50 Prozent über den sogenannte «Poolfinanzierung» beteiligt (Art. 32 Abs. 1 GöV). Versuchsbetriebe werden nicht über den «Pool» finanziert. In diesen Fällen tragen die Standortgemeinden zusammen 50 Prozent der Abgeltung (Art. 34 Abs. 1 GöV). Bei Bushofprojekten entrichtet der Kanton seine Beiträge direkt an die Bauherrschaft (in der Regel die Standortgemeinde), weshalb diese Kosten ebenfalls nicht in der «Poolfinanzierung» enthalten sind (Art. 9 Abs. 2 GöV). Zu beachten gilt es zudem, dass die Beteiligung der politischen Gemeinden am Anteil des Kantons St.Gallen an der jährlichen Einlage in den BIF auf höchstens 17 Mio. Franken festgesetzt ist (Art. 32 Abs. 3 GöV).

Mit der Umsetzung des 7. öV-Programms 2024–2028 werden die Gemeinden insgesamt mit folgenden Beiträgen über die «Poolfinanzierung» belastet (Nettoaufwand nach Abzug der Kantonsbeiträge, Angaben in 1'000 Franken):

	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde	53'500	55'329	59'081	60'514	61'607	290'032
Infrastruktur einschliesslich BIF	17'000	17'000	17'000	17'000	17'000	85'000
<b>Gesamttotal Mittelbedarf Gemeinden</b>	<b>70'500</b>	<b>72'329</b>	<b>76'081</b>	<b>77'514</b>	<b>78'607</b>	<b>375'032</b>

### 2.12.6 Vergleich zum 6. öV-Programm

Der Finanzierungsbedarf des Kantons steigt mit der Umsetzung des 7. öV-Programms 2024–2028 im Vergleich zu den Planwerten des 6. öV-Programms 2019–2023 um rund 20,9 Mio. Franken an (Nettoaufwand nach Abzug der Gemeindebeiträge, Angaben in 1'000 Franken):

	7. öV-Programm 2024–2028 geplant	6. öV-Programm 2019–2023 geplant	6. öV-Programm 2019–2023 tatsächlich geleistet
Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde	290'032	250'926	239'697
Infrastruktur einschliesslich BIF	103'632	121'860	100'283
<b>Gesamttotal</b>	<b>393'664</b>	<b>372'786</b>	<b>339'980</b>

## C **Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr: 18. Strassenbauprogramm (2024–2028)**

### 1 **Rückblick auf das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)**

#### 1.1 **Umfang**

Das 17. Strassenbauprogramm (SBP) setzt sich im Wesentlichen aus den Bauvorhaben der 1. Priorität (A) und Bauvorhaben aus den Sammelpositionen «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung», «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» und «Gesamtverkehr» zusammen. Weiter sind unter der Position «Werkhöfe / Stützpunkte» die finanziellen Mittel für die Sanierung und den Ersatz von Unterhaltsstandorten eingestellt. Unter dem Titel «Bauvorhaben der 2. Priorität (B)» sind Ersatzprojekte für nicht ausführbare Vorhaben der 1. Priorität und Projekte aufgeführt, die aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten ausgelöst wurden.

Eine wichtige Rolle im 17. SBP spielen die Agglomerationsprogramme (AP) der 1. bis 3. Generation des Bundes. Die Vorhaben der 1. und 2. Generation waren bei der Erstellung des 17. SBP bereits bekannt. Allerdings lag der Botschaftsentwurf des Bundesrates zu den vom Kanton St.Gallen eingereichten AP der 3. Generation erst im Januar 2018, also nach Verabschiedung des 17. SBP vor. Aus diesen Gründen wurden nicht alle höchst priorisierten Massnahmen aus den AP auch im 17. SBP der 1. Priorität (A) zugewiesen. Um gegebenenfalls vom Bund mitfinanzierte Projekte, die im SBP nicht der höchsten Priorität zugeteilt wurden, auch realisieren zu können, ist die Reserve für dringende kleine Vorhaben um 40 Mio. Franken aufgestockt worden. Die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen erfolgt damit sowohl mit Vorhaben der 1. Priorität (A) als auch über die Sammelpositionen. Die Regierung hat in den Beschlüssen zu den einzelnen AP im Dezember 2016 zuhanden des Bundes festgelegt, welche Massnahmen an St.Galler Kantonsstrassen (unter Federführung des Kantons) der AP 1. bis 3. Generation umgesetzt werden sollen.

## 1.2 Nationalstrassen

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ging die Verantwortung für die Nationalstrassen vollständig an den Bund über. Die Aufgaben des Kantons St.Gallen beschränken sich auf die Abstimmung von Schnittstellen zu Kantonsstrassen, speziell bei neuen bzw. bei umgestalteten Nationalstrassenanschlüssen.

### 1.2.1 Nationalstrassen-Vorhaben

#### 1.2.1.a Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg

Die im Jahr 1987 in Betrieb genommene Nationalstrasse N01/56 führt im Raum St.Gallen in Ost West Richtung längs durch dichtes Siedlungsgebiet. Die N01/56 weist dabei in der Regel zwei Spuren je Richtung auf und ist auf diesem 9 km langen Abschnitt über vier Voll-Anschlüsse mit dem lokalen Strassennetz verbunden. Heute ist die N01/56 im Raum St.Gallen in den Spitzenstunden hoch belastet bis überlastet. Die Überlastung führt zu einer weiter ansteigenden Stautendenz und an den Anschlüssen zu Zugangsproblemen auf das Nationalstrassennetz bzw. zu Abfahrtsproblemen auf das Hauptstrassennetz. Durch die aufkommenden Stausituationen auf der Nationalstrasse und deren Anschlüssen entsteht vermehrt Ausweichverkehr auf das Hauptstrassennetz. Die Folge davon sind Stausituationen auf dem Hauptstrassennetz sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf das übrige Strassennetz. Es entstehen insbesondere Behinderungen und Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs und somit schwerwiegende Verlustzeiten für den öV, da er sich im städtischen Umfeld seine Fahrspur oft mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) teilt. Aufgrund der Verkehrsmodell-Prognosen wird bis zum Jahr 2030 eine erhebliche weitere Überlastung der N01/56 und als Folge auch des Hauptstrassennetzes im Raum St.Gallen erwartet. Zur Behebung des Engpasses auf der N01/56 hat der Kanton St.Gallen im Jahr 2002 eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rosenberg隧nels in Auftrag gegeben. Zur Engpassbeseitigung wurde dabei der Neubau eines Trassees zwischen dem Anschluss Neudorf und einem neuen Halbanchluss Lachen (westlich des Anschlusses Kreuzbleiche) vorgeschlagen. Diese «N1-Spange» wurde durch den Bund im Rahmen der Arbeiten für das Programm Engpassbeseitigung geprüft und in die gesamtschweizerische Priorisierung von Projekten einbezogen. Im ersten Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (2009) wurde der Engpass Kreuzbleiche bis Neudorf zwar der höchsten Problemstufe III, in der Priorisierung allerdings dem Modul 3 zugeordnet, für das keine Finanzierungslösung vorlag. Im November 2010 haben die eidgenössischen Räte dem ersten Programm Engpassbeseitigung (PEB) zugestimmt und die Mittel für die Projekte des Moduls 1 gesprochen. Zahlreiche Projekte der Module 2 und 3 wurden daraufhin unter Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet. So beauftragte das ASTRA im Jahr 2010 eine Projektstudie für die Engpassbeseitigung im Raum St.Gallen. Das ASTRA hat daraufhin zwischen den Jahren 2010 und 2012 die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Engpassbeseitigung auf der N01/56 in St.Gallen vorgenommen. Aus der umfassenden Bewertung der ZMB ist die Variante «Dritte Röhre mit Teilspange Güterbahnhof» als klare Bestvariante hervorgegangen. Die Regierung des Kantons St.Gallen und der St.Galler Stadtrat stimmten mit Schreiben ans ASTRA vom 31. Mai 2012 der vorgeschlagenen Projektvariante mit der 3. Röhre und der Teilspange mit dem Hinweis zu, dass die Ein- und Ausfahrt in das Güterbahnhofsareal noch einer detaillierten Betrachtung bedürfe. Im Juni 2013 haben Kanton und Stadt St.Gallen zudem gegenüber dem Bund gefordert, dass die Teilspange zwingend zusammen mit der dritten Röhre realisiert werden müsse. Zur Eliminierung des Engpasses St.Gallen wurden Massnahmen bestehend aus einer zusätzlichen dritten Tunnelröhre durch den Rosenberg mit einem neuen Halbanchluss samt Teilspange zum Güterbahnhof in der Botschaft zum PEB durch die eidgenössischen Räte gutgeheissen und festgelegt. Da im genannten Massnahmenpaket der Anschluss Güterbahnhof bzw. eine Fortführung bis in die Liebegg noch nicht abschliessend geklärt war, haben Bund, Kanton SG und Stadt SG weitere vertiefte Abklärungen zur optimalen Engpassbeseitigung der N01/56 St.Gallen vorgenommen.

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen wurde im Frühjahr 2016 vom ASTRA beauftragt, eine erneute ZMB als Grundlage für die Erstellung der Generellen Projekte für die beiden Bundesprojekte «3. Röhre Rosenbergstunnel» und «Teilsperre Güterbahnhof» sowie für das Kantonsstrassenprojekt «Tunnel Liebherr» zu erstellen. Das ASTRA begann im Jahr 2017 mit der Erarbeitung des Generellen Projekts für die «3. Röhre Rosenbergstunnel». Ursprünglich war vorgesehen, die «3. Röhre Rosenbergstunnel» und die «Teilsperre Güterbahnhof» in einem gemeinsamen Generellen Projekt des ASTRA abzuhandeln. Weil aber für die «Teilsperre Güterbahnhof» und den «Tunnel Liebherr» die Grundlagenplanungen zuerst noch abgeschlossen werden mussten, hat das ASTRA in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen Ende September 2016 entschieden, die «3. Röhre Rosenbergstunnel» vorzuziehen und die Ausarbeitung eines Generellen Projektes dafür sofort an die Hand zu nehmen. Damit können die verfügbaren Ressourcen beim ASTRA bestmöglich eingesetzt und das Gesamtvorhaben kann schneller realisiert werden. Unbestritten ist sowohl seitens des ASTRA als auch seitens des Kantons St.Gallen das gemeinsame Ziel, die beiden Bundesprojekte «3. Röhre Rosenbergstunnel» und «Teilsperre Güterbahnhof» gleichzeitig zu realisieren. Die Federführung dieser Planungen «Teilsperre Güterbahnhof» und «Tunnel Liebherr» lag beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, begleitet durch das Tiefbauamt des Kantons Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen sowie durch das ASTRA. Nach Abschluss dieses strategischen Planungsprozesses, in dem die ZMB als entscheidender Bestandteil gilt, wird das ASTRA die Erarbeitung eines Generellen Projekts (GP) für die «Teilsperre Güterbahnhof» beginnen. Der «Tunnel Liebherr» und die beiden städtischen Anschlüsse (Geltenwilenstrasse und Oberstrasse) werden koordiniert mit den beiden Nationalstrassenprojekten des Bundes als Kantonsstrassenprojekten realisiert werden. Das ASTRA bearbeitet bis Mitte 2023 das GP Engpassbeseitigung. Das Kantonsstrassenprojekt wird parallel zum ASTRA erarbeitet, so dass im Herbst 2023 das Genehmigungsprojekt (erweitertes Vorprojekt) für die weiteren politischen Prozesse vorliegt.

#### 1.2.1.b Autobahnanschluss Wil-West

Der Anschluss Wil-West mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) wie auch die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen sind Bestandteile der 2. und 3. Generation des AP Wil. Das ASTRA erarbeitet in der Filiale Winterthur zurzeit ein Generelles Projekt für den neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West. Eine Masterplanung zur Entwicklung des wirtschaftlichen Schwerpunktes Wil-West (ESP) hat sowohl die exakte Lage des Anschlusses definiert als auch die Funktion des untergeordneten Netzes nachgewiesen. Daraufhin hat das ASTRA die Arbeiten am Generellen Projekt weitergeführt. Parallel dazu erarbeitete das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen das Vorprojekt für die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen. Die Terminplanung sieht vor, das Projekt des Autobahnanschlusses im Sommer 2024 aufzulegen. Die geplante Auflage ist jedoch vom weiteren Verlauf des Gesamtprojektes Wil West abhängig. Die nächsten Schritte und somit auch die Auflage des generellen Projektes sind jedoch abhängig von den anstehenden Diskussionen und Beschlüssen der Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau betreffend das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit dem ESP Wil West.

#### 1.2.1.c Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach «Autobahnanschluss plus»

Im Auftrag des ASTRA hat das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein Genehmigungsprojekt für den Anschluss Witen mit Zubringer N01/56 Rorschach bis zur Sulzstrasse ausgearbeitet. Dabei wurden im Jahr 2021 Vernehmlassungen auf kommunaler und kantonaler Ebene durchgeführt. Im Jahr 2022 wurden auch die Bundesämter miteinbezogen. Mit dem Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens auf Bundesamtsstufe ist der Auftrag des Kantons St.Gallen abgeschlossen und sämtliche Arbeiten am Projekt liegen wieder in der Verantwortung des ASTRA. Am 25. Januar 2023 hat der Bundesrat dem Generellen Projekt des Autobahnanschlusses zugestimmt und damit auch die weiteren Projektierungsphasen beim ASTRA ausgelöst. Bis Ende 2025 erarbeitet die ASTRA Filiale Winterthur das Auflageprojekt.

## 1.2.2 Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebiets- einheit VI

Die betriebs- und unterhaltstechnischen Projekte wurden im Rahmen des 17. SBP durch die Gebietseinheit VI in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der ASTRA Filiale Winterthur erfolgreich bearbeitet. Die Aufgaben des betrieblichen Unterhalts der Gebietseinheit VI und die zugrundeliegenden Prozesse sind im Abschnitt 2.3 im Ausblick zum 18. SBP beschrieben.

### 1.2.2.a Sanierung Stadtautobahn St.Gallen

Das ASTRA Projekt St.Gallen West-Ost beinhaltet die Sanierung der Stadtautobahn. Die Umsetzung erfolgt über mehrere Etappen und sollte im Jahr 2027 abgeschlossen werden können.

Etappenübersicht:

<b>Vorarbeiten:</b>	Diverse Vorarbeiten	05.2018 – 04.2021
<b>Etappe 1:</b>	Instandsetzung offene Strecke, Brücken, Galerien, Tunnel Stephanshorn, Erweiterung Tunnelzentralen inkl. Ausrüstung BSA, Sicherheitsstollen Tunnel Schoren, Erstellung BSA-Provisorien, Installation BSA bei Überdeckung Rosenberg (Tag und Nacht)	05.2021 – 12.2024
<b>Etappe 2:</b>	Instandsetzung Tunnel Rosenberg, Schoren, St. Fiden, Erneuerung restliche BSA  Das ASTRA kommuniziert im Q4/2022 die definitiven Termine für Etappe II	01.2024 – 12.2026
<b>Abschluss:</b>	Diverse Abschlussarbeiten	01.2027 – 12.2027

Die Begleitung derart grosser und komplexer Projekte ist für die Abteilung Nationalstrassen Gebiet VI sehr herausfordernd. So müssen jährlich rund 400 Sperrungen eingerichtet und wieder aufgehoben werden und dies zum grössten Teil in der Nacht. Ebenso anspruchsvoll ist die ständige Verfügbarkeit der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sicherzustellen bei parallelem Baubetrieb und Eingriffen ins System.

## 1.3 Kantonsstrassen

### 1.3.1 Kantonsstrassenbau

#### 1.3.1.a Umfahrungsstrassen

##### a) *Umfahrung Bütschwil*

Am 26. Mai 2014 fand im Weiler Engi in Bütschwil der Spatenstich zu den Bauarbeiten der Umfahrung statt. Wie geplant wurden drei grosse Bauetappen festgelegt und dazu jeweils die Arbeiten öffentlich ausgeschrieben. Die Verkehrsübergabe der Umfahrung Bütschwil erfolgte am 17. September 2020. Die Zusammenstellung der Bauabrechnung ist in Arbeit.

##### b) *Umfahrung Wattwil – 2. Etappe*

Die an das Verwaltungsgericht eingereichten Beschwerden gegen die Entscheide der Regierung wurden vom Verwaltungsgericht des Kantons St.Gallen mit Urteil vom 11. Juni 2014 in der Sache grossmehrheitlich abgewiesen, aber zur Durchführung eines Projektänderungsverfahrens (unbedeutende Änderung) bezüglich zweier zusätzlicher Durchlässe für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung an die Regierung zurückgewiesen. Die Einsprechenden erhoben daraufhin beim Bundesgericht gegen die Urteile des Verwaltungsgerichtes Beschwerde. Das Bundesgericht bestätigte die Entscheide des Verwaltungsgerichtes mit Urteil vom 3. März 2016. Dies hatte zur Folge, dass ein Projektänderungsverfahren für die zusätzlichen landwirtschaftlichen Durchlässe durchzuführen war. Am 15. bzw. 16. Juni 2017 stimmten die Einsprechenden der Projektänderung

schriftlich zu und verzichteten ausdrücklich auf eine erneute öffentliche Auflage. Daraufhin genehmigte die Regierung am 5. Juli 2017 die entsprechenden Projektänderungen mit Mehrkosten von Fr. 750'000.–. Das Projekt Umfahrung Wattwil, 2. Etappe (Brendi–Stegrüti) war damit rechtskräftig. Damit konnte noch im Jahr 2017 mit den Landerwerbsverfahren begonnen werden und die Ingenieurarbeiten für die Detailprojekte konnten in Angriff genommen werden. Am 29. August 2018 erfolgte der Spatenstich für den Bau der Umfahrung Wattwil 2. Etappe. Die geplante Bauzeit von rund vier Jahren konnte eingehalten werden, so dass am 15. September 2022 die Umfahrungsstrasse dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Zusammenstellung der Bauabrechnung ist in Arbeit.

*c) Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona*

Am 11. September 2011 haben die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona mittels Referendum den zustimmenden Stadtratsbeschluss und damit verbunden das Strassenbauvorhaben zur Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona abgelehnt. Das Baudepartement hat daraufhin sämtliche Arbeiten gestoppt.

Der Stadtrat Rapperswil-Jona analysierte mit externer Unterstützung das negative Abstimmungsergebnis. Auf Basis der Ergebnisse dieser Analyse wurde ein Mitwirkungsprozess «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» gestartet. Die Bevölkerung wurde eingeladen, an einer mehrheitsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrslösung mit zu arbeiten. Im April 2014 hat die Stadt Rapperswil-Jona die daraus entstandene Lösungsstrategie dem Tiefbauamt überbracht. Für zwei Varianten hat das Tiefbauamt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die anschliessend im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) gegeneinander abgewogen wurden. Daraus wurde die Variante «Mitte unterirdisch» als Bestvariante zur Weiterprojektierung ausgewählt.

Nach der Wahl der Bestvariante wurde in der Stadt Rapperswil-Jona die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts gestartet, um den Umgang mit dem Verkehr in der Stadt Rapperswil-Jona mit und ohne Tunnelvariante aufzeigen zu können. Im Sommer 2022 wurde die Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept gestartet, um danach eine Volksabstimmung zum Konzept durchzuführen. Die Stadt Rapperswil-Jona führt am 10. September 2023 eine Grundsatzabstimmung zu den Tunnelvarianten durch. Aufgrund der Abstimmungsergebnisse kann dann allenfalls im Rahmen des 18. SBP mit der Projektierung der Bestvariante «Mitte unterirdisch» gestartet werden.

*d) Kantonsstrasse zum See*

Gleichzeitig zur Projektierung des neuen Nationalstrassenanschlusses mit Zubringer (siehe Abschnitt 1.2.1.d) wurde die Weiterführung des Zubringers von der Sulzstrasse bis ins Zentrum von Rorschach und weiter bis zur Thurgauerstrasse erarbeitet. Im Jahr 2019 konnte das Projekt den betroffenen politischen Gemeinden und kantonalen Fachstellen zur Stellungnahme vorgelegt werden. Die politischen Gemeinden Goldach und Rorschach wurden nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) angehört und sicherten dem Kanton den Gemeindeanteil an den Projektkosten zu. Die beiden Vernehmlassungsbeschlüsse wurden der Bürgerschaft im November 2019 zur Abstimmung unterbreitet und von der Bürgerschaft angenommen. In beiden politischen Gemeinden wurde dem Projekt zugestimmt. Daraufhin wurde das Genehmigungsprojekt ausgearbeitet und die Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeit durchgeführt und mit den beteiligten Gemeinden und deren Projekten koordiniert. Es ist vorgesehen, das Projekt Ende 2023 dem Kantonsrat zur Genehmigung zu überweisen.

*e) Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster*

Im Jahr 2011 führte das Bau- und Umweltsdepartement zusammen mit Fachämtern des Kantons, den Gemeinden Kaltbrunn, Gommiswald, Uznach und Schmerikon sowie der Region Zürichsee-Linth eine ZMB zur Entlastung des Städtchens Uznach durch. Innerhalb der untersuchten Varianten heben sich vier Linienführungen ab, die der Region und den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme unterbreitet wurden. Die daraus favorisierte Variante führt vom A15-Anschluss

Schmerikon südlich entlang der SBB-Linie bis zur Benknerstrasse / Ewigkeitsstrasse. Auf Gemeindegebiet von Kaltbrunn enthält die Variante eine Verbindung von der Benknerstrasse / Ewigkeitstrasse an die Gasterstrasse und führt von der Gasterstrasse weiter zur Rickenstrasse.

Auf Basis der ZMB wurde Anfang 2013 ein Mitwirkungsprozess gestartet, bei dem die Linienführung der favorisierten Variante optimiert wurde. Das Hauptaugenmerk wurde dazu auf den Anschluss an das übergeordnete Netz in Schmerikon, die Strassenführung im Bereich des Kaltbrunner Rieds, die Verbindung der Benknerstrasse mit der Gasterstrasse und die flankierenden Massnahmen im Zentrum von Uznach gelegt. Die Resultate wurden für die Projektierung, mit der in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 gestartet wurde, übernommen. Aufgrund eines Rutschhangs musste im Jahr 2017 die Linienführung zwischen der Gaster- und Rickenstrasse angepasst werden.

In einem Zwischenbericht vom Dezember 2020 kommt die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zum Schluss, dass die Linienführung entlang des Kaltbrunner Riets schwerwiegende Beeinträchtigungen der nationalen Schutzziele zur Folge habe. Trotz weiteren Optimierungen der Linienführung bestätigt die ENHK in ihrem abschliessenden Gutachten im März 2022 die negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Unter Würdigung des sorgfältigen Variantenstudiums im Jahr 2011 und des anschliessenden Mitwirkungsverfahrens 2014/15 kamen das kantonale Tiefbauamt und die Vertreterinnen und Vertreter der Region Zürichsee-Linth überein, trotzdem am bestehenden Projekt im Grundsatz festzuhalten. Im Vordergrund steht die Überarbeitung des negativ beurteilten Abschnitts Rotfarb–Grynaustrasse. Die Linienführung dieses Abschnitts wird 2022/23 unter Einbezug interessierter Kreise optimiert werden. Es ist vorgesehen, das Genehmigungsprojekt im Rahmen des 18. SBPs bis im Sommer 2024 fertigzustellen und den betroffenen politischen Gemeinden zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zuzustellen.

*f) N01/56 Engpassbeseitigung Teilspange Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg (siehe oben NS)*

Dieses Vorhaben ist in Abschnitt 1.1.1.a «Engpassbeseitigung N1 St.Gallen mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg» beschrieben.

*g) Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56*

Die Ausführungen zum Nationalstrassenanschluss sind in Abschnitt 1.1.1.b «Autobahnanschluss Wil-West» dargelegt. Für die Verkehrserschliessung des neuen Entwicklungsschwerpunkts Wil-West wurden die erarbeiteten Varianten in einer ZMB gemäss dem Verfahren «Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte» des ASTRA bewertet. In der Bestvariante ist zusätzlich zum neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West, der sich auf Territorium des Kantons Thurgau befindet, auch eine Verbindung entlang der westlichen Bebauung von Wil bis nach Bronschhofen notwendig. Sie heisst «Netzergänzung Nord» und liegt auf Gebiet des Kantons St.Gallen. In enger Zusammenarbeit mit der Projektentwicklung für den Nationalstrassenanschluss und die verkehrlichen Infrastrukturen des Entwicklungsgebiets sowie der Stadt Wil hat der Kanton St.Gallen die Netzergänzung Nord projektiert. Das Vorprojekt ging am 6. März 2017 in die Vernehmlassung. Nach Bereinigung der Stellungnahmen wurde koordiniert mit den Projekten des Kantons Thurgau die Erarbeitung eines Genehmigungsprojekts gestartet. Für dieses Vorhaben werden Finanzmittel aus dem Agglomerationsfonds erwartet. Die Erarbeitung des Genehmigungsprojekts (erweitertes Vorprojekt) konnte Ende 2022 abgeschlossen werden, nachdem im September die Vernehmlassung zum Vorprojekt und die Mitwirkung durchgeführt wurden. Das Projekt Netzergänzung Nord liegt für die weiteren politischen Prozesse vor. Die Terminplanung ist vom Gesamtprojekt Wil West abhängig.

*h) Wil-West / einschliesslich Begleitmassnahmen*

Aufgrund der Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West durch die St.Galler Stimmbevölkerung im September 2022 scheidet der Kanton St.Gallen als derzeit grösster Grund

eigentümer in Wil West als Entwickler und Investor des Areals aus. Es sind daher neue Lösungen für die Zukunft des Gesamtvorhabens WILWEST zu eruieren, da das Vorhaben wesentlicher Bestandteil des Agglomerationsprogramms Wil ist. Die ursprüngliche Terminplanung des Kantons Thurgau, auf dessen Kantonsgebiet das Vorhaben zu einem grossen Teil umgesetzt werden soll, sah vor, die Kantonale Nutzungszone (KNZ) und die dazugehörigen Infrastrukturprojekte (ohne Netzergänzung Nord) im Sommer 2024 aufzulegen. Die geplante Auflage ist jedoch vom weiteren Verlauf des Gesamtvorhabens WILWEST abhängig. Diesbezüglich laufen Abklärungen zwischen den beiden Kantonen St.Gallen und Thurgau in Zusammenarbeit mit den weiteren Projektpartnern und dem Bund. Auch Vertreter der beiden Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau werden in diesen Abklärungsprozess miteinbezogen.

*i) Netzstrategie Sargans*

Die Region Sargans, insbesondere das Zentrum von Sargans, ist stark von Verkehr belastet. Die Autobahnanschlüsse sind regelmässig überlastet und führen zu Rückstaus in das untergeordnete Strassennetz. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde im Frühling 2021 eine Variantenprüfung mittels ZMB in Auftrag gegeben. Ziel ist dabei, die möglichen Umfahrungs-/Entlastungsvarianten zu bewerten und im 18.SBP die weitere Vertiefung zu beantragen. Die möglichen Varianten wurden in den Jahren 2021 und 2022 erarbeitet und auf ihre Machbarkeit geprüft. Im Jahr 2023 soll die detaillierte Bewertung der Varianten durchgeführt werden. Die Resultate sollten bis Ende 2023 vorliegen.

*j) Diepoldsau Netzstrategie DHAMK*

Das Projekt wurde aufgrund Überprüfungsarbeiten an der Autobahnverbindung S18 durch Österreich sistiert. Aktuell laufen zu diesem Thema Gespräche.

*k) Entlastung der St.Galler-, Herisauer- und Wilerstrasse in Gossau*

Die St.Gallerstrasse in Gossau wird je nach Abschnitt täglich mit bis zu 22'000 Fahrzeugen belastet, was insbesondere die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum stark beeinträchtigt. Diese Verkehrssituation hat sich über die vergangenen Jahre kontinuierlich negativ weiterentwickelt, weshalb die Stadt Gossau in der Vergangenheit schon verschiedene Planungen für eine entsprechende Entlastung ausgelöst hat. So wurden beispielweise Lösungen mit einer Westumfahrung (1990), einer Lichtsignalkette (1992), einer Kernumfahrung mit Tunnel (1998) oder mit Einbahnsystemen (2004) angedacht. Mit dem Stadtentwicklungskonzept von 2004 wurden zudem noch weitere Lösungsstrategien entwickelt und grob untersucht.

Als Synthese und Ergänzung der bereits untersuchten Lösungsansätze wurde im Jahr 2012 ein Variantenvergleich durchgeführt, der als Bestlösungen die beiden Szenarien «Aufwertung St.Gallerstrasse» und «Südverbindung» hervorbrachte. Kurz darauf wurde im Herbst 2013 die Massnahme «Gossau, Entlastung St.Gallerstrasse» in das 16. Strassenbauprogramm (SBP) des Kantons St.Gallen aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine Planungsmassnahme, welche die Erörterung der zweckmässigsten Lösung zur Entlastung der St.Gallerstrasse zum Ziel hat.

In der Folge hat die Stadt Gossau in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) erarbeitet, das als Grundlage zur Steuerung der räumlichen Entwicklung über die kommenden 20 Jahre dienen soll. Dieses Konzept baut auf einer integralen Gesamtsicht von Siedlung, Landschaft und Mobilität auf. Als Defizit wird dabei u.a. die hohe Verkehrsbelastung im Stadtzentrum genannt. Neben der bereits erwähnten Verringerung der Aufenthaltsqualität behindert diese Verkehrsbelastung weiter auch die kommerzielle Entwicklung sowie die Wohnentwicklung. Zusätzlich verstärkt werden diese negativen Auswirkungen durch den zunehmenden Schwerverkehrsanteil.

In einer umfassenden Variantenanalyse mit ZMB, die breit fachlich begleitet und unter Einbezug der Bevölkerung erfolgte, konnte keine der Varianten in der Gesamtbetrachtung mit eindeutig

besserem volkswirtschaftlichem Nutzen als der bestehende Netzzustand ermittelt werden. Hauptprobleme der meisten Varianten sind die sehr hohen Kosten und die abgesehen vom Schwerverkehr beschränkte Entlastungswirkung. Es wird deshalb empfohlen, vorläufig auf der Basis des bestehenden Netzzustands zusätzliche Verkehrsmanagement-Massnahmen weiterzuverfolgen. Dazu ist als Bestandteil des Verkehrsmanagements auch eine Westspange Flawilerstrasse–Wilerstrasse zu prüfen.

Die Prüfung der Zweckmässigkeit einer Westspange Flawilerstrasse–Wilerstrasse wurde im Januar 2023 gestartet und wird Ende 2023 abgeschlossen. Die daraus abgeleiteten Schlüsse werden im 18.SBP weiterbearbeitet.

Die in Aussicht gestellten Verkehrsmanagementmassnahmen wurden aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts, das bei der Stadt Gossau in Erarbeitung ist und voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen sein wird, vorerst nicht gestartet.

#### *l) Ostumfahrung Altstätten*

Die Arbeiten zum Masterplan Altstätten, in welchem unter anderem die Ostumfahrung Altstätten überprüft wurde, haben dem Projekt Ostumfahrung Altstätten eine genügende Zweckmässigkeit attestiert. Aufgrund der Analyse der Verkehrszwecke dieser Strasse wurde festgestellt, dass die Strasse hauptsächlich lokale Erschliessungsfunktionen hat und dass der regionale und überregionale Verkehr immer noch mehrheitlich auf den bestehenden Kantonsstrassen abgewickelt wird. Darum wird darauf verzichtet, diese neue Strasse in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen.

#### 1.3.1.b Übrige Vorhaben der 1. Priorität (A-Liste)

Das 17. SBP enthielt insgesamt 98 Bauvorhaben der 1. Priorität. 97 Vorhaben wurden angegangen und bearbeitet (13 Studien, 49 Projektierungen, 13 in Bau, 17 gebaut und 5 abgeschlossen). Einzig das Investorenprojekt «Buchs, Erschliessung Schwerpunktgebiet Fegeren» konnte aufgrund der Abhängigkeiten zum Entwicklungsgebiet der Stadt Buchs nicht angegangen werden. Bei vielen Projektierungen ergeben sich aufgrund von Einsparungen grössere Verzögerungen. Unter dem Titel Übrige Kantonsstrassenprojekte werden alle Vorhaben der 1. Priorität (Liste A-Vorhaben) zusammengefasst. Hierzu zählen Projekte aus den Bereichen Strassenkorrekturen, Verkehrsmanagement, Fuss- und Veloverkehr, Umweltschutzmassnahmen und Kantonsstrassensanierungen. Die Umfahrungsstrassen werden unter den Abschnitten 1.2.1 und 1.3.1.a und die Kunstbauten unter Abschnitt 1.3.1.c separat erläutert.

Da das SBP ein rollendes Planungsinstrument ist, erstrecken sich die Bearbeitungsstände von abgeschlossener Studie bis zum realisierten Vorhaben. Dies bedeutet auch, dass ein finanzieller Überhang aus bereits baureifen Projekten des 17. SBP in das 18. SBP übergeht. Auf Wunsch von involvierten Gemeinden wurden fünf Projekte gestrichen oder infolge Drittplanungen aufgeschoben.

#### 1.3.1.c Kunstbauten

Im Verlauf des 17. SBP wurden vier Brücken neu erstellt, ersetzt oder total saniert, eine Brücke befindet sich im Bau und neun Vorhaben befinden sich in Projektierung. Die Bauarbeiten dieser Vorhaben werden im 18. SBP anfallen. Die umfangreichen Sanierungen des Viadukts Mühle-Rickenbach in Wil und der Brücke Rhein Kriessern-Mäder konnten abgeschlossen werden. Bei vier Vorhaben ergaben sich aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten oder aufgrund von politischen Prozessen Verzögerungen.

Die Bauabrechnung der Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur konnte im Jahr 2022 innerhalb des genehmigten Kredits abgeschlossen werden.

#### 1.3.1.d Sammelpositionen

Das 17. SBP enthält die Sammelpositionen «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung», «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» und «Gesamtverkehr». In den Sammelpositionen und den Bauvorhaben der 1. Priorität sind für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen insgesamt 167 Mio. Franken eingestellt worden. Die AP 1. bis 3. Generation des Bundes enthalten bis im Jahr 2027 Projekte an Kantonsstrassen mit Gesamtkosten von 271 Mio. Franken (brutto). Mit den eingestellten Mitteln wurde beabsichtigt, im Rahmen des 17. SBP rund 62 Prozent der Vorhaben finanzieren und umsetzen zu können. Der Bundesanteil beträgt dabei rund 50 Mio. Franken. Der Umsetzungsstand der Agglomerationsmassnahmen 1. bis 3. Generation ist in Abschnitt 1.4. erläutert.

Die AP 1. bis 3. Generation der Agglomerationen St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein, Obersee und Wil umfassten ursprünglich rund 700 Massnahmen entlang von Kantonsstrassen. In den Jahren 2019 bis 2021 prüfte das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen alle Massnahmen, bereinigte Doppelnennungen oder geografische Überlagerungen und priorisierte die verbleibenden 323 Massnahmen. Diese wurden aufgrund des Projektcharakters den einzelnen Sammelpositionen zugeordnet. Mit diesem Vorgehen wurde entschieden, dass die vorgesehene Reserve für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken aufgelöst und proportional auf die entsprechenden Sammelpositionen verteilt wird. Dabei erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Strassenraumgestaltung» von 30 Mio. Franken auf 50 Mio. Franken und jene der Sammelposition «Gesamtverkehr» von 31 Mio. Franken auf 51 Mio. Franken. Die restlichen 10 Mio. Franken der Sammelposition «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» stehen für die Ausführung von dringenden kleinen Vorhaben oder Projektierungen zur Verfügung. Unter der Sammelposition «Reserve Aggloprojekte A» werden keine Projekte mehr geführt.

In den Sammelpositionen sind insgesamt 334 Vorhaben angegangen worden. Unter der Sammelposition «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung» werden 76 Lärmsanierungsprojekte, 3 Amphibienschutzprojekte und 60 Strassenraumgestaltungen geführt. Die Sammelposition «Gesamtverkehr» umfasst 102 Fussgängerübergänge, 54 Fuss- und Veloverkehrsvorhaben, 5 Vorhaben Verkehrsmanagement und 34 Vorhaben für den behindertengerechten Umbau von Bushaltestellen. Der Umsetzungsstand der entsprechenden Sammelpositionen und Projektkategorien wird in den nachfolgenden Abschnitten erläutert.

#### 1.3.1.e Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung

##### *a) Strassenraumgestaltung*

Mit der Aufteilung der vorgesehenen Reserven für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken proportional auf die entsprechenden Sammelpositionen erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung» von 30 Mio. Franken auf 50 Mio. Franken.

In Andwil, Berneck, Gaiserwald, Rorschach, Schmerikon, Uznach, Walenstadt, Wil, Widnau, Thal und Weesen konnten neu gestaltete Strassenräume geschaffen werden. Nebst einer umfassenden Sanierung der Kantonsstrassen haben die Standortgemeinden die Chance genutzt, mit gestalterischen Elementen ihre Stadt- oder Dorfzentren abgestimmt auf die künftige Nutzung und Entwicklung aufzuwerten und die Verkehrsinfrastruktur insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Weitere grosse Vorhaben (z.B. in Sargans, Rorschach, Wattwil oder Flawil) stehen kurz vor dem Baubeginn oder im Rechtsmittel- oder Landerwerbsverfahren. In der Projektierungsphase werden Gestaltungen in Altstätten, Marbach, Rebstein, Buchs, Grabs, Kirchberg, St.Gallen, Uzwil, Wil, Sargans, Tübach und Eggersriet weiterentwickelt. Nebst vielen positiven Erfahrungen mit Strassenraumgestaltungen in den St.Galler Gemeinden mussten auch ablehnende Entscheide verzeichnet werden. So wurden in den Gemeinden Sevelen, Wartau, Waldkirch und Rapperswil-Jona Projekte im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 StrG von

der Bevölkerung abgelehnt. Die finanziellen Mittel für die Strassenraumgestaltungen waren zusammen mit den Umweltschutzmassnahmen im 17. SBP in einer Pauschale von 50 Mio. Franken budgetiert (Strassenraumgestaltungen 40 Mio. Franken / Umweltschutz 10 Mio. Franken). Die gesamthaften Ausgaben von Kanton und Gemeinden für Strassenraumgestaltungen werden bis zum Ende des 17. SBP den Betrag von rund 25 Mio. Franken erreichen. An den Kosten beteiligen sich die politischen Gemeinden nach festgelegtem Kostenteiler mit rund 9 Mio. Franken. Somit verbleiben dem Kanton St.Gallen für die Strassenraumgestaltungen Nettoausgaben von rund 16 Mio. Franken. Die Minderausgaben gegenüber dem Programm resultieren aus den abgelehnten Projekten. Bei vielen Projekten zeigte sich, dass partizipative Verfahren in den Gemeinden wichtig, jedoch sehr zeitaufwändig sind. Hinzu kommt, dass Strassenraumgestaltungen – da innerorts – sehr viele Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betreffen und damit das Potenzial an Einsprechern sehr gross ist. Dies führt regelmässig zu langwierigen Einsprache- und Landerwerbsverfahren mit erheblichem Zeitaufwand bis zum Erlangen der Baureife. Das vom Kantonsrat mit dem 14. SBP genehmigte Finanzierungsmodell, das einen Kostenanteil für den Kanton von 65 Prozent und für die Gemeinden von 35 Prozent vorsieht, hat sich bewährt und kann in der Praxis gut angewendet werden. Dieses Finanzierungsmodell soll auch im 18. SBP weitergeführt werden.

#### *b) Lärmsanierungen*

Die Lärmsanierungen an Kantonsstrassen stehen im Kontext zu den Programmvereinbarungen mit dem Bund. Die Vereinbarungen definieren alle zu sanierenden Kantonsstrassenabschnitte und die Bundesbeiträge. Die aktuelle dritte Programmvereinbarung wurde bis Ende 2024 verlängert und führte zu Lärmsanierungsprojekten in 42 Gemeinden (St.Gallen, Goldach, Steinach, Tübach, Eggersriet, Rheineck, St.Margrethen, Au, Diepoldsau, Rebstein, Marbach, Altstätten, Oberriet, Rüthi, Sevelen, Gams, Grabs, Buchs, Wartau, Sargans, Bad Ragaz, Mels, Schänis, Weesen, Kaltbrunn, Gommiswald, Schmerikon, Rapperswil-Jona, Eschenbach, Wildhaus-Alt St.Johann, Nesslau, Wattwil, Lichtensteig, Bütschwil-Ganterschwil, Kirchberg, Oberuzwil, Uzwil, Flawil, Degersheim, Oberbüren, Niederbüren, Gossau). Zudem wurde der Strassenlärmbelastungskataster vollständig aktualisiert und digitalisiert. Mit den vorhandenen Ressourcen konnten bis heute in den meisten Gemeinden des Kantons St. Gallen Lärmsanierungsprojekte mindestens gestartet werden. Die Lärmsanierungsprojekte werden analog zu den Strassenbauprojekten gemäss Strassengesetz durchgeführt. Häufig werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ebenfalls die lärmbelasteten Gemeindestrassen in einem koordinierten Projekt erarbeitet. Die öffentlichen Auflagen mit den persönlichen Anzeigen an alle betroffenen Eigentümer entlang des Sanierungsabschnitts führten oft zu Einsprachen, verbunden mit Projektverzögerungen. In der Stadt St.Gallen wurde aufgrund von Einsprachen in zwei grösseren Lärmsanierungsprojekten das «Konzept Temporegime» zusammen mit der Stadt erarbeitet.

Im Rahmen des 17. SBP wurden 76 Lärmsanierungsvorhaben bearbeitet. Elf befinden sich in der Studienphase, 26 in Projektierung, 20 im Bau und 15 konnten abgeschlossen werden. Vier Projekte mussten sistiert oder widerrufen werden. Insgesamt wurden in den vergangenen fünf Jahren für Lärmsanierungen rund 11 Mio. Franken investiert.

Neben den eigentlichen Lärmsanierungsprojekten wurden und werden laufend auch weitere Massnahmen zur Immissionsminderung durchgeführt:

- Überprüfung aller Strassenbauprojekte auf Optimierung der Lärmverhältnisse;
- Teilnahme an diversen Forschungsprojekten des Bundes;
- Auflagen für schallschluckende Wände und Fassaden bei Unterschreitungen der geltenden Strassenabstände;
- Einbau von lärmarmen Belägen ausserhalb eines Lärmsanierungsprojektes, da deren Einbau nur bei einem notwendigen Ersatz der Deckschicht wirtschaftlich tragbar ist. Vor jedem Deckschichteinbau auf Kantonsstrassen in lärmbelasteten Gebieten wird deshalb der Einsatz eines lärmarmen Belags geprüft.

### *c) Weitere Umweltschutzmassnahmen*

Wenn Kantonsstrassen Gewässerschutzzonen durchqueren, hat der Strasseneigentümer dafür zu sorgen, dass kein verschmutztes Strassenwasser in die Schutzzone gelangt und keine Fahrzeuge in die Schutzzone eindringen können. Sämtliche Konfliktstellen mit Gewässerschutzzonen an Kantonsstrassen sind bekannt und in den letzten Jahren zum grössten Teil auch bereits gelöst worden. Im Rahmen des 17. SBP konnte in Waldkirch/Gossau an der Kantonsstrasse Nr. 9 mit der Sanierung im Bereich der Schutzzone der Quellwasserfassung Stöcklen eine wichtige Schwachstelle behoben werden. Das Strassenabwasser wurde gefasst und ausserhalb der Schutzzone über ein Versickerungsbecken gereinigt und dem Vorfluter zugeführt.

Die öffentliche Hand ist gesetzlich verpflichtet, für die ungeschmälerete Erhaltung des Amphibienbestands zu sorgen und hat damit auch die Pflicht, Beeinträchtigungen des Amphibienbestands durch Verluste auf der Strasse zu verhindern. Im Rahmen des 17. SBP konnten verschiedene Amphibienschutzgebiete bearbeitet oder mitfinanziert werden.

Das Amphibienlaichgebiet Moosanger bei Widnau hat aufgrund des grossen Tierbestandes und aufgrund dort lebender stark gefährdeter Arten nationale Bedeutung. Ein grosser Teil der wanderaktiven Amphibien wandert im Frühjahr aus Süden zum Laichgewässer und muss dabei die Rietstrasse überqueren. Die Tiere queren die Strasse auf einer Länge von rund 1'200 m, mit einer Häufung im Bereich des Binnenkanals sowie bei der Baumreihe / Graben nahe Honglersmoos. Zum Schutz der Amphibien an der Rietstrasse wird ein Amphibienleitwerk mit 5 Durchlässen unter der Kantonsstrasse geplant. Die Ausführung ist im 18. SBP in Koordination mit dem Hochwasserschutzprojekt am Werdenberger Binnenkanal und der Sanierung der Rietstrasse geplant.

Das Turpenriet in Kirchberg ist ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Im Jahr 1988 wurde im Zuge der Melioration ein Amphibienleitwerk erstellt. Dieses entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und muss erneuert werden. Da sowohl Gemeinde- als auch Kantonsstrassen betroffen sind, erfolgt die Projektierung unter der Federführung der Gemeinde Kirchberg.

Ein weiteres bedeutendes Amphibienlaichgebiet stellt der Tankgraben Plattis in Wartau dar. Um die Amphibienwanderung vom Hang über die Kantonsstrasse zum Tankgraben zu unterbinden, wurde innerhalb des 17. SBP mit einem Ersatzweiher direkt am Fusse des Hangs ein neuer Laichplatz geschaffen werden. Nach erfolgreicher Umsiedlung der Amphibien kann der Tankgraben verfüllt werden. Die Planung und Ausführung erfolgt unter der Federführung der Gemeinde Wartau. Der Kanton beteiligt sich als Strasseneigentümer anteilmässig an den Kosten.

Nebst einzelnen neu erstellten Kunstbauten, die den erhöhten Anforderungen der Naturgefahrenkarte in Bezug auf die Durchflusskapazität Rechnung tragen, konnten im Zusammenhang mit Strassenprojekten auch Bachdurchlässe unter Kantonsstrassen saniert bzw. erweitert werden. Dies erfolgt in der Regel koordiniert mit Bachsanierungs- oder Bachöffnungsprojekten des Amtes für Wasser und Energie.

Der umweltgerechten Entsorgung von Strassenabwasser kommt bei Kantonsstrassenvorhaben eine grosse Bedeutung zu. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben, vorab Art. 7 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (SR 814.20), bildet die VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» des Verbands Schweizerischer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute aus dem Jahre 2019 die Entscheidungsgrundlage für die notwendigen Verfahren. Die Komplexität hat sich mit der Inkraftsetzung der neuen Richtlinie stark erhöht. Um den Anforderungen der Umweltgesetzgebung gerecht zu werden, sind für jedes Projekt objektspezifische Lösungen gefragt, welche umfangreiche Abklärungen voraussetzen. Neben den finanziellen Mehraufwendungen sind auch erhöhte interne Personalressourcen erforderlich. Aufgrund von dezentralen Versickerungs-

becken und technischen Strassenabwasserbehandlungsanlagen erhöht sich auch der nötige Landerwerb. Die Projekte werden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie erarbeitet.

Bei der Projektierung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen wurde auch den Anliegen der Luftreinhaltung Rechnung getragen. Da es kaum Eingriffe gibt, die lufthygienisch die Situation auf einen Schlag verbessern, sind Sanierungsmassnahmen auch selten als eigenständige Luftreinhaltungsmassnahmen geeignet. Vielmehr erfolgen solche in der Regel als Ergänzung zu Eingriffen sicherheitstechnischer, verkehrstechnischer, lärmindernder oder gestalterischer Art. So kann mitstrassenraumgestalterischen Massnahmen der Innerortsverkehr harmonisiert und die Schadstoffemissionen reduziert werden. Dazu wurde bei allen Baustellen die Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2016) konsequent umgesetzt. Die Partikelfilterpflicht auf Baumaschinen hat sich durchgesetzt, gilt als Standard und wird mittels Stichproben auch kontrolliert.

Im Rahmen des 17. SBP wurde das gesamte Kantonsstrassennetz auf Störfälle untersucht. Dabei wurden Störfälle in Bezug auf die Bevölkerung (Anzahl Todesopfer), verunreinigte unterirdische Gewässer (Grundwasser) und verunreinigte oberirdische Gewässer systematisch ermittelt. Es zeigte sich, dass keine Sofortmassnahmen nötig sind. Bestehende Defizite werden im Rahmen von Kantonsstrassensanierungen oder -neubauten behoben.

#### 1.3.1.f Gesamtverkehr

Erfahrungsgemäss können bei weitem nicht alle eingegangenen Begehren der Gemeinden und die Massnahmen aus den AP innerhalb einer Programmperiode zu baureifen Projekten oder gar zur Realisierung geführt werden. Aus diesem Grund wurde dieser Finanzierungsfond für Vorhaben im «Gesamtverkehr» gebildet. Im 17. SBP wurden für die Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen 8 Mio. Franken, für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen 3 Mio. Franken, für die Umsetzung des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3; abgekürzt BehiG) an Bushaltestellen an Kantonsstrassen 15 Mio. Franken und für Verkehrsmanagementmassnahmen 5 Mio. Franken eingestellt.

Mit der Aufteilung der vorgesehenen Reserven für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken proportional auf die beitragsberechtigten Sammelpositionen erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Gesamtverkehr» von 31 Mio. Franken auf 51 Mio. Franken. Damit stehen der Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen neu 12 Mio. Franken, für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen 13 Mio. Franken und für Verkehrsmanagementmassnahmen 11 Mio. Franken zur Verfügung. Unter der Sammelposition «Reserve Aggloprojekte A» werden entsprechend keine Projekte mehr geführt.

##### *a) Sanierung Fussgängerübergänge*

Die Erhebung der Mängel an den 1'251 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen wurde per Ende 2014 abgeschlossen. Daraus ergaben sich 2'925 Massnahmen. Diese umfassen ein breites Spektrum von einfachen Anpassungen an Signalisationen bis zu baulichen Anpassungen wie der Erstellung von Mittelinseln, die ein konkretes Kantonsstrassenprojekt auslösen. Bei kleinen Frequenzen und unlösbaren Problemen müssen Fussgängerstreifen auch ersatzlos aufgehoben werden. Rund die Hälfte der Massnahmen konnte vor dem Start des 17. SBP ausgeführt werden, wobei es sich bei einem Grossteil um Unterhaltsmassnahmen handelte. Von den insgesamt 1'251 Fussgängerstreifen verbleiben 300, für die ein Kantonsstrassenprojekt erarbeitet werden muss. Im Rahmen des laufenden 17. SBP wurden 224 Projekte mit Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängersicherheit in Angriff genommen. Dabei handelt es sich bei 102 Projekten um reine Fussgängerübergänge, welche über die Sammelposition «Gesamtverkehr» finanziert werden. Davon konnten bisher 29 Projekte abgeschlossen werden. 57 Fussgängerstreifen befinden sich zurzeit in Projektierung und 9 im Bau. 7 Projekte mussten aus unterschiedlichen Gründen sistiert, widerrufen oder abgeschrieben werden. Bisher wurden Vorhaben in der Höhe von rund

13 Mio. Franken realisiert. Weitere 122 Fussgängerübergänge müssen zusammen mit übrigen Kantonsstrassenvorhaben angegangen werden. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechende Projektkategorie.

Per Ende des 17. SBP ist bei rund 75 Prozent der 1'251 Fussgängerübergänge die Sanierung in Arbeit oder abgeschlossen. Davon werden rund 50 Projekte ins 18. SBP überführt und bis im Jahr 2028 abgeschlossen sein. Die restlichen 76 Fussgängerübergänge werden im Zeithorizont des 18. und 19. SBP als reine Fussgängerübergänge oder im Rahmen von übrigen Kantonsstrassenvorhaben saniert.

#### *b) Fuss- und Veloverkehr*

Zusammen mit der Erarbeitung der AP der 1. und 2. Generation wurde eine Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr erarbeitet. Diese bildet zusammen mit den Begehren aus den AP der 3. Generation und jenen von Gemeinden ausserhalb der Agglo-Regionen die Grundlage für die Vorhaben im Bereich Fuss- und Veloverkehr (FVV). Im 17. SBP wurden insgesamt 54 Projekte bearbeitet. Für 3 FVV-Vorhaben liegen Studien vor und 24 Vorhaben befinden sich in der Projektierung, 24 Vorhaben konnten realisiert werden und 3 Vorhaben wurden auf Wunsch der Gemeinde abgeschrieben. Von den zur Verfügung stehenden Mitteln von 13 Mio. Franken konnten bisher rund 7 Mio. Franken umgesetzt werden.

#### *c) Verkehrsmanagement*

Unter dem Titel «Verkehrsmanagement» (VM) konnten fünf Projekte mit finanziellen Aufwendungen in der Höhe von 1 Mio. Franken in Angriff genommen werden. Drei Vorhaben befinden sich in der Projektierung und zwei Vorhaben konnten innerhalb des 17. SBP realisiert werden.

#### *d) Umsetzung BehiG*

Der Kanton St.Gallen ist aufgrund des BehiG verpflichtet, mobilitätseingeschränkten Personen einen autonomen Zugang zu Bushaltestellen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs an Kantonsstrassen bis zum 31. Dezember 2023 zu ermöglichen. Für die Sanierung von bestehenden Bushaltestellen wurden im 17. SBP gesamthaft 15 Mio. Franken vorgesehen.

Um die vorhandenen Mittel zielgerichtet einsetzen zu können, wurde im Rahmen des 17. SBP ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Hierzu wurden für alle rund 1'200 Haltekanten an Kantonsstrassen der Zustand erfasst und bedarfsgerechte Massnahmen definiert. Das Amt für öffentlichen Verkehr führte im Jahr 2018 aufgrund des BehiG eine Untersuchung zur Bewertung und Priorisierung sämtlicher Haltestellen im Kanton durch. Dabei wurden für sämtliche Haltekanten Nutzenpunkte vergeben, welche anhand der Indikatoren Nachfragepotenzial, Zentrale Einrichtungen, Umsteigefunktion und Frequenz ermittelt wurden. Der Wertebereich der Nutzenpunkte liegt zwischen 0 und 100. Haltekanten mit mehr als 70 Nutzenpunkten sind in der ersten Priorität und jene mit 40 bis 70 Nutzenpunkten in der 2. Priorität anzugehen. Bei Haltekanten mit weniger als 40 Nutzenpunkten werden Massnahmen aufgrund der tiefen Wirtschaftlichkeit nur im Rahmen von ordentlichen Sanierungen empfohlen.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde ein einheitliches Umsetzungskonzept in Abstimmung mit dem Amt für öffentlichen Verkehr erstellt. Ziel des 17. SBP war es, für alle Haltekanten mit mehr als 70 Nutzenpunkten die Projektierung in Angriff zu nehmen und die Umsetzung zu forcieren. So sollte bei allen Haltekanten mit mehr als 40 Nutzenpunkten und einer Erhöhung der Kantenhöhe als einziger Massnahme gestartet werden. Letztere können in der Regel als Unterhaltsmassnahme ohne ordentliches Planverfahren ausgeführt werden. Dies hilft, die zur Verfügung stehenden Mittel im 17. SBP zielgerichtet zu nutzen und damit den gesetzlichen Bestimmungen bestmöglich nachzukommen.

Im Rahmen des 17. SBP wurde zur Sanierung von Bushaltestellen mit 34 Projekten gestartet. Dabei handelt es sich um Vorhaben der 1. Priorität (> 70 Nutzenpunkte) oder um Infrastrukturmassnahmen des öffentlichen Verkehrs mit hoher Dringlichkeit. Hierzu zählen u.a. Haltestellen der Linien 3 und 4 zwischen St.Gallen und Wittenbach, welche ab Sommer 2021 mit 25 m langen Doppelgelenkbussen angefahren werden, oder um das Seebuskonzept der Region Rorschach, welches per Ende 2022 in Betrieb genommen wurde. Von den 34 Vorhaben konnten zwei umgesetzt werden, bei zwei Projekten liegt eine Studie vor, 28 Vorhaben befinden sich in Projektierung und zwei Vorhaben mussten aufgrund von Abhängigkeiten zu Drittprojekten vorübergehend sistiert werden. 97 Haltekanten konnten durch die Erhöhung der Haltekante behindertengerecht saniert werden. Insgesamt wurden für die Sanierung von Bushaltekanten nach BehiG rund 5 Mio. Franken verwendet.

Mit Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2018 sind Bushaltestellen, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren. Bei der Projektierung der Sanierungsprojekte zeigen sich diesbezüglich teilweise grosse Schwierigkeiten. Diese sind in der Regel auf den enormen Platzbedarf von behindertengerechten Bushaltestellen von bis zu 70 Meter Länge zurückzuführen. Insbesondere innerorts steht diese Randbedingung der Erstellung separater Busbuchten häufig im Widerspruch zu Ansprüchen an die Verkehrssicherheit oder zum verhältnismässigen Eingriff ins private Eigentum.

#### 1.3.1.g Bauvorhaben der 2. Priorität (B)

Vorhaben der 2. Priorität können vorgezogen werden, wenn sich bei der Realisierung einzelne Vorhaben der 1. Priorität verzögern und in der Programmperiode entsprechend zusätzliche finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung stehen. Aus den Vorhaben der 2. Priorität konnten zwei Vorhaben umgesetzt, 7 Vorhaben projektiert und für zwei Vorhaben eine Studie erstellt werden.

#### 1.3.1.h Dringende kleine Vorhaben, Projektierungen, Agglomerationsprogramme, Reserven

Ferner wurden insgesamt 117 Vorhaben, die nicht im 17. SBP enthalten sind, zusätzlich bearbeitet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um kleinere und mittlere Vorhaben sowie verkehrs- oder sicherheitstechnisch dringende Projekte. Immer mehr werden auch Kantonsstrassenprojekte ausgelöst, die aufgrund von Überbauungsvorhaben die hinreichende Erschliessung sicherstellen und vom Verursacher finanziert werden. Im 17. SBP wurden 19 solcher Investorenprojekte bearbeitet. Weiter wurden 39 Beleuchtungssanierungen bzw. Beleuchtungsprojekte an Kantonsstrassen realisiert. 41 Vorhaben wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit oder aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten gestartet. Bei 18 Wasserbauprojekten im Bereich von Kantonsstrassen mussten Perimeterbeiträge entrichtet werden, welche ebenfalls den Reserven entnommen wurden. Die benötigten finanziellen Mittel in der Höhe von rund 28 Mio. Franken übersteigen die eingestellten Mittel in der Höhe von 10 Mio. Franken bei weitem. Die Finanzierung erfolgt durch entstandene Reserven bei den Vorhaben der 1. Priorität.

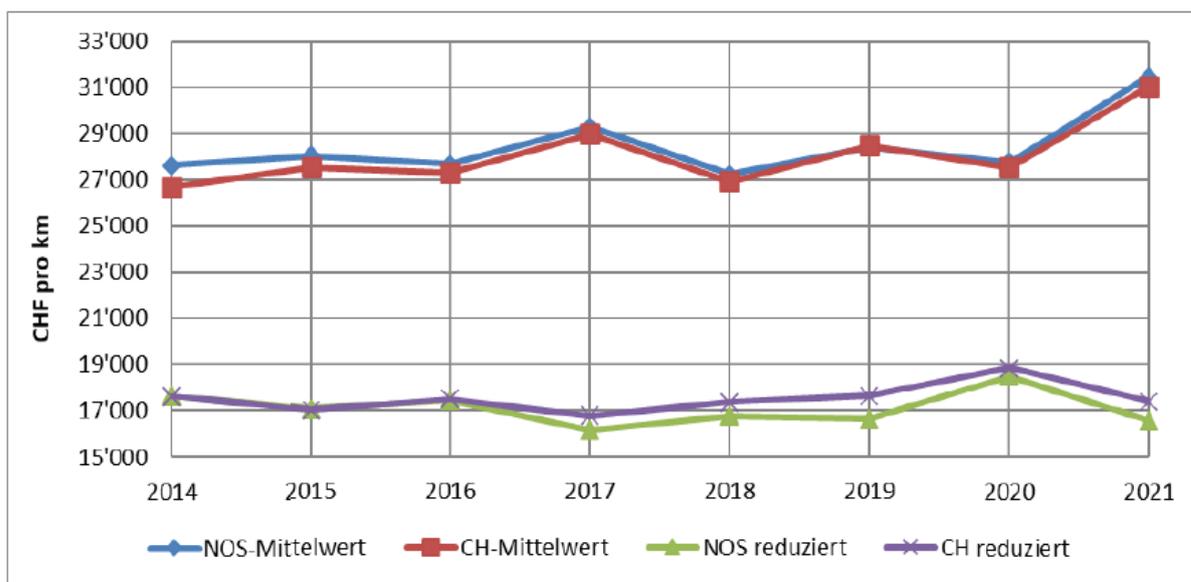
Es zeigt sich, dass die nicht planbaren Vorhaben tendenziell stark zunehmen. Während es im 16. SBP noch 54 ausserordentliche Vorhaben waren, sind es im 17. SBP mit 117 Vorhaben bereits doppelt so viele bzw. rund 20 Prozent des gesamten Projektportfolios. Aufgrund der hohen Dringlichkeit, welche ausserordentliche Vorhaben in der Regel mit sich bringen, müssen kurzfristig personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Diese gehen zulasten der Bauvorhaben der 1. Priorität. Diesem Umstand wird bei der Planung des 18. Strassenbauprogrammes angemessen Rechnung zu tragen.

## 1.3.2 Kantonsstrassenunterhalt

### 1.3.2.a Betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen

Elf Kantone führen im betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen seit Jahren einen Aufwandsvergleich. Dieser vergleicht die Kosten je Kilometer Kantonsstrasse für die Tätigkeiten Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, technischer Dienst, Unfalldienst, bauliche Reparaturen (ausgenommen grosser baulicher Unterhalt) und ausserordentlicher Dienst. Im Vergleich werden nur die offenen Strecken ohne Tunnels berücksichtigt. Ebenso beinhaltet der Vergleich nur Kosten und keine Einnahmen. Die gesetzlichen Unterschiede in den verschiedenen kantonalen Strassengesetzgebungen bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Nachdem der Nordostschweizer Mittelwert in den vorabgegangenen drei Jahren sehr konstant war, zeigte sich im Jahr 2021 eine Kostensteigerung von mehr als 13 Prozent. Dieser Anstieg kann mit dem harten Winter begründet werden. Die Kostensteigerung ist ebenfalls in der nachfolgenden Grafik sehr deutlich festzustellen. Zum besseren Vergleich wurden die Gesamtkosten für den betrieblichen Unterhalt einem reduzierten Kostensatz gegenübergestellt. Im reduzierten Kostenanteil sind nur die Teilprodukte Reinigung, Grünpflege, Technischer Dienst und die baulichen Reparaturen berücksichtigt. Die nicht direkt beeinflussbaren Kosten wurden bei dieser Kennzahl herausgerechnet. Die reduzierten Kosten unterliegen praktisch keiner Schwankung. Das Jahr 2020 zeigt einen kleinen Ausreisser nach oben, da es damals geringere Winterdienstaufwendungen gab.



Der Mittelwert für den Aufwand der 11 am Vergleich teilnehmenden Kantone beträgt für das Jahr 2021 Fr. 31'442.– je km Kantonsstrasse. Das gesamtschweizerische Mittel wird mit Fr. 31'030.– je km angegeben. Der Kanton St.Gallen liegt mit Fr. 27'443.– je km Kantonsstrasse deutlich unter diesen gesamtschweizerischen Mittelwerten und belegt in diesem Vergleich seit Jahren einen Spitzenplatz unter den Kantonen. Das Einführen des Stützpunktsystems im Zusammenhang mit Personaleinsatzoptimierung als auch das Benchmarking unter den fünf Strassenkreisen können für das gute Abschneiden des Kantons St.Gallen verantwortlich gemacht werden.

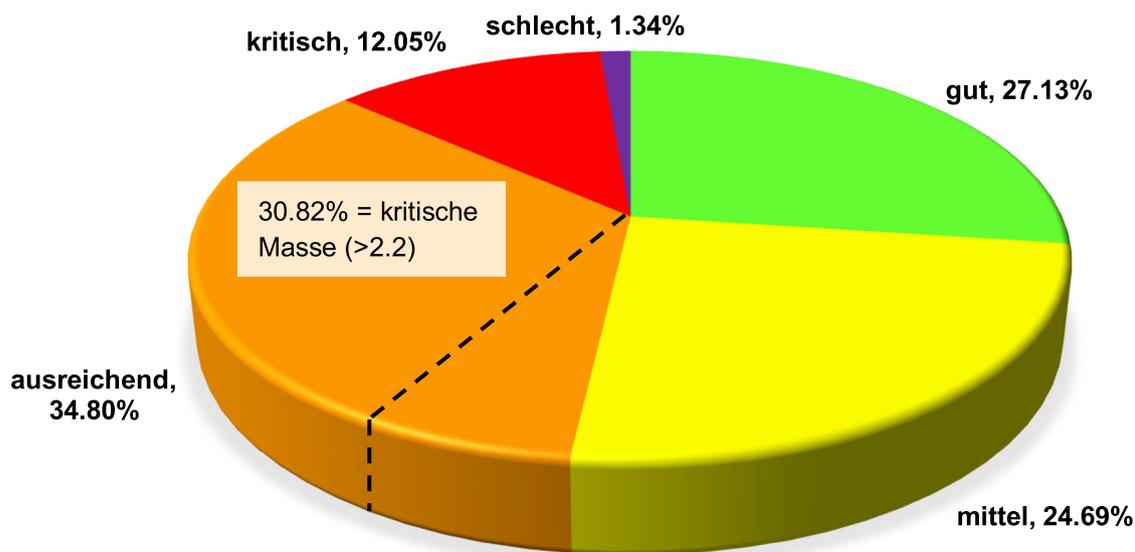
### 1.3.2.b Baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen

In der Vergangenheit wurde festgelegt, dass der Anteil kritischer und schlechter Strassen bei maximal 34 Prozent liegen darf. Diese Betrachtungsweise muss für die zukünftige Massnahmenplanung noch verfeinert werden, um die Abschnitte zu identifizieren, die sich kurz vor dem kritischen Kippunkt in der Wertverfallskurve befinden.

Im Jahr 2021 hat das Strasseninspektorat die periodischen Zustandsaufnahmen für das gesamte Kantonsstrassennetz durchführen lassen. Die Aufnahmen wurden grösstenteils automatisiert durchgeführt.

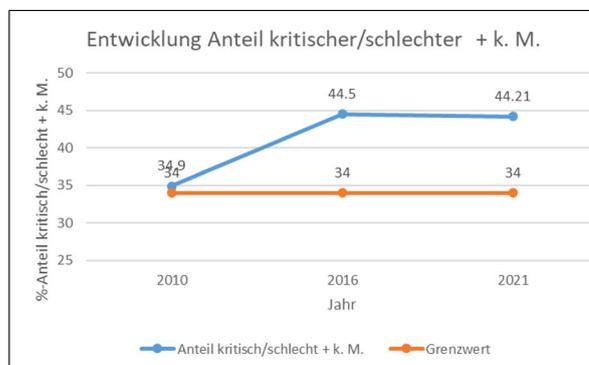
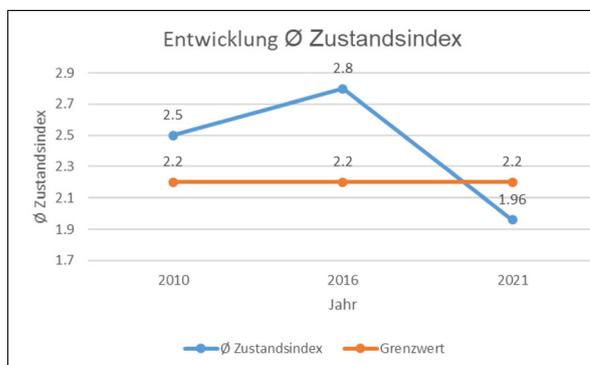
Das entsprechende Ergebnis ist in der nachfolgenden Grafik ersichtlich. Die Auswertung hat einen durchschnittlichen Zustandsindex von 1.96 ergeben.

## ZUSTANDSAUSWERTUNG I1 (2021)



Für einen Vergleich mit den bisherigen Werten bzw. Zielen müssen die Anteile der kritischen / schlechten Zustände (rot und violett) sowie der Anteil der ausreichenden Zustände (orange), welcher sich bereits über dem kritischen Kippunkt befindet (Zustandsindex > 2.2), herangezogen werden. Dieser Anteil (kritische Masse) aus dem orangenen Bereich beträgt aktuell 30,82 Prozent.

In den Jahren 2010 und 2016 wurden die Zustandsaufnahmen der Kantonsstrassen mit vereinfachten Methoden durchgeführt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Werte, ergibt sich folgende Entwicklung:



Die Ergebnisse zeigen im Wesentlichen drei Aspekte:

- Die Entwicklung ist nicht mehr negativ und hat sich stabilisiert.
- Der durchschnittliche Zustandsindex liegt noch unterhalb des Grenzwertes.
- Unter Berücksichtigung der kritischen Masse ist der Grenzwert für kritische Abschnitte weiterhin überschritten.

Die Sprünge im durchschnittlichen Zustand lassen sich durch zwei relevante Aspekte begründen:

- Von 2010 zu 2016 hat sich durch die Integration der Stadt St.Gallen in den Aufnahmeperimeter, dieser deutlich verändert. Zudem wurden im Jahr 2016 zusätzlich Parameter aufgenommen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Zustandsbeurteilung hatten. Dadurch hat sich der Zustand deutlich verschlechtert.
- Mit der Anpassung der Mess- und Auswertungsmethodik im Jahr 2021 hat sich eine Neuverteilung ergeben (50-m-Abschnitte statt 200-m-Abschnitte und beidseitige Aufnahme). Durch die neue Abschnittsbildung sind die tatsächlich schlechten Abschnitte kürzer und nehmen damit einen prozentual geringen Anteil am gesamten «Kuchen» ein. Der Zustand hat sich grundsätzlich nicht gross verändert bzw. ist sogar minimal besser geworden. Der durchschnittliche Wert kann nun aber genauer beziffert werden.

*Gesamtfazit:*

Die Zustandsauswertung zeigt, dass die definierten Leistungsziele noch knapp eingehalten sind. Der Abwärtstrend konnte scheinbar gestoppt werden. Dennoch befindet sich der Zustand im Durchschnitt vor einem kritischen Kipppunkt. Aus diesem Grund muss der Fokus der nächsten Jahre weiterhin klar auf der Erhaltung der Infrastruktur und vor allem auf dem optimalen Zeitpunkt der Sanierung liegen.

### 1.3.2.c Werkhöfe, Stützpunkte

Der Stützpunkt Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschoferstrasse 4 in Wil weist konkreten Sanierungsbedarf auf. Aufgrund seiner ungünstigen Zentrallage wurde überprüft, ob ein besserer Standort im Raum Wil und Umgebung als Ersatzstandort verfügbar ist. Zusammen mit dem Tiefbauamt der Stadt Wil wurde eine Lösung für einen gemeinsamen Stützpunkt gesucht. Aufgrund des erheblichen Platz- und Raumbedarfs hat sich keine geeignete Liegenschaft angeboten, so dass das Tiefbauamt der Stadt Wil eine eigenständige Lösung entwickelte. Eine Zusammenlegung mit dem Stützpunkt Thurhof in Oberbüren wurde ebenfalls geprüft, aufgrund der heute optimalen Stützpunktverteilung mit kurzen Wegen zum Eingriffspunkt (Baustelle, Winterdienst) und des fehlenden Platzangebotes in Oberbüren aber wieder verworfen.

Ebenfalls in Prüfung steht ein Abtausch des heutigen Stützpunktstandortes an der Bronschoferstrasse 4 (Besitz Kanton) mit dem Standort Flawilerstrasse 33 (Besitz Stadt Wil). Die Verhandlungen mit der Stadt Wil sind aktuell im Gang. Mit konkreten Resultaten aus den Verhandlungen mit der Stadt Wil wird im Laufe des 18. SBP gerechnet. Die im 17. SBP veranschlagten 5 Mio. Franken wurden entsprechend nicht beansprucht.

Der bestehende Stützpunkt Ricken im Strassenkreisinspektorat Schmerikon an der Uznacherstrasse 4 in Ricken weist seit Jahren baulichen wie betrieblichen Sanierungsbedarf auf. Die Einstellhalle aus dem Jahr 1988 ist für die neuen, grösseren Fahrzeuge zu klein und der integrierte Salzsiloturm für den Winterdienst unterdimensioniert. Das zum Lager- und Mannschaftsraum ungenutzte Wohnhaus (Baujahr 1947) weist massive bauphysikalische und räumliche Mängel auf und kann nicht mehr in der bisherigen Form weitergenutzt werden.

Im Jahre 2020 wurde mit einem selektiven Verfahren ein Architekturteam beauftragt, einen Neubau für den Stützpunkt Ricken zu projektieren. Aufgrund von weiteren erforderlichen Abklärungen betreffend Hochwasserschutz Bühlbach, öffentlichem Verkehr in Ricken sowie erforderlicher Klassierung des Rickenschwingerwegs hat sich die Projekterarbeitung verzögert. Zurzeit liegt das

konkrete Bauprojekt vor und die Baubewilligungsphase wurde Ende 2022 gestartet. Von den im 17. SBP veranschlagten 4 Mio. Franken wurden bisher rund 400'000 Franken für die Projektierung und die erwähnten zusätzlichen Abklärungen beansprucht.

## 1.4 Agglomerationsprogramm 1. bis 3. Generation des Bundes

### 1.4.1 Ausgangslage und Umsetzungsstand

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) dient dazu, strukturelle Mängel des heutigen Finanzierungssystems zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und die Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF ist in der Bundesverfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Die Regierung hat in den Beschlüssen zu den einzelnen AP im Dezember 2016 zuhanden des Bundes festgelegt, welche Massnahmen an St.Galler Kantonsstrassen (mit Federführung Kanton) der AP 1. bis 3. Generation umgesetzt werden sollen.

Neben den aufgeführten Vorhaben der 1. Priorität (A) wurden im 17. Strassenbauprogramm in der Sammelposition «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen operative Reserven von 40 Mio. Franken eingestellt. Diese wurden im Rahmen der Massnahmenbereinigung und -priorisierung je hälftig den Sammelpositionen «Strassenraumgestaltung» und «Gesamtverkehr» zugeteilt (siehe Abschnitt 1.3.1 d).

Im Rahmen des 17. Strassenbauprogrammes wurden verschiedene Massnahmen der AP 1. bis 3. Generation des Bundes bearbeitet. Die einzelnen Massnahmen werden durch die zuständigen Agglomerationen im Aggloportal verwaltet. In den Jahren 2019–2021 wurden die Daten überprüft und zusammen mit den Agglomerationen grössere Bereinigungen im Aggloportal vorgenommen. Die AP 1. bis 3. Generation der Agglomerationen St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein, Wil und Obersee umfassen 323 Massnahmen entlang von Kantonsstrassen. Innerhalb des 17. Strassenbauprogrammes wurden zur Umsetzung dieser Massnahmen 156 Kantonsstrassen-vorhaben ausgelöst. Rund 10 Prozent der Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden und weitere 10 Prozent befinden sich in Ausführung. Für rund 40 Prozent der Massnahmen liegt eine Studie vor oder die Projektierung ist in Arbeit. Insgesamt befinden sich 63 Prozent der Agglomerationen 1. bis 3. Generation in Arbeit. Aufgrund von fehlenden personellen Ressourcen konnte mit 37 Prozent der Massnahmen der 1. bis 3. Generation im 17. Strassenbauprogramm nicht gestartet werden.

Umsetzungsstand Agglomerationsprogramme 1. bis 3. Generation:

<b>Stand</b>	<b>Massnahmen 1. Generation (2011–2014)</b>	<b>Massnahmen 2. Generation (2015–2018)</b>	<b>Massnahmen 3. Generation (2019–2022)</b>	<b>Massnahmen 1. bis 3. Genera- tion (2011–2022)</b>
Nicht gestartet	3	48	68	119
Studie	1	13	10	24
Projektierung	1	83	30	114
In Bau	1	24	6	31
Bauende	0	29	6	35
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>197</b>	<b>120</b>	<b>323</b>

Für die Massnahmen der 1. und 2. Generation wurde vertraglich vereinbart, dass deren Umsetzung bis Ende 2027 zu erfolgen hat. Der Bund verlangt, dass für diese Massnahmen bis zu diesem Zeitpunkt eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss. Andernfalls erlischt

der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge. Die Schlussabrechnung hat bis im Jahr 2029 zu erfolgen. Gemäss aktuellem Stand muss für die Massnahmen der 3. Generation die Finanzierungsvereinbarung vor Baubeginn bis im Herbst 2025 abgeschlossen werden. Die Schlussabrechnung hat innerhalb von zwei Jahren bis Ende 2027 zu erfolgen.

Basierend auf den vom Bund genehmigten AP der 1. bis 3. Generation ist für Massnahmen entlang von Kantonsstrassen mit Bundesbeiträgen in der Höhe von 130,5 Mio. Franken auszugehen. Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund erfolgen objektspezifisch nach Vorliegen eines rechtskräftigen Kantonsstrassenprojektes. Bisher liegen Finanzierungsvereinbarungen in der Höhe von 26 Mio. Franken vor. Für die realisierten Bauvorhaben wurden dem Kanton St.Gallen bisher Bundesbeiträge von rund 6,5 Mio. Franken ausbezahlt.

Die Erfahrungen zeigen, dass während der Projekterarbeitung sowie im Rahmen der Auflage mit Verzögerungen (z.B. durch Einsprachen) zu rechnen ist. Auch ist erfahrungsgemäss die Mitfinanzierung durch die Gemeinden nicht immer gesichert. Kommt hinzu, dass sich die Bedürfnisse an den Strassenraum aber auch die Prioritäten auf Gemeindeebene während der Projekterarbeitung ändern können. All diese Aspekte führen dazu, dass die Projektbearbeitungen aufgrund mangelnder Planungssicherheit und ungenügenden personellen Ressourcen Verzögerungen erfahren.

Ausgehend von einer Mitfinanzierung des Bundes von 30 Prozent wurde zum Zeitpunkt der Botschaft zum 17. Strassenbauprogramm angenommen, dass Agglomerationsmassnahmen an Kantonsstrassen im Rahmen von rund 167 Mio. Franken bis zum Ende des 17. Strassenbauprogrammes umgesetzt werden können. Dies würde rund 62 Prozent der total 271 Mio. Franken der von der Regierung im Dezember 2016 beschlossenen und beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten Agglomerationsprojekte an Kantonsstrassen (in Federführung des Kantons St.Gallen) entsprechen. Aus den oben aufgeführten Hauptgründen befinden sich aktuell zwar tatsächlich 63 Prozent der Massnahmen aus den AP 1. bis 3. Generation in Arbeit, werden aber im Rahmen des 17. SBP nicht vollumfänglich umgesetzt werden können. Auch wenn sich gegenüber der ursprünglichen Zielsetzung Verzögerungen ergeben haben, ist davon auszugehen, dass für diese Vorhaben die Bundesgelder innert der geforderten Frist eingeholt werden können.

#### **1.4.2 Personelle Ressourcen Agglomerationsprogramme**

Die Beratung des 17. SBP zeigte, dass die vollständige Umsetzung der Massnahmen aus den AP 1. bis 3. Generation zusammen mit den beschlossenen Vorhaben der 1. Priorität die vorhandenen Personalressourcen des Tiefbauamtes massiv überfordern würden. Im Wissen, dass die Bundesbeiträge für Massnahmen der AP 1. bis 3. Generation bei Nichteinhalten der vorgegebenen Fristen verloren gehen, beantragte der Kantonsrat mit Beschluss zum 17. SBP für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen weitere 25 Mio. Franken einzustellen. Für die Umsetzung dieser zusätzlichen Kantonsstrassenprojekte wurde das jährliche Personalbudget des Tiefbauamtes um 1 Mio. Franken erhöht.

Das Tiefbauamt rekrutierte in der Folge das entsprechende Personal. Aufgrund des ausgetrockneten Personalmarktes dauerte die Besetzung der geplanten 6 Stellen bis Ende 2020. Insgesamt wurden zwischenzeitlich 530 Stellenprozente zusätzlich rekrutiert.

Zwischen den Jahren 2019 und 2023 wurden im Tiefbauamt rund 55 Personenjahre für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen eingesetzt. Der Anteil der zusätzlich geschaffenen Stellen beträgt unter Berücksichtigung der Rekrutierungsschwierigkeiten über die 5 Jahre 19 Mannjahre. Dank den eingeleiteten Personalmassnahmen konnte die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen mit 55 statt 36 Mannjahren um rund 50 Prozent erhöht werden. Die entsprechenden Mitarbeitenden sind zwischenzeitlich gut in die Projektbearbeitung eingeführt, so dass die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen im 18. SBP dank Vollbesetzung und erhöhter Effizienz weiter forciert werden kann.

Neben der Bearbeitung der 156 durch Agglomerationsprogramme ausgelösten Kantonsstrassenvorhaben wurden die zur Verfügung stehenden Personalressourcen im Tiefbauamt auch für die Überprüfung, Aufarbeitung und Priorisierung aller Agglomerationsmassnahmen an Kantonsstrassen sowie zur Behebung von Doppelnennungen oder geografischen Überlagerungen eingesetzt.

## 1.5 Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

### 1.5.1 Werkgebundene Beiträge

Umweltschutzmassnahmen, Massnahmen an Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen im kantonalen und regionalen Netz an Gemeindestrassen, dringende Arbeiten am Wanderwegnetz und Beiträge an Gemeinden bei Unwetterschäden werden mit projektbezogenen werkgebundenen Beiträgen unterstützt (Art. 94 bis 96 StrG).

Gemäss Ziff. 10 des Kantonsratsbeschlusses über das 17. SBP für die Jahre 2019 bis 2023 wurden insgesamt 40 Mio. Franken für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 bis 96 StrG bereitgestellt. Im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2022 wurden durch das kantonale Strasseninspektorat Werkgebundene Beiträge im Umfang von 11,76 Mio. Franken ausbezahlt.

Bis Ende 2023 sind von den Gemeinden und Städten weitere Projekte (Neubau / Verbesserung gemäss Art. 95 StrG) angekündigt worden, bei denen die werkgebundenen Beiträge voraussichtlich rund 8 Mio. Franken betragen werden. Die Beiträge infolge von Naturereignissen können nicht abgeschätzt werden.

Gemäss aktuellem Stand werden die im 17. SBP zur Verfügung gestellten Mittel für werkgebundene Beiträge nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Dies liegt nicht an fehlenden Projekten, sondern häufig daran, dass die Projekte durch Einsprachen noch nicht «finanz- und baureif» sind, was für die Auszahlung von werkgebundenen Beiträge eine zwingende Voraussetzung ist.

### 1.5.2 Pauschale Kantonsbeiträge

Mit dem Finanzausgleichsgesetz (sGS 813.1; abgekürzt FAG) ersetzte ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die früheren Anteile der Gemeinden an der Leistungsabgängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als auch die früheren Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für:

- Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;
- Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Die pauschalen Kantonsbeiträge liegen zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern (Art. 87 Abs. 2 StrG) und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen (Art. 87 Abs. 3 StrG). Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge betrug im 17. SBP 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern, was rund 70 Mio. Franken entsprach.

Im aktuellen SBP wurden bisher folgende Beiträge ausbezahlt:

2019:	14'372'800 Franken
2020:	14'581'400 Franken
2021:	14'821'400 Franken
2022:	14'952'000 Franken

Im Jahr 2023 wird mit Ausgaben in der Höhe von 14'815'900 Franken gerechnet.

Somit ergibt sich für die gesamte Programmperiode voraussichtlich eine Gesamtsumme für die Pauschalen Kantonsbeiträge von 73,54 Mio. Franken. Die im 17. SBP bereitgestellten Mittel von 70 Mio. Franken werden somit um rund 3,54 Mio. Franken überschritten.

### **1.5.3 Sonderlastenausgleich Weite**

Nach Art. 11 ff. FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Anspruch auf einen Beitrag haben die Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner. Für das 17. SBP wurden 196 Mio. Franken bereitgestellt

Folgende Beträge wurden bisher ausbezahlt:

2019:	39'102'100 Franken
2020:	38'909'100 Franken
2021:	38'316'400 Franken
2022:	37'737'200 Franken

Gemäss Budget 2023 ist für das Jahr 2023 mit folgendem Betrag zu rechnen:

2023:	37'612'800 Franken
-------	--------------------

Somit ergibt sich für die gesamte Programmperiode voraussichtlich eine Gesamtsumme für den Sonderlastenausgleich Weite von rund 191,7 Mio. Franken. Die im 17. SBP bereitgestellten Mittel von 196 Mio. Franken werden somit voraussichtlich eingehalten.

## **1.6 Mitteleinsatz für das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)**

### **1.6.1 Finanzieller Mitteleinsatz**

Die Finanzierungsgrundsätze für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über das 17. SBP für die Jahre 2019 bis 2023 dargelegt. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2019 bis 2023 (Stand Dezember 2022).

## Finanzierung des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023)

	Rechnung 2019	Rechnung 2020	Rechnung 2021	Rechnung 2022	Budget 2023	Total 17. SBP
<b>730900 Strassenfonds</b>						
<b>Ertrag</b>	<b>239 408 644</b>	<b>232 903 988</b>	<b>225 038 686</b>	<b>222 780 594</b>	<b>227 354 800</b>	<b>1 147 486 711</b>
Motorfahrzeugsteuer	168 796 270	171 231 921	174 036 067	175 566 553	174 000 000	863 630 811
Motorfahrzeugsteuer	295 420	319 116	333 504	339 916	305 000	1 592 956
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	17 387 378	17 336 939	21 225 912	21 374 217	21 361 900	98 686 346
Anteil LSVA	23 911 275	23 311 179	25 399 369	25 499 908	25 391 700	123 513 430
verr. Zinsen	0	0	0	0	0	0
Erfolgsbeteiligung GEVI	4 210 565	0	4 043 834	0	0	8 254 399
Defondierung	24 807 737	20 704 833	0	0	6 296 200	51 808 769
<b>Aufwand</b>	<b>239 408 644</b>	<b>232 903 988</b>	<b>225 038 686</b>	<b>222 780 594</b>	<b>227 354 800</b>	<b>1 147 486 711</b>
Verr. Vermögensverwaltung	183 582	158 774	138 069	148 026	142 700	771 151
Fondierung	0	0	9 957 026	9 583 709	0	19 540 735
Mittelverwendung	239 225 062	232 745 214	214 943 591	213 048 858	227 212 100	1 127 174 825
<b>Verfügbare Mittel</b>	<b>397 999 061</b>	<b>370 814 380</b>	<b>362 969 783</b>	<b>370 658 760</b>	<b>378 525 801</b>	
Bestand 1.1.	183 581 736	158 773 999	138 069 166	148 026 192	157 609 901	
Nettoertrag ER	214 417 325	212 040 381	224 900 617	222 632 568	220 915 900	1 094 906 791
<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>	<b>239 225 062</b>	<b>232 745 214</b>	<b>214 943 591</b>	<b>213 048 858</b>	<b>227 212 100</b>	<b>1 127 174 825</b>
<b>730000 Kosten für Steuerbezug</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 520 000</b>	<b>2 632 000</b>	<b>2 539 000</b>	<b>7 691 000</b>
Aufwand Finanzen und Dienste			900 000	840 000	840 000	2 580 000
Aufwand Verkehrszulassung			830 000	860 000	860 000	2 550 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)			470 000	484 000	489 000	1 443 000
Netto-Debitorenverluste StVA			320 000	448 000	350 000	1 118 000
<b>615200 Gemeindestrassen</b>	<b>18 928 233</b>	<b>16 049 358</b>	<b>17 530 543</b>	<b>16 659 188</b>	<b>22 815 900</b>	<b>91 983 221</b>
Werkgebundene Beiträge	4 724 060	1 980 155	3 077 498	1 979 540	8 000 000	19 761 253
Pauschale Beiträge 8.50%	14 372 800	14 581 800	14 821 400	14 952 000	14 815 900	73 543 900
Nicht verwendete Kredite	- 168 627	- 512 597	- 368 355	- 272 352	0	- 1 321 932
<b>315000 Finanzausgleich</b>	<b>39 102 100</b>	<b>38 909 100</b>	<b>38 316 400</b>	<b>37 737 200</b>	<b>37 612 800</b>	<b>191 677 600</b>
Sonderlastenausgleich Weite	39 102 100	38 909 100	38 316 400	37 737 200	37 612 800	191 677 600
Limitierung 33.00%	55 800 300	56 611 800	57 542 000	58 049 100	57 520 700	285 523 900
<b>725010 Verkehrspolizei</b>	<b>38 583 129</b>	<b>38 700 000</b>	<b>39 200 000</b>	<b>39 700 000</b>	<b>40 200 000</b>	<b>196 383 129</b>
Beitrag Stadtpolizei	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei	32 083 129	32 200 000	32 700 000	33 200 000	33 700 000	163 883 129
<b>615300 Kantonsstrassen</b>	<b>142 163 868</b>	<b>138 377 767</b>	<b>116 805 425</b>	<b>115 762 721</b>	<b>123 249 400</b>	<b>636 359 182</b>
Deckung Unterhalt	57 014 816	58 321 100	61 834 390	62 485 219	66 003 900	305 659 426
Verr. Zinsen	0	0	0	12 781	100 000	112 781
Abschreibung Kantonsstrassenbau	85 149 052	80 056 667	54 971 036	53 264 720	57 145 500	330 586 975
<b>615000 Amtsleitung TBA</b>	<b>447 732</b>	<b>708 988</b>	<b>571 223</b>	<b>557 749</b>	<b>795 000</b>	<b>3 080 693</b>
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	447 732	708 988	571 223	557 749	795 000	3 080 693

## Entwicklung des Strassenfonds

	Rechnung 2019	Rechnung 2020	Rechnung 2021	Rechnung 2022	Budget 2023
<b>Bestandesrechnung</b>					
<b>110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten</b>					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	85 149 052	80 056 667	54 971 036	53 264 720	57 145 500
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 85 149 052	- 80 056 667	- 54 971 036	- 53 264 720	- 57 145 500
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
<b>280700 Strassenfonds</b>					
Stand 1.1.	183 581 736	158 773 999	138 069 166	148 026 192	157 609 901
Fondierung	0	0	9 957 026	9 583 709	0
Defondierung	- 24 807 737	- 20 704 833	0	0	- 6 296 200
<b>Stand 31.12.</b>	<b>158 773 999</b>	<b>138 069 166</b>	<b>148 026 192</b>	<b>157 609 901</b>	<b>151 313 701</b>

## Finanzierungsvergleich des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023)

	Planung 17. SBP	Effektiv 17. SBP	Abweichung
<b>730900 Strassenfonds</b>			
<b>Ertrag</b>	<b>1 162 794 100</b>	<b>1 147 486 711</b>	<b>- 15 307 389</b>
Motorfahrzeugsteuer	819 600 000	863 630 811	44 030 811
Motorfahrradsteuer	1 090 000	1 592 956	502 956
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	82 205 500	98 686 346	16 480 846
Anteil LSVA	119 900 000	123 513 430	3 613 430
verr. Zinsen	555 000	0	- 555 000
Erfolgsbeteiligung GEVI	0	8 254 399	8 254 399
Defondierung	139 443 600	51 808 769	- 87 634 831
<b>Aufwand</b>	<b>1 162 794 100</b>	<b>1 147 486 711</b>	<b>- 15 307 389</b>
Verr. Vermögensverwaltung	417 800	771 151	353 351
Fondierung	0	19 540 735	19 540 735
Mittelverwendung	1 162 376 300	1 127 174 825	- 35 201 475
<b>Verfügbare Mittel</b>			
Bestand 1.1.			
Nettoertrag ER	1 022 932 700	1 094 906 791	71 974 091
<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>	<b>1 162 376 300</b>	<b>1 127 174 825</b>	<b>- 35 201 475</b>
<b>730000 Kosten für Steuerbezug</b>	<b>0</b>	<b>7 691 000</b>	<b>7 691 000</b>
Aufwand Finanzen und Dienste	0	2 580 000	2 580 000
Aufwand Verkehrszulassung	0	2 550 000	2 550 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)	0	1 443 000	1 443 000
Netto-Debitorenverluste StVA	0	1 118 000	1 118 000
<b>615200 Gemeindestrassen</b>	<b>109 758 800</b>	<b>91 983 221</b>	<b>- 17 775 579</b>
Werkgebundene Beiträge	40 000 000	19 761 253	- 20 238 747
Pauschale Beiträge 8.50%	69 758 800	73 543 900	3 785 100
Nicht verwendete Kredite	0	- 1 321 932	- 1 321 932
<b>315000 Finanzausgleich</b>	<b>196 217 000</b>	<b>191 677 600</b>	<b>- 4 539 400</b>
Sonderlastenausgleich Weite	196 217 000	191 677 600	- 4 539 400
Limitierung 33.00%	272 827 700	285 523 900	12 696 200
<b>725010 Verkehrspolizei</b>	<b>196 000 000</b>	<b>196 383 129</b>	<b>383 129</b>
Beitrag Stadtpolizei	32 500 000	32 500 000	0
Entschädigung Verkehrspolizei	163 500 000	163 883 129	383 129
<b>615300 Kantonsstrassen</b>	<b>656 930 500</b>	<b>636 359 182</b>	<b>- 20 571 318</b>
Deckung Unterhalt	300 070 500	305 659 426	5 588 926
Verr. Zinsen	460 000	112 781	- 347 219
Abschreibung Kantonsstrassenbau	356 400 000	330 586 975	- 25 813 025
<b>615000 Amtsleitung TBA</b>	<b>3 470 000</b>	<b>3 080 693</b>	<b>- 389 307</b>
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	3 470 000	3 080 693	- 389 307

## **2 18. Strassenbauprogramm (2024–2028)**

### **2.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen**

#### **2.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau**

Beim Kantonsstrassennetz handelt es sich um ein intaktes System, das ganzjährig und rund um die Uhr betriebsbereit sein muss. Dies bedingt einen systematischen baulichen Unterhalt. Wird dieser Unterhalt vernachlässigt, ist mit einem Zerfall der Infrastruktur zu rechnen. Dabei ist zu beachten, dass der Verschleiss nicht linear, sondern progressiv verläuft. Ein eingehandelter Rückstand im Unterhalt ist nur mit einem erhöhten Mitteleinsatz wieder aufzuholen. Um dies zu verhindern, wird die Erneuerung der Strasseninfrastruktur mittels einer rollenden Planung sichergestellt.

Die verschiedenen Anspruchsgruppen haben unterschiedliche Vorstellungen über anzuwendende Standards im Kantonsstrassenbau. Grundsätzlich gelten die übergeordneten schweizerischen Normen. Um diese zu vereinheitlichen und zu präzisieren, haben Baudepartement und Tiefbauamt die dazu notwendigen Richtlinien und Weisungen erlassen. Es sind folgende Vorgaben für die Planung, Projektierung und Ausführung anzuwenden:

- Schweizerische Normen:
  - Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS);
  - Normen des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).
  
- Kantonale Weisungen und Richtlinien:
  - Richtlinien:
    - R2010.04 Anforderung statische Berechnungen (Juli 2019);
    - R2011.01 Besondere Bestimmungen für Schallschutzfenster (Oktober 2021);
    - R2011.03 Abstandsrichtlinien für Bepflanzungen an Kantonsstrassen (Mai 2016);
    - R2011.04 Parkieren entlang von Kantonsstrassen (Mai 2016);
    - R2011.05 Baulicher Standard von Kantonsstrassen (November 2016);
    - R2012.04 Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen (Mai 2016);
    - R2013.01 Strassenquerschnitte mit Landerwerbsgrenzen (Dezember 2016);
    - R2013.02 Anforderungen Betonbau (Februar 2022);
    - R2014.01 Anforderungen Kreisel (Mai 2016);
    - R2014.03 Standardaufbauten Beläge (August 2016);
    - R2016.01 Entwurfselemente ausserorts (Mai 2016);
    - R2016.02 Entwurfselemente innerorts (Mai 2016);
    - R2016.03 Fussverkehr (Mai 2016);
    - R2016.04 Radverkehr (Dezember 2016);
    - R2017.01 Projektierungsgrundlagen (Juni 2017);
    - R2018.01 Aufgrabungsreglement (Dezember 2018);
    - R2022.01 Qualitätsanforderungen bitumenhaltiger Schichten (März 2022);
    - R2022.02 Verrechnung von ausserordentlichen Preisänderungen für Bauarbeiten (Oktober 2022).
  
  - Normalien:
    - Werkleitungen;
    - Abschlüsse;
    - Fahrbahnoberbau;
    - Schächte Abläufe Rohre;
    - Leitschranken;
    - Signalisation;
    - Markierungen;
    - Kunstbauten.

- Projektgrundlagen und Formulare:  
Finanzen, Projektvorlagen, Ausschreibungen, Realisierung, Meldepflicht für Bauabschlüsse, Grundlagen für Offerten
- diverse Veröffentlichungen:  
Gesetzesgrundlagen, öffentliches Beschaffungswesen, Arbeitsvergaben, Strassenbauprogramme, Medienmitteilungen, Verkehrszahlen, Amtsblatt

Um die unkomplizierte und zielführende Zusammenarbeit zwischen dem Baudepartement und den beauftragten Ingenieurbüros zu fördern und auch Dritte (Gemeinden) profitieren zu lassen, sind alle diese Unterlagen im Internet veröffentlicht und zum Download<sup>7</sup> bereit gestellt.

### **2.1.2 Kantonsstrassenplan**

Der Kanton führt nach Art. 12 Abs. 1 StrG einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Kantonsstrassenplan). Die Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987 (sGS 732.15) festgehalten, der seit 1. Januar 1989 zusammen mit dem Strassengesetz in Vollzug ist. Der Kantonsstrassenplan wurde in den Jahren 1994, 1995, 1997, 2001, 2006, 2008, 2009, 2011, 2012, 2013, 2014, 2017, 2018 und 2021 durch Nachträge ergänzt.

Der Kantonsstrassenplan wurde letztmals im Jahr 2006 generell überarbeitet. Damals wurden die Kriterien Kantonsstrassen neu definiert und das gesamte Kantonsstrassennetz als auch potentielle Gemeindestrassen anhand der neuen Kriterien überprüft. Lokale Überprüfungen von einzelnen Streckenabschnitten sind nur dort angezeigt, wo massgebliche Änderungen der Randbedingungen eingetreten sind, z.B. bei Inbetriebnahmen von neuen Kantonsstrassenelementen.

Die Basis für das 18. SBP bildet der gültige Kantonsstrassenplan (Stand 15. Februar 2021). Im Rahmen des 18. SBP sind keine Nachträge zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan erforderlich.

### **2.1.3 Finanzierungsmechanismus**

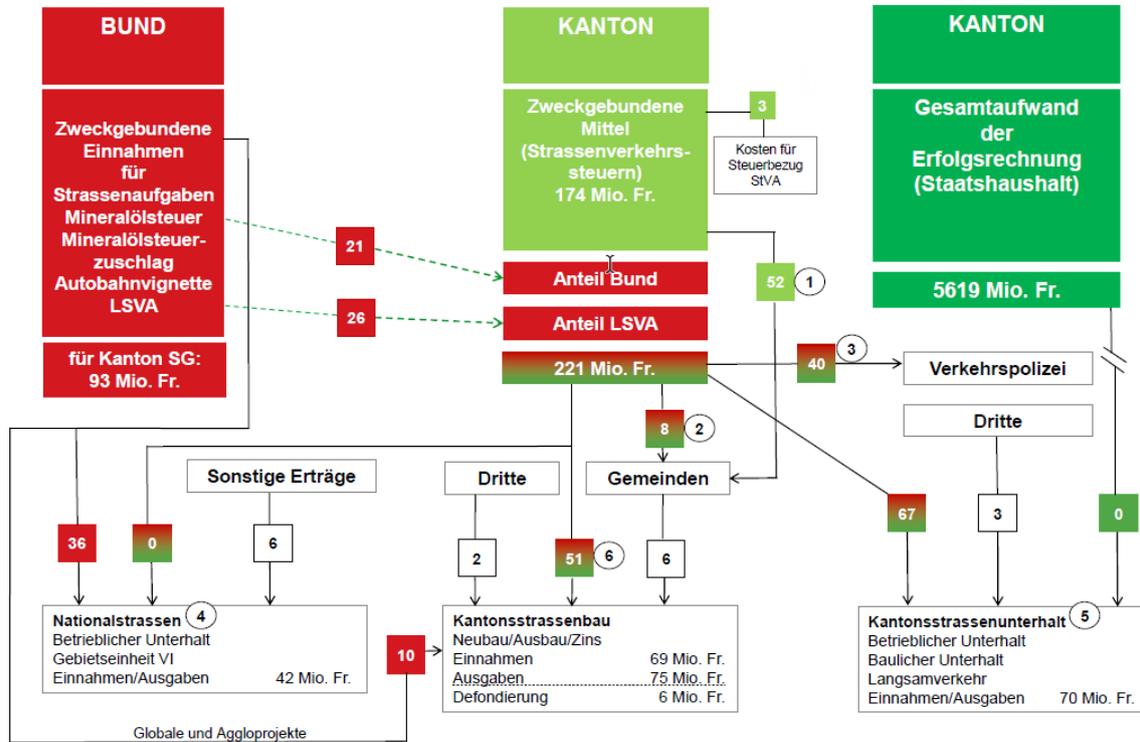
Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) und das Bundesgesetz über den Finanzausgleich unter den Kantonen (SR 613.1; abgekürzt FAG) bilden die Rechtsgrundlagen zur Finanzierung des vorliegenden 18. SBP.

Das nachfolgende Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen» zeigt die Finanzflüsse am Beispiel des Budgets 2023.

---

<sup>7</sup> Unter <https://www.tiefbau.sg.ch>.

# Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen Budget 2023



Die zweckgebundenen Mittel (Nettoertrag der Strassenrechnung) werden in folgender Reihenfolge zugeteilt:

- 1 Pauschale Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden nach Art. 87 StrG und Sonderlastenausgleich Weite an Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner nach Art. 11 bis 17 und Art. 46 FAG.
- 2 Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 98 StrG, die aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert und mit dem Budget beschlossen werden.
- 3 Beitrag an die Verkehrspolizei für Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung nach Art. 7 SVAG.
- 4 Saldoausgleich des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen (Gebietseinheit VI).
- 5 Deckung Unterhalt Kantonstrassen nach Art. 70 StrG; Beiträge an private Institutionen Wander-/Radwege nach Art. 10 und 53 StrG.
- 6 Abschreibung Strassenbau nach Art. 70 StrG im Rahmen der verbleibenden zweckgebundenen Mittel.

## 2.1.4 Agglomerationsprogramme

Der Kanton St.Gallen reichte im Sommer 2021 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier Agglomerationsprogramme (AP) der 4. Generation ein: Obersee, Rheintal, St.Gallen-Bodensee und Wil.

Der Botschaftsentwurf des Bundesrates zu den vom Kanton St.Gallen eingereichten AP der 4. Generation liegt seit dem 10. Juni 2022 vor. Insgesamt wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung 32 Agglomerationsprogramme der 4. Generation zur Prüfung eingereicht und nach einem ausführlichen Prüfverfahren schliesslich angenommen.

Die Trägerschaften aller Agglomerationsprogramme schweizweit beantragen mit ihren Eingaben der 4. Generation die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 10 Mrd. Franken. Damit übersteigt der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Mittel massiv, weshalb sich der Bundesrat für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen (NAF) für die Verwendung im Rahmen des Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ausspricht und Bundesmittel von 1,3 Mrd. für die AP der 4. Generation vorsieht. Um die begrenzten Bundesmittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen. Ausserdem wurden bei zahlreichen Massnahmen Kürzungen der finanziellen Bundesbeiträge mittels Benchmarks vorgenommen.

Unter diesen Voraussetzungen erreichten die Agglomerationsprogramme der 4. Generation der Agglomerationsprogramme in Federführung des Kantons St.Gallen nach Prüfung der Programmwirkung die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Wirkungspunkte und Bundesbeiträge. Dabei wurde der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der 2. Generation in der Höhe von rund 575 Mio. Franken berücksichtigt.

<b>Agglomeration</b>	<b>Umsetzungsabzug</b>	<b>Bundesbeitrag</b>	<b>Programmwirkung</b>
Obersee	nein	40 %	5
Rheintal	nein	30 %	5
St.Gallen-Bodensee	ja	35 %	5
Wil	ja	30 %	5

Aus dem provisorischen Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr geht hervor, dass die Umsetzungsstände der Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung der AP St.Gallen-Bodensee und Wil der 2. Generation als ungenügend bewertet wurden. Deshalb erfahren die AP der 4. Generation der genannten Agglomerationen einen Umsetzungsabzug von fünf Prozentpunkten, wobei dies im Fall von Wil wegen des gesetzlich vorgegebenen Mindest-Beitragssatzes von 30 Prozent nicht finanzwirksam ist (Beitragssatz bleibt bei 30 Prozent und darf nicht auf 25 Prozent gesenkt werden). Während die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der Agglomeration St.Gallen-Bodensee nur leicht verzögert ist, weist der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation eine starke Verzögerung auf. Im Falle des AP Wil werden sowohl der Umsetzungsstand der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation als stark verzögert und somit ungenügend ausgewiesen.

Mit der revidierten Verordnung zur zweckgebundenen Verwendung der Mineralölsteuer (SR 725.116.21) und mit der Departementsverordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zum Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214) werden Fristen für die Realisierung von Massnahmen aus den AP festgelegt. Werden diese Fristen nicht eingehalten, verfällt der Anspruch auf Bundesgelder. Die genannten Fristen betragen sechs Jahre für die AP der 3. Generation und fünf Jahre und drei Monate für die AP ab der 4. Generation.

Aufgrund der revidierten Fristen muss für die Massnahmen der 3. Generation eine Finanzierungsvereinbarung bis Herbst 2025 vorliegen. Dies sind ab Start des 18. SBP lediglich 1,5 Jahre. Für die Massnahmen der 2. Generation muss die Finanzierungsvereinbarung bis Dezember 2027 vorliegen. Dies sind ab Start des 18. SBP rund vier Jahre. Erfahrungsgemäss benötigt das Tiefbauamt ab Projektstart bis zur Einreichung einer Finanzierungsvereinbarung vier bis fünf Jahre

Erarbeitungszeit. Da die Kapazitäten des Tiefbauamtes bereits mit den laufenden Projekten komplett ausgebucht sind und das Personal insbesondere zu Beginn des 18. SBP voll ausgelastet ist, ist eine Erreichung der Fristen für noch nicht gestartete Agglomerationsmassnahmen der Generationen 2 und 3 nicht realistisch. Aufgrund der Überbuchung des 18. SBP wird auf ein Starten der noch nicht begonnenen Agglomerationsmassnahmen der Generationen 2 und 3 grundsätzlich verzichtet. Lediglich einzelne mit hoher Wahrscheinlichkeit noch umsetzbare Massnahmen wurden trotzdem in die Liste der Priorität A aufgenommen. Diese noch nicht begonnenen Massnahmen der Generationen 2 und 3 sind beim Bund abzuschreiben und allenfalls in einer neuen Generation einzugeben.

Die Massnahmen der 4. Generation müssen bis zum Dezember 2028 einen Baustart aufweisen oder sich mindestens im Auflage- oder Landerwerbsverfahren befinden. Aufgrund der bereits im 17. SBP erkannten Problematik betreffend Einhaltung der vorgegebenen Fristen, hat der Kanton St.Gallen auf die AP der 4. Generation hin Leitlinien erlassen. So wurden nur Massnahmen aufgenommen, die aufgrund des Bearbeitungsstandes im Tiefbauamt bis zum Fristablauf auch wirklich realisierbar sind.

Aufgrund der laufenden Projekte aus den AP sowie den einzelnen, neu zu startenden Massnahmen rechnet das Tiefbauamt für das 18. SBP mit Bundesgeldern in der Höhe von rund 10,6 Mio. Franken. Der relativ geringe Anteil an Bundesgeldern liegt hauptsächlich daran, dass die Bundesmittel erst nach Vorliegen der Bauabrechnung ausgezahlt werden und dass für die meisten Projekte die Bauabrechnung erst im Zeitraum des 19. SBP vorliegen werden. Sollten sämtliche im 18. SBP vorgesehenen Projekte umgesetzt werden können, wäre mit Bundesmitteln von rund 55,2 Mio. Franken zu rechnen.

### **2.1.5 Arbeitsplatzstandorte**

In der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist als Ziel die ausreichende Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten wie folgt definiert:

- bestehende wirtschaftliche Schwerpunktgebiete<sup>8</sup> sind sowohl bezüglich Personen- als auch bezüglich Güterverkehr bedarfsgerecht erschlossen;
- neue strategische Arbeitsplatzstandorte<sup>9</sup> werden nur noch dort ausgeschieden, wo gesamtverkehrliche Lösungen zu deren Erschliessung vorliegen.

Die Arbeitszonenbewirtschaftung wurde im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Mobilität, überarbeitet. In den neuen Koordinationsblättern «Arbeitszonenbewirtschaftung» und «Abstimmung von Siedlung und Verkehr» ist definiert, wie die Wirtschaftsstandorte bzw. Arbeitsplatzstandorte angemessen erschlossen werden. Die Erschliessungsanforderungen sind je nach Nutzung (Dienstleistung, Mischnutzung oder Produktion) differenziert. Die Bemessung der Erschliessung von «weiteren Standorten ESP-A» und «STAK» kann beispielsweise auf Basis einer konsolidierten Masterplanung mit Kanton, Gemeinde und Grundeigentümer(n) bzw. einer konkreten Nachfrage definiert werden.

Der Kanton fördert die bedarfsgerechte Erschliessung von Arbeitsplatzstandorten. Dazu gewichtet er im Strassenbauprogramm grundsätzlich jegliche Vorhaben zur Erschliessung dieser Standorte stärker als die übrigen Vorhaben. Die Umsetzung von Erschliessungsvorgaben und eines allfälligen Mobilitätsmanagements erfolgt individuell auf die jeweiligen Standorte bemessen. Dabei wird angestrebt, dass die öffentliche Hand Vorleistungen zur Erschliessung erbringen kann.

---

<sup>8</sup> Diese Standorte sind bereits eingezont und werden im überarbeiteten Richtplan neu «bestehende Standorte Entwicklungsschwerpunkte-Arbeiten (ESP-A)» genannt.

<sup>9</sup> Diese Standorte sind im Siedlungsgebiet des Richtplans als Flächen definiert, die bei Bedarf eingezont werden können. Sie werden im überarbeiteten Richtplan «weitere Standorte ESP-A» und «strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung – (STAK)» genannt.

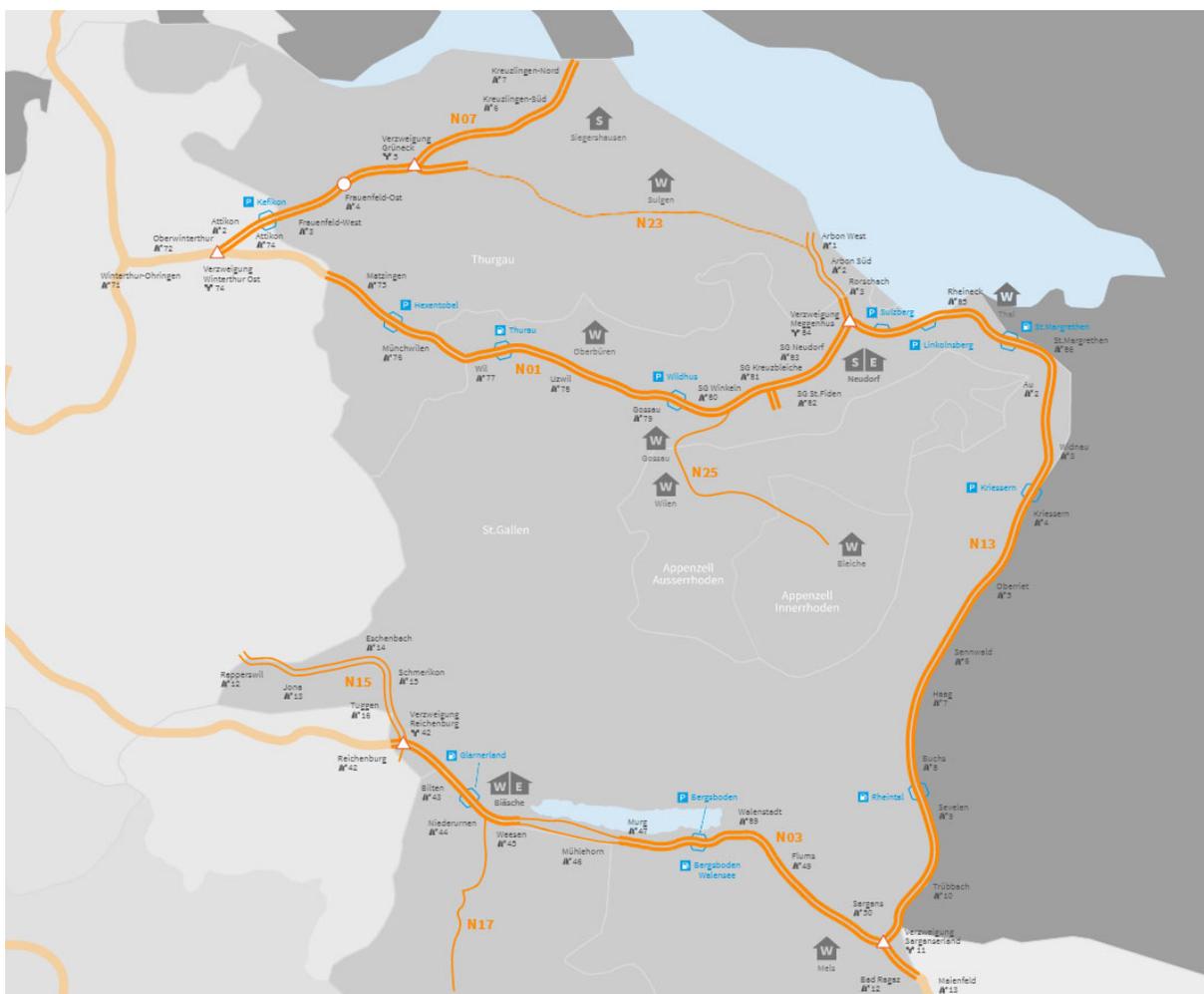
## 2.2 Nationalstrassen-Vorhaben

Die in Abschnitt 1.2.1 aufgeführten Projekte werden in der Verantwortung des Bundes weitergeführt. Die Schnittstellenprojekte mit eigenen Teilprojekten in der Verantwortung des Kantons St.Gallen werden in Abschnitt 2.4.4 beschrieben.

## 2.3 Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI

Die Abteilung Nationalstrassen Gebiet VI des Tiefbauamtes (GEVI) betreibt die Nationalstrassen der Ostschweiz in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden, Thurgau, Glarus und St.Gallen.

Die folgende Karte zeigt das Streckennetz auf, das total rund 290 km umfasst.



Im Zuge der Umsetzung des neuen Netzbeschlusses (NEB) im Jahr 2020 sind über 80 km Strecke im Zuständigkeitsgebiet der Gebietseinheit VI vom Eigentum der Kantone ins Eigentum des ASTRA übergegangen.

Die Aufgaben des betrieblichen Unterhalts sind mit einer Leistungsvereinbarung geregelt und werden global vergütet. Auftragnehmer ist die GEVI. Für gewisse Teilabschnitte der NEB-Strecken wurden diese Leistungen durch die GEVI an die entsprechenden Kantone weitergegeben und ebenfalls in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Es sind dies die kantonsbezogenen Abschnitte der N25 an die Kantone Appenzell Innerrhoden und Aargau und ein grosser Teil der N23 an das Tiefbauamt des Kantons Thurgau.

Durch Projekte des ASTRA ausgelöste Aufwendungen und ebenso der kleine bauliche Unterhalt werden dem ASTRA durch die GEVI nach Aufwand verrechnet. Mit dem Wegfall von branchenspezifischen Tarifen der Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) oder des Baumeisterverbands wurden die Tarife durch das ASTRA vorgegeben. Diese Projekte werden durch die zuständige ASTRA Filiale Winterthur geführt. Aktuell sind bei der GEVI viele solcher Projekte in der Planung oder in der Ausführung. Die Bearbeitung und Begleitung dieser vielen und komplexen Projekte unter gleichzeitigem den ordentlichem Betrieb, ist für die GEVI eine anspruchsvolle Aufgabe. Ergänzend muss erwähnt werden, dass sich mit dieser Projektflut auch die Arbeitszeiten der Mitarbeitenden der GEVI kontinuierlich Richtung Nacht verschieben und dadurch die Attraktivität der GEVI als Arbeitgeber geschwächt wird.

Die Tätigkeiten im Bereich des betrieblichen Unterhalts gliedern sich in folgende Bereiche:

- Winterdienst;
- Reinigung;
- Grünpflege;
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen;
- Technischer Dienst;
- Unfalldienst;
- ausserordentlicher Dienst.

Sämtliche Leistungen werden strecken- und tätigkeitsbezogen samt benötigten Fahrzeugen erfasst und rapportiert. Sämtliche Aufwände werden in einer Kosten- Leistungsrechnung aufgenommen und die Leistung gegenüber dem ASTRA quartalsweise in einem Bericht dargestellt.

Die Vorgaben werden durch das ASTRA in Weisungen, Richtlinien, Fachhandbüchern und Dokumenten festgehalten<sup>10</sup>. Die Anzahl der Vorgaben und deren Anpassungen und Korrekturen nehmen stetig zu und haben vor allem im Bereich Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) inzwischen ein grosses Ausmass angenommen hat. Grundsätzlich ist im Bereich BSA eine starke Zunahme an Hard- und Software sowie eine Erhöhung der Sicherheitsanforderungen auch im Bereich Cybersicherheit festzustellen. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass das ASTRA nur noch die eigenen Geräte und Dienste im Netzwerk betreiben wird. Dies führt dazu, dass der Kanton St.Gallen für seine Betriebs- und Sicherheitsanlagen ein eigenes autonomes Netzwerk betreiben und dies bis zur Kantonspolizei als Interventionsstelle führen muss. Der Aufwand im Bereich BSA des Kantons wird somit steigen. Auch die stetig steigenden Anforderungen an die Technik der BSA-Anlagen führen zu einem erhöhten Personalbedarf im Bereich BSA.

Nebst Anpassungen im Bereich BSA sind auch Anpassungen im Bereich Grünpflege und Reinigung zu verzeichnen. Aufgrund der Gewässerschutzverordnung und der situativen örtlichen Entwässerungssysteme mit Einleitungen in die öffentlichen Gewässer, mussten die Saug- und Spülfahrzeuge den neuen Anforderungen angepasst werden und entsprechen heute chemischen Aufbereitungsanlagen mit entsprechender kantonaler Bewilligung. Ebenso zeichnen sich Veränderung in der Grünpflege ab, weil das ASTRA der Biodiversität mehr Gewicht beimessen möchte und spezielle Flächen mit spezifischen Pflege- und Unterhaltsanweisungen ausscheidet.

Die folgende Tabelle zeigt die Betriebsstrecken auf.

---

<sup>10</sup> [www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/betrieb.html](http://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/betrieb.html).

Strecke	Bezeichnung	Typ	Länge	NS	Werkhof Stützpunkt
(km)					
<b>Tunnel</b>					
6300101	Schoren (1 T)	T4L	1.20	N01	SPN
6300102	Rosenberg (1 Tunnel, inkl. St.Fiden)	T4A	1.45	N01	SPN
6300103	Stephanshorn (1 Tunnel)	T4	1.08	N01	SPN
6300301	Kerenzerberg (1 Tunnel)	T4A	2.85	N03	WHB
6300302	Murgwald, Quarten, Raischibe (3 T.)	T4L	3.47	N03	WHM
6300303	Hof, Fratten (2 Tunnel)	T4	0.87	N03	WHM
6300305	Walensee GL (Stutz, Mühlehorn, Glattwand, Standenhorn, Weisswand, Ofenegg, 6 Tunnel, 2 über 300m)	T4	1.35	N03	WHB
6300701	Aspiholz, Fuchswies (2 Tunnel)	T4	0.34	N07	SPS
6300702	Girsberg (1 Tunnel)	T4L	1.74	N07	SPS
6301301	Montlingen (1 Tunnel)	T4	0.30	N13	WHT
6301501	Aspwald, Jonerwald, Erlen (3 Tunnel)	T2	0.98	N15	WHB
6301502	Balmenrain (1 Tunnel)	T2L	1.30	N15	WHB
6301503	Uznaberg (1 Tunnel)	T4	0.92	N15	WHB
6301504	Buechberg (1 Tunnel)	T4	0.46	N15	WHB
6302301	Rinderweid (1 Tunnel)	T2	0.38	N23	WHT
<b>Total Tunnelstrecken (26 Tunnel)</b>			<b>18.69</b>		

<b>Offene Strecken</b>					
6200101	Grenze ZH - St. Gallen Winkeln	O4	34.99	N01	WHO
6200102	St. Gallen-Winkeln - St. Margrethen	O4	29.24	N01	-
	<i>St.Gallen Winkel - Neudorf</i>	<i>O6</i>	<i>7.86</i>	<i>N01</i>	<i>SPN</i>
	<i>Neudorf - St.Margrethen</i>	<i>O4</i>	<i>21.39</i>	<i>N01</i>	<i>WHT</i>
6200301	Verzw. Reichenburg - Murg	O4	16.87	N03	WHB
6200302	Murg - Verzw. A3/A13	O4	20.12	N03	WHM
6200701	Attikon - Kreuzlingen Grenze	O4	30.20	N07	SPS
6201301	Sennwald - St. Margrethen	O4	25.83	N13	WHT
6201302	Grenze GR - Sennwald	O4	30.84	N13	WHM
6201501	Grenze ZH - Eschenbach	O2	7.97	N15	WHB
6201502	Eschenbach - Reichenburg	O4	7.25	N15	WHB
6201701	Niederurnen - Glarus	O2	10.05	N17	WHB
6202301	Grüneck - Arbon-West	O2	32.94	N23	-
	<i>Grüneck - Anschluss Hasli</i>	<i>O2</i>	<i>2.05</i>	<i>N23</i>	<i>SPS</i>
	<i>Hasli - Arbon West</i>	<i>O2</i>	<i>30.89</i>	<i>N23</i>	<i>TBA TG</i>
6202302	Wiedehorn - Meggenhus	O2	8.14	N23	WHT
6202501	St.Gallen Winkeln - Grenze AR/AI	O2	13.15	N25	-
	<i>Anschluss Winkeln</i>	<i>O2</i>	<i>0.67</i>	<i>N25</i>	<i>SPN</i>
	<i>Anschluss Winkeln - Grenze SG/AR</i>	<i>O2</i>	<i>1.05</i>	<i>N25</i>	<i>TBA SG SKI Gossau</i>
	<i>Grenze SG/AR - Grenze AR/AI</i>	<i>O2</i>	<i>11.43</i>	<i>N25</i>	<i>TBA AR</i>
6202502	Grenze AR/AI - Appenzell	O2	4.21	N25	Landesbauamt AI
<b>Total offene Strecken</b>			<b>271.80</b>		

<b>GE VI</b>	<b>Streckenlänge Total inkl. Tunnel</b>	<b>290.490</b>
--------------	-----------------------------------------	----------------

Auf das Jahr 2024 möchte das ASTRA seine Leistungsvereinbarungen erneuern. Hauptbestandteil der neuen Regelung ist eine Deckelung der maximalen Gewinne der Gebietseinheiten. Ab dem Jahr 2024 soll der Gewinn einer Gebietseinheit höchstens 2 Prozent seines Umsatzes mit dem ASTRA betragen. Grössere Beträge werden vom ASTRA abgeschöpft. Gemäss Auswertungen des ASTRA gehört die GEVI zu den wirtschaftlich effizientesten Gebietseinheiten.

## 2.4 Kantonsstrassen-Vorhaben

### 2.4.1 Vorbereitung und Umfrage

Im September 2021 lud das Bau- und Umweltdepartement die Städte und Gemeinden sowie die Regionen zu Start- und Informationsanlässen in ihrer Region zur Vorbereitung der Umfrage zum 18. Strassenbauprogramm ein. Die Veranstaltungen fanden in den Regionen statt.

Diese Veranstaltungen bestanden aus einem allgemeinen Informationsteil, an dem alle Gemeinden der jeweiligen Region als auch Vertreter der Regionen anwesend waren, gefolgt von Trilateralen Gesprächen zwischen Tiefbauamt, Vertretungen der Region und Gemeindevertretern. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurden die Gemeinden und Regionen über den Prozess der Erarbeitung sowie über die Inhalte des 18. SBP informiert. Den Gemeinden und Regionen wurde dabei insbesondere auch die Überbuchung des Strassenbauprogramms aufgrund der vielen Bedürfnisse sowie aufgrund des Überhangs an Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen aufgezeigt. Die Gemeinden wurden aufgefordert, nur dringliche Begehren für das 18. SBP anzumelden und die eingegebenen Agglomerationsmassnahmen auf ihrem Gemeindegebiet kritisch zu hinterfragen und gegebenenfalls zurückzuziehen.

Erstmals konnten die Eingaben für das 18. SBP mittels einem «Online-Eingabe-Tool» getätigt werden. Die online Eingabe war mittels eines Gemeinderatsbeschlusses zu bestätigen. Die Frist für die Eingabe war der 31. März 2022.

### 2.4.2 Bewertung

Gesamthaft sind 1'615 Begehren eingegangen. Nach Bereinigung der Doppelnennungen und den nicht den kantonalen Vorgaben entsprechenden Begehren verblieben noch 968 Begehren, die für eine weitere Priorisierung in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden mussten. Dabei handelte es sich um 480 laufende Projekte, die vom 17. SBP ins 18. SBP transferiert werden sollten, 92 kantonale Begehren<sup>11</sup>, 112 Agglomerationsmassnahmen sowie 284 weitere Begehren. Diese Begehren wurden in einem ersten Schritt folgender groben Eingangspriorisierung unterworfen:

1. Priorität laufende Projekte;
2. Priorität kantonale Begehren;
3. Priorität Agglomerationsmassnahmen;
4. Priorität weitere Begehren.

Innerhalb der 1. Priorität wurde nicht zusätzlich priorisiert, da diese Vorhaben bereits in verschiedenen Projektstadien im Tiefbauamt in Bearbeitung sind. In den Prioritäten zwei bis drei wurden die Begehren mit der bewährten Priorisierungsmethodik bewertet, die bereits zur Priorisierung der Sammelpositionen im 17. SBP zur Anwendung kam.

### 2.4.3 Priorisierungsmethodik

Die Priorisierung basiert auf der Methodik der Kostenwirksamkeitsanalyse. Die Methodik besteht im Wesentlichen aus einem Ziel- und Indikatorensystem, einer Bestimmung der relevanten Auswirkungen aufgrund unterschiedlicher Massnahmen, den Massnahmen- und Einflussperimetern, den festgelegten Messgrössen und Schwellenwerten sowie dem Ableiten von Indikatorenwerten.

---

<sup>11</sup> Begehren, die durch kantonale Stellen eingegeben wurden.

Auf dieser Grundlage lässt sich schliesslich das Nutzenpotenzial einer Massnahme berechnen. Dieses kann den Kosten gegenübergestellt werden. Aus dem Verhältnis von Nutzenpotenzial und Kosten wird eine Rangierung der Massnahmen vorgenommen.

**Ziel- und Indikatorensystem:**

Das Zielsystem muss die Ansprüche aus ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Sicht ausgewogen abdecken, um dem Anspruch der Nachhaltigkeit zu genügen. Die definierten Ziele entsprechen den Inhalten der Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Die vier Oberziele lauten:

- 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 Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden): Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.
- Ökologisch (Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt): Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.
- 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.

Die aufgeführten Oberziele der GVS wurden in einem Zielsystem, welches alle relevanten Kriterien abdeckt, weiter konkretisiert. Das Oberziel «Finanzierbar und Wirtschaftlich» wird über die Kostenseite in der Kostenwirksamkeitsanalyse berücksichtigt. Hierfür werden folglich keine Indikatoren zur Nutzenberechnung verwendet.

Oberziel GVS	Gew.	Indikator	Gew.	Teilindikator	Gew.
Erreichbar	34 %	Verkehrsfluss, Stauhäufigkeit	12 %	MIV	4 %
				ÖV	4 %
				FVV-Netz	3 %
				FVV-Umkreis	1 %
		Reisezeitgewinne/-verluste auf ausgewählten Beziehungen	9 %	MIV	3 %
				ÖV	3 %
				FVV-Netz	2 %
				FVV-Umkreis	1 %
Erschliessungswirkung Arbeitsplatzgebiete	8 %	-	8 %		
Erschliessungswirkung Einwohner/-innen	5 %	-	5 %		
Solidarisch und sicher	34 %	Attraktivität Fuss- und Veloverkehr	10 %	Einwohner/-innen und Beschäftigte	8 %
				Besucher/-innen von POI	2 %
		Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	11 %	Einwohner/-innen und Beschäftigte	9 %
				Besucher/-innen von POI	2 %

		Unfälle reduzieren	8 %	Konfliktpotenzial Einwohner/-innen und Beschäftigte	2 %
				Tatsächliche Unfallzahlen	5 %
				Konfliktpotenzial Besucher/-innen von POI	1 %
		Betriebskosten	5 %	MIV	2.5 %
				ÖV	2.5 %
Ökologisch	32 %	Luftschadstoffemissionen	3 %	-	3 %
		Luftschadstoffimmissionen	4 %	-	4 %
		Verkehrslärmbelastung	9 %	-	9 %
		Flächenbeanspruchung	6 %	-	6 %
		Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	6 %	-	6 %
		CO2-Emissionen	2 %	-	2 %
		Energieverbrauch	2 %	-	2 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>		<b>100 %</b>		<b>100 %</b>

Das Ziel- und Indikatorensystem wurde mit Bewertungssystemen anderer Kantone sowie mit den BAFU-Wirkungskriterien verglichen. Fast alle Aspekte werden mit dem Ziel- und Indikatorensystem adressiert. Bei den zusätzlichen Indikatoren «Hindernisfreiheit», «Homogenität» (Normkonformität) und «Sicherheitsempfinden» (subjektiv) sind im Kanton St.Gallen keine flächigen Grundlagen verfügbar. Daher können diese nicht behandelt werden.

Der Nutzen einer Massnahme wird im Sinne eines Nutzenpotenzials bestimmt. Da sich die zu priorisierenden Begehren in den meisten Fällen erst als Projektidee darstellen, werden die Begehren unter der Grundannahme betrachtet, dass der Nutzen maximiert wird. Ein maximaler Nutzen (oder ein maximaler Schaden) kann dann entstehen, wenn eine möglichst hohe Anzahl Nutzniesser (oder Geschädigte) von der Massnahme betroffen sein könnten. Nach Ausführung der Begehren werden aber nicht alle potentiellen Nutzniesser oder Geschädigten betroffen sein, daher wird der Begriff «Nutzenpotenzial» verwendet. Es werden vor allem die Wirkungen in Bezug auf betroffene Nutzniesser (bzw. Geschädigte) betrachtet, sowohl bei Strassenverkehrsteilnehmenden als auch bei Betroffenen im Einflussperimeter.

Zur Ermittlung der Kostenwirksamkeit sind für jede priorisierte Massnahme die Kosten zu schätzen. Hierfür werden Einheitspreise für die bauliche Realisierung sowie für Planungs- und Projektierungskosten gemäss den Erfahrungswerten des Tiefbauamtes verwendet. Für die Streckenmassnahmen werden Laufmeterkosten eingesetzt, bei punktuellen Massnahmen Gesamtkosten. Die konkreten Umsetzungskosten dürften jeweils von den Einheitskosten abweichen, da diese nicht auf die lokalen Gegebenheiten Rücksicht nehmen. Grundsätzlich werden für alle Massnahmen die gleichen Einheitspreise verwendet.

Wird nun das Nutzenpotenzial den abgeschätzten Kosten gegenübergestellt, lässt sich ein Nutzenpotenzial/Kosten-Verhältnis bilden. Dieses ist das zentrale Ergebnis für die Massnahmenpriorisierung. Je höher dieses Verhältnis liegt, desto besser ist die Kostenwirksamkeit. Dementsprechend kann eine «Rangliste der Kostenwirksamkeit» über die Massnahmen erstellt werden.

#### 2.4.4 Laufende Projekte

Wie im Abschnitt 2.4.2 beschrieben, sollen in der ersten Priorität die laufenden Projekte weitergeführt werden. Laufende Projekte sind jene Projekte, die bereits im Rahmen des 17.SBP

begonnen wurden und im 18. SBP weitergeführt werden sollen. Bereits durch diesen Übertrag der laufenden Projekte sind eigentlich die Kapazitäten des zuständigen Tiefbauamtes ausgeschöpft. Für die im 18. SBP weiterzuführenden Projekte wird mit einem Investitionsvolumen von rund 435 Mio. Franken gerechnet. Aufgrund der vergangenen Strassenbauprogramme wird in Jahren mit Grossprojektumsetzung mit einem jährlichen Umsatz des Tiefbauamtes von rund 100 Mio. Franken gerechnet, in Jahren ohne Grossprojektumsetzung mit rund 80 Mio. Franken. Da im 18. SBP keine Grossprojekte zur Umsetzung kommen, kann für das 18. SBP mit einer Kapazität von rund 400 Mio. Franken gerechnet werden. Das 18. SBP wäre somit bereits mit den laufenden Projekten mit 9 Prozent überbucht.

#### **2.4.5 Umfahrungsstrassen**

Im Gegensatz zu den Vorgängerprogrammen wurde auf eine separate Priorisierung der Grossprojekte (Umfahrungsprojekte) verzichtet. Im Rahmen der Eingaben wurde festgestellt, dass keine zusätzlichen Anträge gegenüber dem 17. SBP auf Umfahrungsstrassen eingebracht wurden. Entsprechend gelten die Priorisierungen, die im Rahmen des 17. SBP erstellt und durch den Kantonsrat bestätigt wurden, immer noch. Auch ist eine Priorisierung aufgrund der Methodik der Vorgängerprogramme für Umfahrungsstrassen, die bereits in Bearbeitung sind und einer vertiefteren Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen wurden, nicht sinnvoll, da die Ergebnisse dieser vertieften Zweckmässigkeitsbeurteilungen deutlich detaillierter und verlässlicher sind. Im Sinn der Kontinuität werden die bereits gestarteten Arbeiten zu Umfahrungsstrassen weitergeführt.

Das 18. SBP enthält folgende Grossvorhaben in Form von Umfahrungen:

##### Realisierung:

Nach Abschluss der Bauarbeiten an den Umfahrungen Bütschwil und Wattwil 2. Etappe innerhalb des 17. SBP werden voraussichtlich keine weiteren Umfahrungsprojekte im 18. SBP zur Baureife gelangen.

##### Projektierung:

Für die folgenden Projekte ist in der 1. Priorität (A) die Projektierung an die Hand zu nehmen oder weiter zu treiben, ein Auflageprojekt zu erarbeiten und, so weit als möglich, die Rechtskraft zu erwirken sowie der Landerwerb zu tätigen:

- Goldach/Rorschach: Kantonsstrasse zum See;
- Uznach/Kaltbrunn/Schmerikon/Benken/Gommiswald: Verbindungsstrasse A15-Gaster;
- St.Gallen: N01/56 Engpassbeseitigung Zubringer Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg;
- Wil: Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West.

In 2. Priorität (B) sind keine Begehren als Ersatzprojekte für die Projektierung vorgesehen.

##### Studien:

Für die nachfolgenden Vorhaben der 1. Priorität (A) sind jeweils Varianten zu entwickeln, die Zweckmässigkeit nachzuweisen, die Linienführung zu bestimmen (Bestvariante) und allenfalls in der Projektierung weiter zu treiben:

- Rapperswil-Jona: Mobilitätszukunft;
- Sargans: Netzstrategie Pizol-Wartau;
- Diepoldsau: Netzstrategie DHAMK;
- Wil: Netzergänzung Ost;
- Gossau: Spange Wiler-/Flawilerstrasse;
- Wattwil / Eschenbach / Gommiswald: Ausbaukonzept Rickenstrasse;
- Au: Korrektion Knoten Zoll / Autobahn.

In 2. Priorität (B) sind keine Begehren als Ersatzprojekte für die Studienphase vorgesehen.

Nicht zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagen sind:

- Sevelen: Nordumfahrung Sevelen;
- Eschenbach: Umfahrung Dorf St.Gallenkappel (Wird im Ausbaukonzept Rickenstrasse mitgeprüft);
- Bad Ragaz: Ausbau Tunnel Pfäferserstrasse;
- Rebstein/Marbach: Entlastungsstrasse Rheintal;
- Nesslau: Umfahrung Nesslau-Neu St.Johann;
- Rorschach: Kernumfahrung.

#### **2.4.6 Strassenkorrekturen**

Mit diesen ausgewählten und priorisierten Vorhaben sollen gezielt der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht, die Verbesserung der Verkehrssicherheit gefördert, Unfallschwerpunkte beseitigt und die Leistungsfähigkeit und die Funktionalität der Kantonsstrassen sichergestellt werden.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 23 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Strassenkorrekturen aufgenommenen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 26 laufende Projekte
- 23 kantonale Begehren
- 2 weitere Begehren

#### **2.4.7 Verkehrsmanagement**

Anhand der priorisierten Verkehrsmanagementvorhaben soll gezielt die Leistungsfähigkeit in urbanen Räumen verbessert werden. Hauptziele der Konzepte und der daraus abgeleiteten Projekte sind, die Leistungsfähigkeit und Funktionalität des Strassennetzes zu gewährleisten oder zu verbessern und eine Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs zu ermöglichen.

Im Zentrum der Arbeiten stehen Erarbeitungen von Verkehrsmanagementkonzepten in Rapperswil-Jona, Wil und Gossau, sowie allenfalls daraus abgeleiteten ersten Projekten. Die Hauptumsetzung dieser Konzepte erfolgt in den Nachfolgeprogrammen. Zudem sollen das bestehende Verkehrsmanagementkonzept in der Region St.Gallen weiter vertieft und Einzelmassnahmen umgesetzt werden.

#### **2.4.8 Fuss- und Veloverkehr**

Die priorisierten Fuss- und Veloverkehrsvorhaben sehen gezielt den Ausbau von Infrastrukturen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs vor. Neben dem Infrastrukturausbau genießt das Beheben von Sicherheitsdefiziten und Schwachstellen hohe Priorität.

Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen:

Aufgrund der flächendeckenden Überprüfung der Fussgängerübergänge an allen Kantonsstrassen wurden erhebliche Sicherheitsmängel erkannt. Daraus folgte ein grosser Handlungsbedarf. Ein Teil der notwendigen Projektierungsarbeiten erfolgt koordiniert mit Betriebs-/Gestaltungskonzepten und über Massnahmen der AP. Kleinere Anpassungen werden im Rahmen von Unterhaltsarbeiten durch die Strassenkreisinspektorate ausgeführt. Bauliche Massnahmen (z.B. der Einbau von Mittelinseln, Anpassungen von Zu- und Wegfahrten) sind als eigenständige Bauprojekte umzusetzen und haben die gesetzlich notwendigen Verfahren zu durchlaufen. Aus der flächendeckenden Überprüfung der Beleuchtung von Fussgängerübergängen werden notwendige Beleuchtungsmassnahmen definiert und priorisiert.

Die Arbeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerübergängen auf Kantonsstrassen sind im Gang und werden auch im Rahmen des 18. SBP weiterverfolgt. Die Erfahrungen zeigen, dass Projekte zur Sicherung von Fussgängerübergängen häufig im Konflikt mit anderen Interessen (z.B. Eingriff ins private Eigentum, Denkmalschutz usw.) stehen und damit einem erhöhten Umsetzungsrisiko ausgesetzt sind. Obwohl für die gelisteten Projekte in der Regel von einer Realisierung bis ins Jahr 2028 ausgegangen wird, ist bei rund einem Drittel der Vorhaben mit Verzögerungen zu rechnen.

Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen:

Über 2'000 km des regionalen und kantonalen Radwegnetzes und mehr als die Hälfte des Kantonsstrassennetzes sind mit einem Netzscreening in den vergangenen Jahren auf Schwachstellen überprüft worden. Die Erhebungen dienen als wichtige Grundlage zur Netzplanung und Bildung von Massnahmenpaketen in den eingereichten AP. Im Vordergrund stehen die Sanierung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und die Schliessung von bedeutenden Netzlücken.

Weiter werden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen an Kantonsstrassen in Gemeinden, die nicht im Agglomerationsperimeter enthalten sind, in dieser Position angemessen berücksichtigt. Im Zuge der Bearbeitung der Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» wird ein Konzept zum Netz- und Masterplan Fuss- und Velo- und Mountainbikeverkehr entwickelt. Weitere daraus hervorgehende Arbeiten können konzeptionell im Laufe des 18. SBP gestartet werden. Die Hauptbearbeitung wird aber voraussichtlich in den Folgeprogrammen erfolgen.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 95 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP durch die bereits laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Fuss- und Veloverkehr aufgenommenen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 95 laufende Projekte
- 4 Agglomerationsmassnahmen
- 3 weitere Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 63 Agglomerationsmassnahmen
- 149 weitere Begehren

#### **2.4.9 Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr**

Mit diesen ausgewählten und priorisierten Vorhaben sollen gezielt Infrastrukturen zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden. Die Sanierung von Bushaltestellen aufgrund des BehiG geniesst neben der Sanierung von Schwachstellen und dem Bau von Busspuren zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs höchste Priorität. Die im 18. SBP in der Priorität A aufgeführten Projekte sind in enger Abstimmung mit dem 7. öVP und dem Amt für öffentlichen Verkehr priorisiert worden.

Bushaltestellen an Kantonsstrassen: Umsetzung BehiG

Von den gesamthaft 1'321 Haltestellen im Kanton St.Gallen liegt etwa die Hälfte an Kantonsstrassen. Eine grosse Zahl dieser Haltestellen entspricht nicht den Anforderungen gemäss BehiG. Das Amt für öffentlichen Verkehr führte im Jahr 2018 eine Untersuchung zur Bewertung und Priorisierung aufgrund des BehiG sämtlicher Haltestellen im Kanton durch. Aufgrund dieser Untersuchung werden auch Massnahmen an Kantonsstrassen notwendig. Die Vorgaben des BehiG sind grundsätzlich an allen öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bis Ende 2023 umzusetzen. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung dieser Vorgaben müssen sich als verhältnismässig erweisen. Durch eine Umsetzungskonzeption des Kantons soll sichergestellt werden,

dass die Überprüfung und Priorisierung der Massnahmen übergreifend nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt und die vorhandenen Mittel zielgerichtet zur Sanierung gemäss BehiG eingesetzt werden. Die Umsetzung der Massnahmen konnte im Rahmen des 17.SBP nicht fertiggestellt werden und wird im 18.SBP weitergeführt. Für zusätzliche Massnahmen im Bereich BehiG werden zusätzliche 5 Mio. Franken vorgesehen.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 26 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr aufgenommen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 26 laufende Projekte
- 29 kantonale Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 24 kantonale Begehren

#### **2.4.10 Kunstbauten**

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteile der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 18. SBP 30 Brücken, Durchlässe oder Stützmauern durch Neubauten ersetzt oder einer vollumfänglichen Instandsetzung mit Anpassungen an die heutigen Bedürfnisse unterzogen werden. Die Kunstbauten haben teilweise ihre Nutzungsdauer erreicht und müssen, um auch weiterhin die Gebrauchstauglichkeit (keine Lastbeschränkungen usw.) zu erfüllen, ersetzt werden. Einige Bauwerke müssen angepasst werden, da die Gebrauchstauglichkeit (Durchflussprofile, Verkehrsaufkommen usw.) nicht mehr gegeben ist.

#### **2.4.11 Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt)**

Es handelt sich hierbei um keine Unterhaltsprojekte im eigentlichen Sinn wie das Beheben von Schäden, Erneuern und Verbessern des Belags, Instandhalten der Entwässerungsanlagen und/oder das Instandhalten der Kunstbauten, sondern um Strassenbauprojekte (Projektierung und Realisierung). Im 18. SBP sind dafür Investitionen von rund 29 Mio. Franken vorgesehen. Darunter fallen unter anderen baulichen Unterhaltsmassnahmen für die Gesamtsanierung der Umfahrungsstrasse Ebnat-Kappel, der Flumserbergstrasse, der Wasserfluhstrasse, der Seestrasse Schmerikon-Rapperswil-Jona und der Rickenstrasse, aber auch Strassenraumgestaltungen wie in Oberuzwil.

#### **2.4.12 Umweltschutzmassnahmen**

Der letzte noch zu sanierende Amphibienzug von nationaler oder regionaler Bedeutung an Kantonsstrassen liegt in Schänis. Wie im Abschnitt 1.3.1e erläutert, wurde das entsprechende Projekt auf Intervention der zuständigen politischen Gemeinde sistiert. Zurzeit sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Der Schutz der Amphibien wird wie bis anhin manuell durch freiwillige Helfer unter Federführung der Gemeinde organisiert.

Im Rahmen des 18. SBP werden zudem noch Abschlussarbeiten am Amphibienschutz Turpenriet in Kirchberg vorgenommen.

Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden in Absprache mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) allfällige kleinere Konfliktstellen zwischen Kantonsstrassen und Laichwanderungen saniert. Es werden einfache aber zweckdienliche Lösungen angestrebt.

Die Sanierung von Konfliktstellen zwischen oberirdischen und unterirdischen Gewässern mit Kantonsstrassen wird weiter vorangetrieben. Die Schwachstellen wurden im Rahmen des 17. SBP ermittelt und werden systematisch im Rahmen laufender Kantonsstrassensanierungen oder -neubauten behoben.

Bereits im 17. SBP wurden grosse Bestrebungen unternommen, um die Qualität der Strassenentwässerung zu steigern. In enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt (AFU) wird dabei das bestehende Entwässerungssystem analysiert und mit geeigneten Reinigungsanlagen (Versickerung über belebte Bodenschichten [z.B. Versickerungsbecken], Strassenabwasserbehandlungsanlagen ergänzt. Damit kann sichergestellt werden, dass die Vorfluter nicht durch verschmutztes Strassenabwasser verunreinigt werden. Da der Zustand der Entwässerungsanlagen von Kantonsstrassen nicht vollumfänglich bekannt ist, wird dieser im Rahmen des 18. SBP erhoben. Basierend hierauf werden die grossen Konfliktstellen mit Gewässerschutzzonen oder Naturschutzgebieten ermittelt. Ziel ist es, im Laufe des 18. SBP eine Übersicht über die Konfliktstellen und die Konfliktschwere zu gewinnen und ein Sanierungskonzept festzulegen. Für die Erarbeitung dieser Grundlagen und die Ausführung von Pilotprojekten werden im 18. SBP 1 Mio. Franken eingestellt.

#### **2.4.13 Strassenraumgestaltungen**

Strassenraumgestaltungen dienen der Verbesserung des Ortsbilds, der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie der Reduktion von Umweltbelastungen aufgrund einer verträglicheren Verkehrsabwicklung. Mit diesen Massnahmen soll die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume in Siedlungsgebieten für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende, erhöht werden. Im Rahmen des 18. SBP werden wie bisher bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen geplant, projektiert und verwirklicht. Die Finanzierung wird weiterhin in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG durch den Kanton, die betroffenen politischen Gemeinden und allfällige Dritte erfolgen. Von den Gesamtkosten des Projektes werden zunächst die sogenannten «Ohnehinkosten» abgezogen. Dies sind Kosten, die dem Kanton auf Grund des aktuellen Strassenzustands, unabhängig von den geplanten baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, ohnehin entstehen würden. Ebenfalls abgezogen werden besondere von der politischen Gemeinde gewünschte Massnahmen («Sonderkosten») bezüglich Ausstattung, Beleuchtung, Bepflanzung, Materialisierung u.Ä. An die verbleibenden «Restkosten» sollen die politischen Gemeinden, nach Abzug allfälliger Beiträge Dritter, einen Beitrag von 35 Prozent leisten. Werden die Strassenraumgestaltungsprojekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen realisiert und mitfinanziert, so werden die Beiträge des Bundes vorab von den Gesamtkosten in Abzug gebracht. Der Kantonsrat präzisierte mit Beschluss vom 18. September 2018 die Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen auf Kantonsstrassen wie folgt: «Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben. Neue Haltestellen sind, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren.»

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 33 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Strassenraumgestaltungen aufgenommenen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 36 laufende Projekte
- 1 Agglomerationsmassnahmen
- 2 weitere Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 4 laufende Projekte
- 46 weitere Begehren

#### **2.4.14 Lärmsanierungsprojekte**

Der Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm ist heute als Daueraufgabe anerkannt. Lärmsanierungen an Strassen können nur mit mehrmaligen und vielseitigen Massnahmen bewältigt werden. Auch der Bundesrat anerkennt den Lärmschutz als Daueraufgabe. Deshalb führt er mit seinem «Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» von 2017 den Lärmschutz weiter.

Im Jahr 2022 hat der Bundesrat beschlossen, die finanzielle Unterstützung der Kantone für Massnahmen gegen Strassenlärm zu verstärken. Somit werden auch in Zukunft Lärmschutzmassnahmen im Kanton St.Gallen mittels der bewährten Programmvereinbarungen (PV) durch den Bund unterstützt.

Durch die Zusicherung von Bundessubventionen im Sinne einer Daueraufgabe priorisiert der Kanton St.Gallen die Lärmsanierungen neu. Dabei werden aus Effizienz- und Effektivitätsgründen vermehrt Strassenbauprojekte mit Lärmsanierungen kombiniert. Die Priorisierung von Lärmsanierung und von ordentlichen Strassenbauprojekten, Unterhaltsprojekten sowie den Betriebs- und Gestaltungsprojekten wird intensiv aufeinander abgestimmt.

Gemäss den gesetzlichen Grundlagen sind Lärmschutzmassnahmen an der Quelle prioritär zu behandeln. Der Kanton St.Gallen setzt dabei in erster Linie auf lärmarme Beläge. Der Einbau von diesen Belägen erfolgt auch ausserhalb von Lärmsanierungsprojekten. Bei jedem Ersatz einer Deckschicht wird geprüft, ob ein lärmarmes Belag notwendig ist.

Falls lärmarme Beläge zur Einhaltung der geltenden Belastungsgrenzwerte nicht ausreichen oder deren Einbau eine massiv verkürzte Lebensdauer der Deckschicht zur Folge haben, werden auch Geschwindigkeitsreduktionen geprüft. Der Kanton St.Gallen wird zudem weiterhin alle möglichen Massnahmen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzdämme aber auch Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) für die Reduktion des Strassenlärms einsetzen.

Der Kanton St.Gallen setzt den Lärmschutz auch mithilfe raumplanerischer Massnahmen durch. Dabei spielt die Aktualisierung des Strassenlärmbelastungskatasters genauso eine Rolle wie die fachtechnische Beurteilung der Lärmsituation bei Bauvorhaben. Die Gemeinden als Bewilligungsbehörden werden insofern unterstützt, dass diese durch Förderung einer lärmausgewogenen städtebaulich hochstehenden Architektur allfällige Kostenfolgen für die Strassenlärmsanierung vermeiden können und somit die kantonalen Interessen gewahrt bleiben können. Zudem werden als immissionsseitige Massnahmen unter anderem Auflagen für schallschluckende Wände und Fassaden bei Unterschreitungen der geltenden Strassenabstände gemacht.

Schlussendlich beteiligt sich der Kanton an nationalen Forschungsprojekten, wie zum Beispiel einem Projekt zur Ermittlung von lebensverlängernden Massnahmen von lärmarmen Belägen.

Die finanziellen Mittel für die Lärmsanierungsprojekte werden im 18. SBP mit einer Pauschale von 20 Mio. Franken budgetiert.

#### **2.4.15 Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen**

Erfahrungsgemäss ist es unerlässlich, für heute noch nicht absehbare dringende kleinere Vorhaben eine operative Reserve bereit zu halten. Zudem werden im Rahmen der rollenden Planung bereits Projektierungskosten für das 19. Strassenbauprogramm (2029–2033) anfallen. Das 18. SBP sieht vor, für Projektierungen sowie für dringende kleine Vorhaben je 5 Mio. Franken einzusetzen.

#### **2.4.16 Investorenprojekte**

Im Rahmen des 18. SBP werden sogenannte Investorenprojekte aufgrund z.B. privater Entwicklungen entlang von Kantonsstrassen notwendig, um private Vorhaben nicht zu verzögern oder zu verunmöglichen. Für diverse private Bauvorhaben oder Planungen ist die hinreichende Erschliessung nicht gegeben und deshalb eine Baubewilligung ohne Erstellung der hinreichenden Erschliessung nicht möglich. Das Strassengesetz des Kantons St.Gallen sieht dafür für Verkehrsknoten und Verkehrstrennungsanlagen in Art. 76 folgende Regelung vor: Baukosten neuer Verkehrsknoten werden vom Verursacher getragen und nach Interessenlage werden aufgeteilt:

- a) Bau- und Unterhaltskosten bestehender Verkehrsknoten;
- b) Baukosten von Verkehrstrennungsanlagen.

Die dafür eingestellten Mittel betragen rund 5 Mio. Franken. Für die bereits bekannten gestarteten Investorenprojekte werden rund 15,29 Mio. Franken vorgesehen. Somit werden rund 20,29 Mio. Franken für Investorenprojekte im 18. SBP vorgesehen.

#### **2.4.17 Wasserbauprojekte**

Durch Wasserbauprojekte in der Federführung der Gemeinden müssen verschiedentlich Bachdurchlässe, Stützbauten usw. an Kantonsstrassen saniert werden. Für die beitragspflichtigen Vorhaben an Kantonsstrassen werden im 18. SBP rund 5. Mio. Franken vorgesehen.

#### **2.4.18 Öffentliche Beleuchtung**

Für Massnahmen zur Optimierung der öffentlichen Beleuchtung, aus Gründen der Sicherheit aber auch hinsichtlich Energieeffizienz, werden im 18. SBP Massnahmen in der Höhe von rund zehn Mio. Franken vorgesehen.

#### **2.4.19 Kantonsstrassenunterhalt**

Das kantonale Strasseninspektorat bewirtschaftet für den Kanton St.Gallen die kantonalen Strasseninfrastrukturen und steht damit in einer grossen volkswirtschaftlichen Verantwortung. Während die Infrastrukturen in den vergangenen Jahrzehnten errichtet und erweitert wurden, verlagert sich der Fokus seit längerem auf den Erhalt und die Sanierung.

Die zu unterhaltenden Anlagen nehmen in der Summe durch den Ausbau der Infrastruktur und durch verschärfte Randbedingungen (v.a. im Umweltbereich z.B. bei partiellen Ertüchtigungen der Anlagen wie z.B. der Entwässerung, Einsatz neuer oder recycelter Materialien im Sinne der Nachhaltigkeit usw.) stetig zu. Gleichzeitig müssen die bestehenden Infrastrukturen immer mehr und schwereren Verkehr aufnehmen, was einen negativen Einfluss auf die Lebensdauer hat.

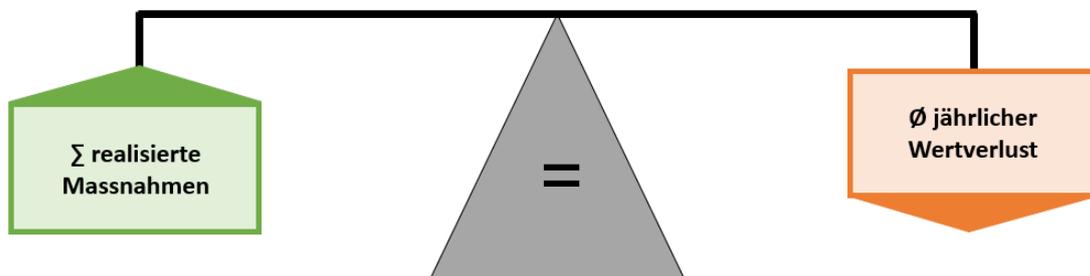
Der Unterhalts- und Sanierungsbedarf steigt somit stetig, die dafür zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen sind jedoch begrenzt. Daher ist es zwingend, dass die Bewirtschaftung optimiert wird.

Das Strasseninspektorat hat aufgrund dieser Entwicklung im Jahr 2021 damit begonnen, ein strategisches Erhaltungsmanagement (SEM) aufzubauen. Grundlage des SEM bildet in erster Linie die Schwerpunktplanung der Regierung:



Um die übergeordnete Strategie erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es auch einer optimalen Abbildung und Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur. Damit kann einerseits eine Übersicht aller relevanten Anlageteile erstellt werden und andererseits eine zielgerichtete Finanzplanung erfolgen.

Für die übergeordnete Betrachtung kann das nachfolgende (vereinfachte) Modell der Zustandsentwicklung angesetzt werden:

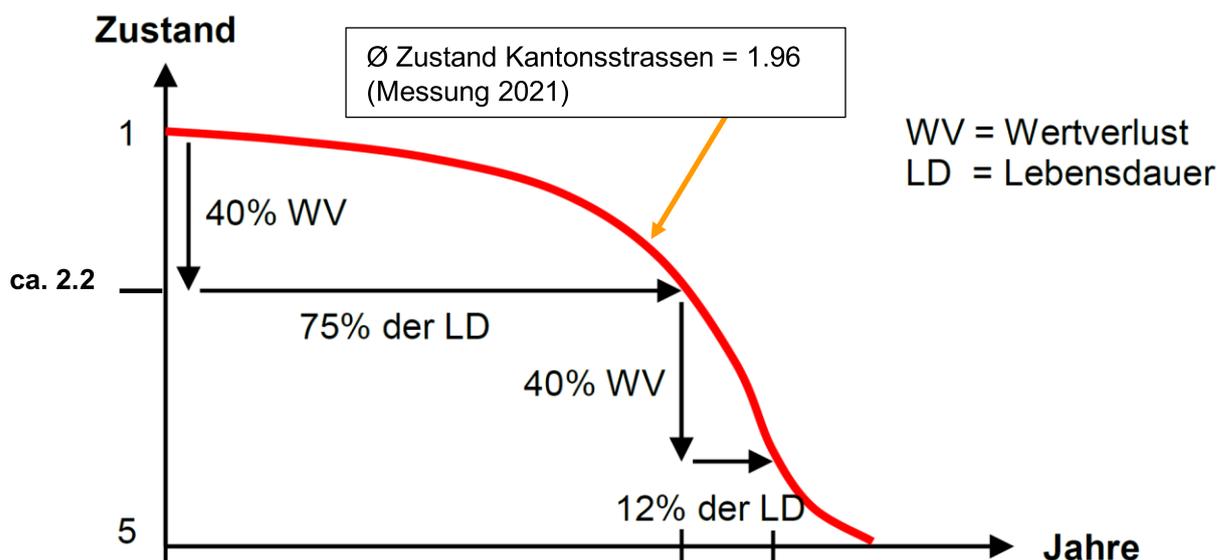


Damit sich der Zustand der Infrastruktur nicht verschlechtert, müssen sich der jährliche Wertverlust und die Summe der realisierten Massnahmen wenigstens die Waage halten. Wird infolge zu geringer Investitionen (Unterhalt und / oder Neu-/Ausbau) der jährliche Wertverlust nicht ausgeglichen, gerät der Zustand der Infrastruktur in ein Ungleichgewicht, das langfristig durch höhere Investitionen ausgeglichen werden muss. Erschwerend dazu kommt der nicht lineare, sondern exponentielle Verlauf des Wertverlustes von Belägen über die Zeit.

Der Zustand der Strassen wird dabei im Wesentlichen in fünf Zustandskategorien (Zustandsindex).

Zustandsklassen der Indizes I1	Zustandsbeschreibung	Schadensausmass
0.0 bis 1.0	Gut	Praktisch keine Schäden
1.0 bis 2.0	Mittel	Wenige Schäden mit geringer Schadensschwere
2.0 bis 3.0	Ausreichend	Wenige Schäden mit grösserem Schadensausmass; mehrere Schäden mit geringem Schadensausmass
3.0 bis 4.0	Kritisch	Zahlreiche Schäden mit mittlerem bis grossem Schadensausmass
4.0 bis 5.0	Schlecht	Viele Schäden mit grossem Schadensausmass

Diese Zustandsindizes müssen jeweils der durchschnittlichen Wertverlustkurve von Strassen zugeordnet werden:

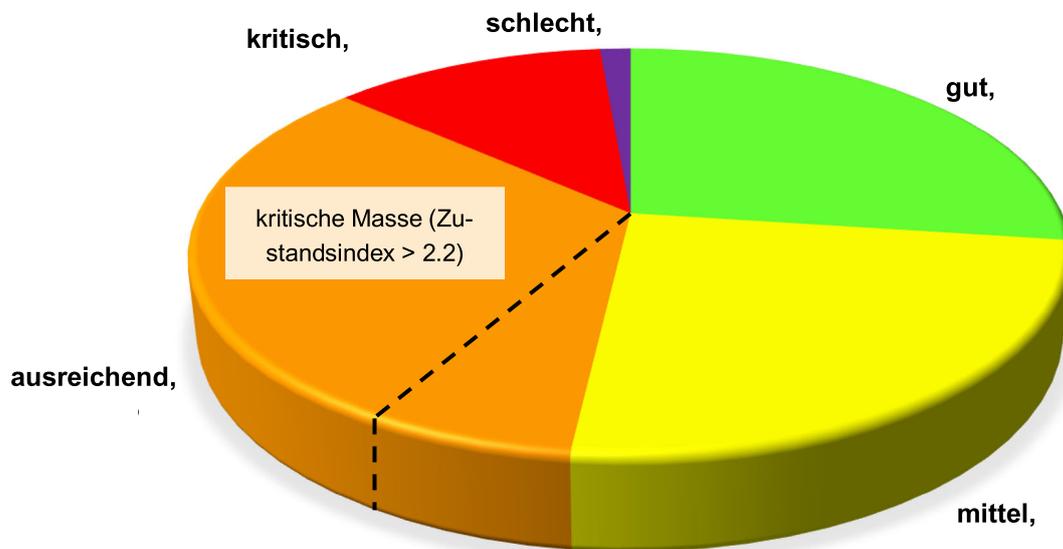


Die Grafik zeigt, dass sich der jährliche Wertverlust bei einem Zustandsindex > 2.2 deutlich beschleunigt. Der richtige «Sanierungspunkt» ist damit entscheidend für die effizienten Mitteleinsatz und darf darum nicht herausgezögert werden.

Dieser Mechanismus lässt sich konkret an folgender Grafik darstellen: Die «kritische Masse» der Strassenabschnitte, bei der die Lebensdauer in kurzer Zeit rasch abnimmt, liegt im Bereich Zustandsindex > 2.2 (oranger Teilbereich).

In der Massnahmenplanung sind daher nicht nur die schlechten und kritischen Abschnitte zu berücksichtigen, sondern vor allem auch alle Abschnitte, die einen Zustandsindex von > 2.2 aufweisen.

## ZUSTANDSAUSWERTUNG I1 (2021)



Um die Massnahmenplanung der erforderlichen Sanierungen zielgerichtet umsetzen zu können, sind strategische Zielvorgaben in Form von konkreten Leistungszielen festzulegen. Diese stützen sich auf die vorgängig beschriebene Zustandsentwicklung der Strassenanlage ab. Das Strasseninspektorat hat folgende Leistungsziele formuliert:

Leistungsziel 1: Der flächengemittelte Zustandsindex liegt zwischen 1.8 und 2.0.

Das Ziel lässt noch geringfügig Luft bis zum kritischen Punkt von 2.2, bietet aber auch die Grundlage dafür, die Mittel möglichst am optimalen Zeitpunkt einzusetzen. Damit sind auch Abstimmungen mit anderen Projekten möglich und es besteht noch eine gewisse Flexibilität bei der Planung. Ebenfalls wird damit ein zu frühes oder zu spätes Eingreifen und damit Wertvernichtung bzw. erhöhter Unterhalt verhindert.

Leistungsziel 2: Der Anteil kritischer / schlechter Strassen liegt unter 15 Prozent. Der Anteil ausreichender Strassen (einschliesslich der kritischen Masse) übersteigt den Wert von 34 Prozent nicht.

Das Ziel soll sicherstellen, dass man sich nicht nur am durchschnittlichen Zustandsindex orientiert, sondern dass der Anteil der kritischen Abschnitte ebenfalls einen klaren Grenzwert hat. So können reine Extremwerte (z.B. ausschliesslich gut und schlecht) vermieden und eine gleichmässige Zustandsverteilung gefördert werden, um eine fortlaufende Erhaltung sicherzustellen. Damit können die Massnahmen noch zielgerichteter und vor allem frühzeitig geplant und abgestimmt werden. Gleichzeitig wird auch der bisherige Standard im Kanton St.Gallen mit einbezogen.

Das Ziel entspricht dem heutigen erforderlichen Standard der Kantonsstrassen. Durch die Definition der kritischen / schlechten Abschnitte wird

aber auch der Fokus auf die kritische Masse gelegt, welche durch den exponentiellen Alterungsbedarf schneller in einen kritischen / schlechten Zustand abrutscht.

Leistungsziel 3: Die Verkehrssicherheit ist, insbesondere unter Berücksichtigung der ISSI (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des ASTRA), gewährleistet.

Das Ziel berücksichtigt die gesetzlichen Aufgaben des Strasseneigentümers im Zusammenhang mit dem Erhaltungsmanagement der Strassen. Bauliche wie sicherheitstechnische Defizite sind gleichzeitig mit einer entsprechenden Unterhaltmassnahme zu beheben.

Leistungsziel 4: Eine vollständige Projektkoordination zwischen zwingenden und nicht verschiebbaren Sanierungsmassnahmen des Strasseninspektorates und anderen Beteiligten (intern und extern).

Das Ziel verfolgt die optimale Abstimmung zwischen den Massnahmen an der Strasse. Mit dem Strassenbauprogramm erfolgt eine grobe Koordination, welche zukünftig basierend auf dem langfristigen Sanierungsplan des Strasseninspektorates getätigt wird. Basis aller Überlegungen bildet jedoch die bestehende Infrastruktur.

Aufgrund der erforderlichen Einhaltung der Leistungsziele 1 und 2 sind Verschiebungen im Sanierungsplan nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Aus diesem Grund bedarf es einer intensiven Projektkoordination mit langfristigem Zeithorizont. Gleichzeitig werden hierdurch die Anforderungen aus dem Leistungsziel 5 berücksichtigt.

Die Projektkoordination erfolgt grundsätzlich mit dem Strassenbauprogramm. Dabei ist die Finanzierung der Sanierungsmassnahmen stets als Grundlage anzusehen.

Leistungsziel 5: Alle Massnahmen sind nach den Kriterien der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen.

Dieses Ziel definiert den optimalen Sanierungszeitpunkt, um Restwertvernichtung (zu früher Eingriff) bzw. ungeplante lebensverlängernde Massnahmen (zu später Eingriff) zu vermeiden. Grundvoraussetzung dafür sind die Einhaltung der Leistungsziele 1 und 2 sowie der Koordination (Leistungsziel 4). Damit wird sichergestellt, dass die finanziellen Ressourcen nachhaltig eingesetzt werden.

Ein wesentlicher Eckpfeiler für die neue Erhaltungsstrategie des Strasseninspektorates war die Beschaffung eines neuen Datenbank- und Auswertungstools, welches statistische Auswertungen, Massenauszüge, Datenauswertungen und entsprechende Massnahmenplanungen ermöglicht. Zudem ermöglicht es eine bessere Zusammenarbeit mit weiteren Stakeholdern. Das Tool wird aktuell vom gesamten Strasseninspektorat intensiv mit Daten gefüllt bzw. die bisherigen Daten aus dem alten Tool werden überarbeitet. Die Bearbeitung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, womit für das 18. SBP die Datengrundlage für detaillierte Angaben noch nicht ausreicht. Aus diesem Grund muss zum Teil mit vereinfachten Modellen gearbeitet werden. Bis zum 19. SBP wird die Datenaufbereitung jedoch fertiggestellt sein, so dass eine noch gezieltere Auswertung und Massnahmenplanung möglich ist.

Neben der Verbesserung der Vergleiche der Zustandsaufnahmen werden auch sämtliche Berechnungsmodelle deutlich präziser. Das Strasseninspektorat wird zukünftig einen langfristigen Sanierungsplan erarbeiten, welcher auf den Daten der amtlichen Vermessung, den ausgeführten Projekten (einschliesslich Nachkalkulation zur Ermittlung der Flächen- und Stückpreise), der entsprechenden Verkehrsbelastung sowie weiteren Parametern basiert. Auf Basis dieser Daten kann jederzeit und unabhängig vom Strassenbauprogramm aufgezeigt werden, wann und wo Sanierungen stattfinden sollen. Auf dieser Basis lässt sich auch die Projektkoordination deutlich verbessern.

Des Weiteren wird jährlich ein Infrastrukturbericht erarbeitet. Neben faktenbasierten Aussagen zu den getätigten Investitionen und zum betrieblichen Unterhalt können damit auch sämtliche Veränderungen an der Infrastruktur dokumentiert und ausgewiesen werden. Da die meisten Umgestaltungsmassnahmen einen deutlich höheren Unterhalt verursachen (baulich und betrieblich), ist diese Kennzahl insbesondere auch für die Ressourcenplanung zwingend.

Des Weiteren wird voraussichtlich bis Ende 2025 ein vollständiger Entwässerungskataster für die Kantonsstrassen aufgebaut.

#### *Betrieblicher und baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen*

Das Strasseninspektorat hat auf Basis der aktuell zur Verfügung stehenden Daten und auf Basis der VSS-Norm 40 986 den Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur ermittelt. Dies bedeutet, dass unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der Länge des Strassennetzes ein Wert geschätzt wurde.

<b>Belastungs-Kategorie</b>	<b>Laufmeterpreis Leitfaden Gemeinden</b>	<b>Laufmeter Kantonsstrasse</b>	<b>Alterungsbeiwert</b>	<b>Wiederbeschaffungswert (in Mrd. CHF)</b>	<b>Jährlicher Wertverlust (in Mio. CHF)</b>
I	2'280	0	1.6	0	0
II	2'890	54'955	1.6	0,159	2,54
III	1'035	0	1.4	0	0
IV	3'740	207'354	1.8	0,775	13,96
V	3'960	320'346	2.2	1,268	27,91
VI	7'220	72'589	2.6	0,524	13,63
	<b>Gesamt</b>	<b>655'244</b>		<b>2,726</b>	<b>58,04</b>

Gemäss den Laufmeterpreisen ergibt sich aus dem Wiederbeschaffungswert für den baulichen Unterhalt (Sanierungsmassnahmen), also ohne betrieblichen Unterhalt (z.B. Winterdienst, Grünpflege, Reinigung usw.), ein Mittelbedarf von rund 290 Mio. Franken. Wird der Aufwand für den betrieblichen Unterhalt miteingerechnet, der aktuell rund 25 Mio. Franken je Jahr ausmacht, würde sich ein Mittelbedarf von 415 Mio. Franken ergeben.

In den gemäss Norm und Leitfaden definierten Laufmeterpreisen ist jedoch ein Vollausbau im Innerortsbereich mit beidseitigem Trottoir und vollwertiger bzw. beidseitiger Entwässerung enthalten. Aufgrund des hohen Anteils an Ausserortsstrecken bzw. Agglomerationsanteilen ist der Gesamtanteil für den baulichen Unterhalt aus Sicht des Strasseninspektorates niedriger anzusetzen. Bei einer ersten groben Analyse hat sich zum Beispiel gezeigt, dass rund 10 bis 15 Prozent der Kantonsstrassen über die Schulter entwässert werden und keine Entwässerungsleitungen aufweisen. Ein beidseitiges Trottoir (bzw. ein Radweg) ist nur bei rund 26 Prozent der Kantonsstrassen vorhanden. Bei 38 Prozent der Kantonsstrassen ist ein einseitiges Trottoir und in den restlichen 36 Prozent ist gar kein Trottoir vorhanden.

Wie bereits beschrieben, scheint sich die Zustandsentwicklung stabilisiert zu haben. Jedoch ist der Anteil mit kritischen und schlechten Abschnitten (einschliesslich der kritischen Masse) immer noch zu hoch. Darüber hinaus sind die Anforderungen bezüglich der Entwässerung in den letzten Jahren deutlich gestiegen. So ist es zwar möglich, gleich viele Projekte umzusetzen, diese werden jedoch in der Summe teurer. Gleiches gilt für den Lärmschutz. Die ersten lärmarmen Beläge wurden im Jahr 2011 eingebaut. In den letzten elf Jahren wurden dabei verschiedenste Belagstypen getestet. Es zeigen sich aktuell erhebliche Schwankungen in der Lebensdauer dieser Beläge. Nach dem aktuellen Kenntnisstand ist jedoch absehbar, dass die lärmarmen Beläge etwas früher ersetzt werden müssen als die Standardbeläge. Dies führt ebenfalls zu erhöhten Kosten, die noch nicht präzise abgeschätzt werden können, aber definitiv anfallen. Darüber hinaus müssen die lärmarmen Beläge speziell gereinigt werden, was den betrieblichen Unterhalt erhöht. Auch hier gibt es noch keine klaren Studien. Des Weiteren ist derzeit absehbar, dass die Preise für Belagsarbeiten aufgrund der geopolitischen Entwicklung steigen. Im Vergleich zum Jahr 2017 (Referenzjahr für den Laufmeterpreis) sind die Preise klar gestiegen und werden nach dem aktuellen Kenntnisstand auf einem hohen Niveau verharren. Ebenso müssen bis im Jahr 2027 die Investitionen für die Sanierung von PAK-haltigen Abschnitten intensiviert werden, da dann die Grenzwerte ändern werden.

Zusammengefasst lässt sich somit sagen:

- Die Zustandsentwicklung hat sich stabilisiert, jedoch nicht signifikant verbessert;
- es besteht weiterhin ein Nachholbedarf, um den durchschnittlichen Zustand in einen optimalen Bereich zu bekommen;
- gemäss Berechnungsmodell braucht es eigentlich 415 Mio. Franken für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Die Berechnung basiert jedoch auf einen Vollausbau im innerstädtischen Bereich, was auf die Kantonsstrassen nicht immer zutrifft. Ein Teil dieser Differenz wird jedoch durch gestiegene Anforderungen (lärmarme Beläge, PAK, Entwässerung, Teuerung) überkompensiert.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte wird im 18. SBP eine Gesamtsumme von 350 Mio. Franken vorgesehen.

Diese Summe ist erforderlich, um den erhöhten Unterhaltsbedarf zu decken und durch gezielte Massnahmenplanung aufgrund der Neuausrichtung des Erhaltungsmanagements den durchschnittlichen Zustand zu halten oder nach Möglichkeit sogar zu verbessern. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung des optimalen Eingriffszeitpunkt (siehe Leistungsziel 5).

#### **2.4.20 Werkhöfe für den Strassenunterhalt**

Der Stützpunkt Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschhoferstrasse 4 weist baulichen wie logistischen Handlungsbedarf auf. Zudem ist seine zentrumsnahe Lage nur bedingt standortgerecht, da die Liegenschaft städtebaulich anderen Nutzungen zugeführt werden könnte. Aus diesen Gründen steht das kantonale Strasseninspektorat mit der Stadt Wil im Gespräch betreffend Abtausch der Liegenschaft Bronschhoferstrasse 4 (bestehender Stützpunkt) mit der Liegenschaft Flawilerstrasse 33. Aufgrund der noch offenen Verhandlungen und des langandauernde Entwicklungs- und Planungsprozesses werden im 18. SBP keine finanziellen Mittel beantragt. Die Aufrechterhaltung des bestehenden Stützpunktes an der Bronschhoferstrasse 4 sowie die Entwicklungs- und Projektierungskosten für einen neuen Standort werden für die laufende Rechnung jeweils jährlich budgetiert.

Der Stützpunkt Ricken im Strassenkreisinspektorat Schmerikon an der Uznacherstrasse 4 in Ricken liegt an der strategisch wichtigen Achse Wattwil-Eschenbach (Rickenstrasse). Von diesem Stützpunkt aus wird u.a. der Winterdienst bis zum Brändi-Kreisel in Wattwil getätigt. Der Standort ist auch für die Reinigung und Grünpflege sowie den Unfalldienst unerlässlich, da die Erreichbar-

keit ab dem Strassenkreis in Wattwil oder Schmerikon zu grosse Verlustzeiten und damit Verzögerungen mit sich bringen würden. Aus diesen Gründen wird am bestehenden Stützpunktstandort festgehalten.

Die heutigen Bauten aus den Jahren 1947 (Wohnhaus als Büro/Mannschaftsraum) und 1988 (Einstellhalle) weisen seit Jahren baulichen wie betrieblichen Sanierungsbedarf auf. Die Einstellhalle vermag die neuen, grösseren Fahrzeuge nur knapp und ohne Rangierreserven aufzunehmen. Der integrierte Salzsiloturm ist für den Winterdienst unterdimensioniert und ebenfalls sanierungsbedürftig. Das zum Lager- und Mannschaftsraum umgenutzte Wohnhaus weist massive bauphysikalische und räumliche Mängel auf und kann nicht mehr wie bis anhin weiter genutzt werden.

Aus diesen Gründen wird zurzeit ein Neubau der Anlage projektiert. Gemäss Kostenvorschlag (Stufe Bauprojekt) ist mit Gesamtkosten für den Neubau Stützpunkt Ricken von 6 Mio. Franken zu rechnen, die im 18. SBP vorgesehen werden.

## **2.5 Mittelbedarf**

### **2.5.1 Werkgebundene Beiträge**

Auch wenn im aktuellen 17. SBP die beantragten Mittel voraussichtlich nicht vollständig ausgeschöpft werden, so sollen weiterhin 40 Mio. Franken vorgesehen werden. Dies darum, weil bereits die Stadt St.Gallen Projekte mit einem Anteil von werkgebundenen Beiträgen in Höhe von 16,3 Mio. Franken vorsieht. Darüber hinaus nehmen Naturereignisse und deren Intensität stetig zu. Zudem wird dem Fuss- und Veloverkehr eine immer höhere Bedeutung zugesprochen, was entsprechende Infrastrukturmassnahmen bedingt und die Zahl an Projekten in diesem Bereich steigen lässt.

### **2.5.2 Pauschale Beiträge an die Gemeinden**

Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für:

- Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;
- Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Gemäss Aufgaben und Finanzplan sind folgende Beiträge geplant:

- 2024: Fr. 14'901'400
- 2025: Fr. 14'901'400
- 2026: Fr. 14'988'100

Die Höhe der pauschalen Beiträge liegt nach Art. 87 Abs. 2 StrG zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern und wird vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen (Art. 87 Abs. 3 StrG). Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge wird aufgrund des voraussichtlichen Abschlusses des 17. SBP und der Aufgaben und Finanzplan für die Jahre 2024–2026 (aktuelle Schätzung 44'790'900) auf 8,5 Prozent für das 18. SBP festgelegt, was rund 75 Mio. Franken entspricht.

### **2.5.3 Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite**

Im FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit hohen geographisch-topographischen Kosten aus. Anspruch auf einen Sonderlastenausgleich Weite

haben die Gemeinden mit einem überdurchschnittlich Indexwert Weite je Einwohnerin und Einwohner. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 18. SBP 196 Mio. Franken bereitgestellt.

#### **2.5.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei**

Anlässlich des Auftrags zur Überprüfung der aktuellen Strassenfinanzierung wurde die Bevölkerungsentwicklung im Kanton St.Gallen vertieft betrachtet. Die im genannten Projekt erhobenen und ausgewerteten Daten wurden zur Berechnung des Aufwands der Kantonspolizei St.Gallen für das 18. SBP herangezogen. Bei der zukünftigen Entwicklung der Zahlen wurde ein mittleres Referenzszenario angenommen. Anlässlich des vorgenannten Projekts wurde der polizeiliche Aufwand je Einwohner und Jahr mit 77 Franken beziffert. Dieser Ansatz ist in die Berechnungen des Aufwands der Kantonspolizei St.Gallen für das 18. SBP eingeflossen.

Die Anzahl der Motorfahrzeuge nimmt nach wie vor kontinuierlich zu. Durch den aufgrund der Verkehrszunahme stetig enger werdenden Verkehrsraum in urbanen Gegenden des Kantons steigt die Gefahr von Staubildungen an neuralgischen Stellen oder bei Verkehrsunfällen. Nach wie vor ist Unaufmerksamkeit und Ablenkung Spitzenreiter bei den Unfallursachen. Aber auch Unfälle mit erhöhter Geschwindigkeit und im Zusammenhang mit Betäubungsmitteln oder Alkohol bewegen sich nach wie vor auf einem zu hohen Niveau. Auf der technischen Seite nehmen die Möglichkeiten zu, bei Unfällen den Unfallhergang elektronisch auszuwerten. Im Weiteren ist insbesondere auch das unangebrachte Verhalten im Strassenverkehr ein Stein des Anstosses: Umgebaute Fahrzeuge, aber auch die Verursachung von unnötigem Lärm aufgrund unangebrachter Fahrweise ist seit mehreren Jahren ein Dauerthema in Bevölkerung und Politik. Aufgrund der stetigen Bevölkerungs- und Mobilitätszunahme ist auch die Polizei gezwungen, ihre technische Ausstattung und die entsprechenden Ressourcen den geänderten Verhältnissen anzupassen. Nur mit ausreichenden Kontrollen und entsprechenden Massnahmen kann den Herausforderungen im motorisierten Strassenverkehr begegnet werden.

Herausforderungen für die Kantonspolizei im Strassenverkehr ergeben sich aber auch aufgrund der zunehmenden «Mikromobilität», d.h. die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen (E-Trottinette, Tretroller usw.). Ebenso ungebrochen ist der Trend bei den Fahrrädern mit Tretunterstützung (E-Bikes). Nebst den gesetzlichen Vorgaben bei der Ausrüstung der Fahrräder ist deren Benützung ebenfalls geregelt. Immer wieder muss festgestellt werden, dass die dafür notwendigen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Die steigenden Unfallzahlen in diesem Verkehrsegment zeigen einen erhöhten Handlungsbedarf auf.

Im Zusammenhang mit der Vermeidung von Unfällen kommt der Ausbildung eine bedeutende Rolle zu. Schulungen im Zusammenhang mit dem richtigen Begehen des Fussgängerstreifens oder das richtige Verhalten beim Velofahren sind nur ein Teil des Angebots. Toter Winkel, Reaktionstests, aber auch Ausstellungen und Schulungen mit Seniorinnen und Senioren sind ein weiterer Teil des Aufgabenfeldes der Verkehrsinstruktion. Die Angebote können nur aufrechterhalten werden, wenn die personellen und finanziellen Ressourcen gegeben sind. Andernfalls müssen zwangsläufig Abstriche gemacht werden.

In den vergangenen Strassenbauprogrammen hinkten die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel dem ausgewiesenen Bedarf hinterher. Im Rahmen des 17. SBP konnte ein gewisser Ausgleich geschaffen werden. Diesen gilt es zu bewahren bzw. den im Rahmen des Projekts zur Strassenfinanzierung ermittelten polizeilichen Aufwendungen von 77 Franken je Jahr und Einwohner anzupassen. Aus den zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs sind demgemäss für die Entschädigungen an die Verkehrspolizei von Kanton und Stadt St.Gallen (Art. 7 SVAG) im 18. SBP Beiträge von rund 209 Mio. Franken vorgesehen, was gegenüber den Planwerten des 17. SBP einer Erhöhung von 13 Mio. Franken oder rund 7 Prozent entspricht.

### 2.5.5 Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen

Es ist Aufgabe des Tiefbauamtes, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten. Mit zunehmenden Verkehrsmengen gerät das Verkehrssystem langsam an seine Leistungsfähigkeitsgrenzen. Die Herausforderung besteht darin, die Leistungsfähigkeit so lange wie möglich aufrecht zu erhalten und die Systembeeinträchtigung durch die steigenden Anforderungen zu minimieren.

Einerseits braucht es daher vermehrt verkehrsmittelübergreifende Lösungsansätze und andererseits muss die Verkehrsinfrastruktur mit der technischen Entwicklung mithalten, damit der Verkehr möglichst effizient abgewickelt werden kann. Zudem wird eine Marktdurchdringung von autonomen Fahrzeugen zusätzliche Anforderungen an die digitale Verkehrsinfrastruktur stellen, die zur Verfügung gestellt werden muss.

In der GVS SG sind folgende Analyseinstrumente aufgeführt:

- Monitoring;
- Ex-ante-Analysen;
- Controlling;
- Ex-post-Evaluation.

Mit einem Monitoring kann die Veränderung im Gesamtverkehr und bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern nachgewiesen werden. Diese Verkehrsentwicklung kann mittels unterschiedlichen Mobilitätsstatistiken und -messungen dargestellt werden, welche u. a. dazu dienen können zu überprüfen, ob die Ziele der GVS erreicht werden. Derzeit werden lediglich die Strassenzähl-daten der permanenten Verkehrszählanlagen auf dem Kantonsstrassennetz einmal im Jahr publiziert. Es gilt eine Monitoring-Strategie zu erarbeiten und umzusetzen, damit ein periodischer Vergleich von Mobilitätsstatistiken und Trendanalysen die Verkehrsentwicklung aufzeigt.

#### *Gesamtverkehrsmodell*

Ex-ante-Analysen zeigen die prognostizierte Wirkung einer Massnahme oder eines Projekts auf. Diese Prognosen werden mit digitalen Verkehrsmodellen berechnet, die aus Siedlungs- und Bevölkerungsdaten die bestehende und künftige Mobilitätsnachfrage herleiten und diese auf dem Verkehrsangebot der Strasse und Schiene abbilden. Der Kanton St.Gallen verfügt im Augenblick über mehrere kleinere regionale Verkehrsmodelle, welche nur die Strassenbelastungen berechnen. Künftige Verkehrslösungen benötigen verkehrsmittelübergreifende Ansätze, um die bestehenden und geplanten Kapazitäten möglichst effizient zu benutzen. Bei Abstimmungen mit Bundesbehörden werden zunehmend auch multi-modale Betrachtungen gefordert. Um diesem gerecht zu werden, ist es vorgesehen, ein kantonales Gesamtverkehrsmodell zu erstellen, welches alle Verkehrsmittel abbildet. Dieses wird es ermöglichen abzuschätzen, wo künftige Engpässe auftreten, was die prognostizierten Wirkungen von Massnahmen sind und welche Eingriffe es braucht, um gewisse Ziele zu erreichen.

Mit einem Controlling wird die Wirkung einer Massnahme oder eines Projekts gemessen. Dieses erlaubt, die Effektivität einer Massnahme nachzuweisen und dient der Überprüfung, ob die Projektziele erreicht wurden. Zum einen hilft dieses aufzuzeigen, ob weitere Nachjustierungen oder flankierende Massnahmen benötigt sind, zum anderen kann kommuniziert werden, dass Staatsmittel wirkungsgerecht eingesetzt wurden. Zu möglichen Messindikatoren gehören u. a. Reisezeiten, Fahrzeug und Fahrgastzählungen, Effektivität von Verkehrslenkungen und Befragungen. Gegenwärtig werden nur sehr wenige Controllings im Kanton St.Gallen durchgeführt.

Ex-post-Evaluationen zeigen Wirkungszusammenhänge verschiedener Massnahmen auf. Es handelt sich hierbei um zeitlich gestaffelte Controllings, die derzeit im Kanton St.Gallen noch nicht ausgeführt werden.

#### *Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA):*

Zu den BSA zählen elektromechanische Ausrüstungen, die für den Strassen- und Tunnelbetrieb erforderlich sind, wie z.B. Verkehrsregelungsanlagen (Lichtsignalanlagen), Lüftungssysteme in Tunnel, Kommunikations- und Datentransfereinrichtungen zwischen den Infrastrukturelementen, Überwachung (Glatteisfühwarnsysteme, Brandmelder, Verkehrs- und Sicherheitskameras) und Verkehrszählgeräte.

Das Tiefbauamt ist zuständig für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der BSA. Das steigende Verkehrsaufkommen und zunehmende Mobilitätsbedürfnisse erfordern ein effizient funktionierendes Netz an BSA, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes aufrecht zu erhalten. Dazu ist eine kantonsweite BSA-Strategie erforderlich, in der aufgezeigt wird, welche Ausrüstungen und Systemelemente künftig notwendig sind, wie diese umzusetzen sind und welche Aktualisierungs- und Wartungsarbeiten anfallen werden. Die derzeitige Planung umfasst im Wesentlichen Einzelanlagen oder kleinere Anlagengruppen. Künftige Betrachtungen von Steuerungskonzepten- und -prozessen werden räumlich weniger begrenzt sein. Obgleich die Automatisierung von Betriebsprozessen die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Systems erhöhen wird, steigt mit einem komplexer werdenden System auch der Wartungs- und Unterhaltsaufwand. Die Entwicklung und Verbreitung von autonomen Fähigkeiten der Strassenfahrzeuge bedeutet eine Zunahme der Kommunikation zwischen Verkehrsregelungsanlagen und Fahrzeugen. Das künftige BSA-System muss so ausgerichtet sein, dass es diesen höheren Anforderungen an Digitalisierung und Datenmengen gerecht werden kann. Um die Systemstabilität von Rechner- und Kommunikationsnetzen aufrechtzuerhalten, braucht es neben regelmässigen Updates auch Cyber-Security-Protokolle und Überwachung. Ein erhöhter Personalaufwand ist zudem abzusehen, da das ASTRA getrennte Systeme für Nationalstrassen und Kantonsstrassen fordert.

Die Herausforderungen werden damit hinsichtlich des wachsenden Mengengerüsts als auch der technischen Anforderungen infolge der zukünftigen Entwicklungen übermässig wachsen.

#### *Zusätzliche Kosten: Niveaueffekt Sockelpersonalaufwand und Sachaufwendungen:*

Die oben beschriebenen steigenden Anforderungen sowohl bei den Grundlagedaten als auch im Bereich der BSA lösen einen zusätzlichen Personalbedarf aus. Dieser liegt bei rund 8 Vollzeitstellen im Tiefbauamt bzw. jährlich rund 1,2 Mio. Franken, die mit diesem 18. SBP beantragt werden. Die zusätzlichen finanziellen Mittel im Sockelpersonalaufwand sollen einlaufend ab Budget 2024 mittels Niveaueffekt eingestellt werden. Eine Finanzierung dieses Bedarfs aus der Quote des strukturellen Personalbedarfs des Gesamtkantons ist angesichts des Umfangs und der Vorgaben des Kantonsrates nicht realistisch und kann auch nicht über allfällige nachhaltige Mutationseffekte des Bau- und Umweltdepartementes kompensiert werden. Über das gesamte 18. SBP bedeutet dies einen zusätzlichen finanziellen Aufwand für personelle Aufwendungen von rund 6 Mio. Franken.

Zudem fallen für den Aufbau eines kantonalen Gesamtverkehrsmodells über das gesamte 18. SBP weitere 1,2 Mio. Franken an Sachaufwendungen an. Somit sind über das gesamte 18. SBP für Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen zusätzlich rund 7,2 Mio. Franken (zusätzliche personelle Mittel von 6 Mio. Franken sowie zusätzliche Sachaufwendungen von 1.2 Mio. Franken) einzustellen.

### **2.5.6 Unterhalt von Kantonsstrassen**

Gestützt auf Art. 70 und 70<sup>bis</sup> StrG sowie auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand für den Strassenunterhalt im 18.SBP, wie in Abschnitt 2.4.19 vertieft erläutert, insgesamt 350 Mio. Franken betragen.

### 2.5.7 Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen

Gemäss Art. 53 Abs. 2 StrG ist der Kanton für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung verantwortlich. Im 18. SBP sind Kosten von rund 3,5 Mio. Franken vorgesehen. Diese sind in der nachfolgenden Gesamtschau im Kantonsstrassenunterhalt integriert.

### 2.5.8 Strassenbau

Das 18. SBP rechnet für den Kantonsstrassenbau insgesamt mit folgendem Aufwand (in Mio. Franken, ohne Zinsen):

	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Kantonsstrassenbau	94	95	94	132	132,49	545,49
Werkhöfe / Stützpunkte	1	3	1	1	0	6,00
<b>Gesamtkosten</b>	<b>95</b>	<b>98</b>	<b>95</b>	<b>131</b>	<b>132,49</b>	<b>551,49</b>
Anteil Bund Aggloprojekte	2	3	3	3,17	4	15,17
Anteil Bund Globale	8	8	8	8	8	40,00
Anteil Gemeinden	14	14	15	19	19,99	81,99
Anteil Dritte	2	2	2,43	4	4	14,43
<b>Nettoanteil Kanton</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>66,57</b>	<b>96,83</b>	<b>96,5</b>	<b>399,90</b>

In Abschnitt 2.4.4 wurde die Überbuchung des 18. SBP aufgrund der laufenden Projekte aufgezeigt. Trotzdem sind vor allem in den Bereichen Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Investorenprojekte sowie Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr weitere Investitionen vorgesehen. Dies führt bei einer angenommenen Umsetzungskapazität von rund 400 Mio. Franken zu einer Programmüberbuchung von rund 38 Prozent. Eine gewisse Überbuchung des Programms ist jedoch sinnvoll, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche vorgesehene Projekte auch realisiert werden (Projektverzögerungen, Projektverzicht).

### 2.5.9 Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 18. SBP ein Finanzbedarf von 1'293,7 Mio. Franken, der aus zweckgebundenen Mitteln aufzubringen ist (in Mio. Franken):

Kantonsbeiträge an Gemeinden einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite	311,0
Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	209,0
Deckung Kantonsstrassenunterhalt (einschliesslich Signalisation FWR)	353,5
Kantonsstrassenbau	399,9
Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	7,1
Passivzinsen	0,5
Kosten für Steuerbezug	12,7
<b>Total</b>	<b>1'293,7</b>

## 2.6 Verfügbare Mittel

### 2.6.1 Grundlagen

Grundlage für die Finanzierung des Strassenwesens bildet Art. 7 SVAG. Der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern deckt die Aufwendungen des Kantons für Bau und Unterhalt der Strassen nach Strassengesetz sowie für die Kontrolle des Strassenverkehrs, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen. Der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung der Steuer im Rahmen mehrjähriger Strassenbauprogramme. Er kann verzinsliche Vorschüsse aus allgemeinen Kantonsmitteln beschliessen. Im Weiteren sind die finanzrechtlich relevanten Bestimmungen des Strassengesetzes zu beachten, in denen insbesondere die Verteilung der Mittel an die Gemeinden geregelt ist.

### 2.6.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

#### a) Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2024 bis 2028 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestands und vom technologischen Wandel hin zu Fahrzeugen mit Elektroantrieben abhängig. Mit der starken Zunahme der reinen Elektrofahrzeuge, die im Kanton St. Gallen im Jahr ab der Erstinverkehrssetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre zu 100 Prozent steuerbefreit sind und danach, so lange im Kanton St. Gallen immatrikuliert, zu 50 Prozent, muss für die Zukunft die Steuerbemessung für die Motorfahrzeugsteuern neu geregelt werden, ansonsten in wenigen Jahren mit substanziellen Steuer ausfällen zu rechnen ist. Aus diesem Grund wird die Regierung in Umsetzung der vom Kantonsrat gutgeheissenen Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung» mit separater Botschaft Änderungen der geltenden Strassenfinanzierung beantragen. Die nachfolgenden Berechnungen berücksichtigen diese Änderungen noch nicht, sondern beruhen auf dem geltenden Recht.

Die nachfolgende Statistik zum Motorfahrzeugbestand wird jährlich per Stichtag 30. September erstellt. Die Strassenfahrzeugstatistik wird anhand der «MOFIS» Datenbank erstellt, die alle in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Strassenfahrzeuge erfasst. Die eidgenössische Datenbank MOFIS wird von den kantonalen Strassenverkehrsämtern gespeisen und von der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle (EFKO) im ASTRA verwaltet. Die Prognosen basieren auf den Entwicklungen und Trends der letzten Jahre und auf Voraussagen der Bundesstellen.

Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2028:

Jahr	Bestand tatsächlich	Prognose
2009	342'855	
2010	353'060	
2011	362'794	
2012	372'573	
2013	379'732	
2014	386'000	
2015	391'203	
2016	396'611	
2017	401'500	
2018	405'600	
2019	409'965	
2020	417'092	
2021	423'937	
2022		428'000
2023		432'000

<b>Jahr</b>	<b>Bestand tatsächlich</b>	<b>Prognose</b>
2024		436'000
2025		440'000
2026		444'000
2027		448'000
2028		452'000

Der Motorfahrzeugbestand nimmt im Kanton St.Gallen kontinuierlich zu. Im Zeitraum von 2009 bis 2021 ist der Motorfahrzeugbestand um rund 81'000 Fahrzeuge angewachsen, was einer Zunahme von rund 23 Prozent entspricht. Die Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum um 9 Prozent gewachsen (2009: 474'676, 2021: 519'136 [Ständige Wohnbevölkerung, Statistikdatenbank STADA2 Kanton St. Gallen]).

Der Motorisierungsgrad, also die Anzahl der Personenwagen (PW) je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner, ist seit der Erstellung des 17. SBP weiter stetig gestiegen. Der Motorisierungsgrad auf 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton St.Gallen betrug im Jahr 2021 560 Personenwagen (Anzahl PW: 288'228) und liegt damit über den Durchschnitt von 541 PW in der Schweiz. Spitzenreiter ist der Kanton Zug mit rund 709 PW auf 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Am Tabellenende der Kanton Basel-Stadt mit 328 PW pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Statistik Motorisierungsgrad 2021 Kantone, BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS) Strassenfahrzeugbestand (MFZ), 2022). Auf Basis der langjährigen Entwicklung wird deshalb von einer weiteren, allerdings verlangsamten Zunahme des Motorisierungsgrads im Kanton St.Gallen ausgegangen.

Im Jahr 2021 betrug der Anteil der aufladbaren Elektroautos (Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge [PHEV]) an den gesamten Neuwagenverkäufen in der Schweiz 21,1 Prozent. Im Jahr 2021 betrug der Anteil der Personenwagen mit Elektroantrieb (BEV) am gesamten PW-Bestand der Schweiz 1,5 Prozent. Der Anteil der Elektrowagen steigt damit seit 2010 (0,02 Prozent) weiterhin kontinuierlich an. Insgesamt waren im Jahr 2021 in der Schweiz etwa 70'200 BEV für den Strassenverkehr zugelassen (Statistik BFS), davon 4'223 im Kanton St. Gallen (Statistik aus Fachanwendung StVA Cari).

Bezüglich der weiteren Entwicklung zur Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen (Summe der Kategorien BEV und PHEV ) wird in einer vom StVA in Auftrag gegebenen Studie für das Jahr 2030 im Kanton St. Gallen mit einem Anteil von immatrikulierten BEV und PHEV Fahrzeuge von rund 33 Prozent am Neuwagenmarkt gerechnet (Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton St. Gallen (mittleres Szenarium) – Update 2020, EBP).

#### *b) Entwicklung des mittleren Steuerertrags bis im Jahr 2028*

Der Kanton fördert seit dem Jahr 2009 emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinverkehrsetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die aktuellen Einnahmehausfälle von schätzungsweise 5,7 Mio. Franken je Jahr werden durch die Zunahme des Fahrzeugbestands und deren Erträge in den kommenden Jahren voraussichtlich noch kompensiert.

Der mittlere Steuerertrag wird aber aufgrund der Zunahme der steuerbefreiten Fahrzeuge längerfristig abnehmen. Dabei wird das Gewicht (Gesamtgewicht des Fahrzeugs) der Personenwagen-Neuzulassungen als Grundlage zur Steuerbemessung stabil bleiben. Der Fahrzeugbestand wird weiterhin, wenn auch etwas schwächer, jährlich um etwa 1 Prozent wachsen. Die Anzahl Elektrofahrzeuge wird sich bis in das Jahr 2028 voraussichtlich laufend erhöhen.

Mittlerer Steuerertrag je Fahrzeug 2009 bis 2028:

<b>Jahr</b>	<b>Mittlerer Steuerertrag in Fr./Fz.</b>	<b>Prognose</b>
2009	393	
2010	393	
2011	397	
2012	396	
2013	389	
2014	393	
2015	396	
2016	399	
2017	402	
2018	407	
2019	412	
2020	410	
2021	410	
2022		404
2023		402
2024		401
2025		397
2026		396
2027		395
2028		394

Der prognostizierte Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuer bis in das Jahr 2028 gemäss Tabelle 7 internalisiert die oben gemachten Aussagen zum mittleren Steuerertrag. Entsprechend dem etwas schwächeren Wachstum des Fahrzeugbestands wird auch die Zunahme der Steuererträge etwas schwächer ausfallen.

Prognose Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2022 bis 2028:

<b>Jahr</b>	<b>Mittelwertprognose</b>
2022	173'000'000
2023	174'000'000
2024	175'000'000
2025	175'000'000
2026	176'000'000
2027	177'000'000
2028	178'000'000

*c) Nicht werkgebundene Bundesbeiträge und LSVA*

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren. Mit dem NFA erfuhren die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge aus den Mineralölsteuern ab dem Jahr 2009 für den Kanton St.Gallen eine Reduktion um rund 6 Mio. Franken je Jahr. Für die Jahre ab 2023 wird mit stabilen etwas höheren Erträgen aus der Mineralölsteuer und der LSVA gerechnet.

Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2009 bis 2028 (in Mio. Franken):

<b>Jahr</b>	<b>Bundesbeiträge</b>	<b>Prognose</b>
2009	19,1	
2010	18,4	
2011	17,7	
2012	17,0	
2013	16,8	
2014	16,9	
2015	16,7	
2016	16,2	
2017	16,9	
2018	17,0	
2019	17,4	
2020	17,3	
2021	21,2	
2022		19,1
2023		21,4
2024		21,3
2025		21,8
2026		21,3
2027		21,3
2028		21,3

Ertragsanteile LSVA 2009 bis 2028 (in Mio. Franken):

<b>Jahr</b>	<b>LSVA</b>	<b>Prognose</b>
2009	22,8	
2010	22,9	
2011	23,4	
2012	23,2	
2013	22,6	
2014	22,4	
2015	21,9	
2016	21,8	
2017	24,5	
2018	24,0	
2019	23,9	
2020	23,3	
2021	25,4	
2022		23,8
2023		25,4
2024		25,9
2025		25,7
2026		25,9
2027		25,9
2028		25,9

*d) Globalbeiträge an Hauptstrassen*

Im 18. SBP sind Einnahmen von insgesamt 40 Mio. Franken oder 8 Mio. Franken je Jahr aus den Globalbeiträgen des Bundes berücksichtigt.

## 2.7 Strassenrechnung

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2024 bis 2028. Die Daten basieren auf den Finanzzahlen Stand Dezember 2022. Berücksichtigt wurden dazu die Beschlüsse des Kantonsrats zum 18. SBP vom 19. September 2023. Bei Ablauf des 18. SBP beträgt der Bestand des Strassenfonds voraussichtlich –24.1 Mio. Franken. Aufgrund der Überbuchung des Programms ist jedoch davon auszugehen, dass keine Verschuldung des Strassenfonds eintreten wird.

## Finanzierung des 18. Strassenbauprogramms (2024 bis 2028)

	AFP 2024	AFP 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028	Total 18. SBP
<b>730900 Strassenfonds</b>						
<b>Ertrag</b>	<b>242 661 000</b>	<b>244 150 700</b>	<b>239 794 100</b>	<b>284 003 850</b>	<b>283 758 850</b>	<b>1 294 368 500</b>
Motorfahrzeugsteuer	175 000 000	175 000 000	176 000 000	177 000 000	178 000 000	881 000 000
Motorfahrzeugsteuer	310 000	310 000	330 000	330 000	330 000	1 610 000
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	21 281 600	21 844 200	21 281 600	21 300 000	21 300 000	107 007 400
Anteil LSVA	25 898 600	25 726 400	25 876 500	25 900 000	25 900 000	129 301 500
verr. Zinsen	0	0	0	0	0	0
Erfolgsbeteiligung GEVI	0	0	0	0	0	0
Defondierung	20 170 800	21 270 100	16 306 000	59 473 850	58 228 850	175 449 600
<b>Aufwand</b>	<b>242 661 000</b>	<b>244 150 700</b>	<b>239 794 100</b>	<b>284 003 850</b>	<b>283 758 850</b>	<b>1 294 368 500</b>
Verr. Vermögensverwaltung	136 500	126 200	112 900	112 900	112 900	601 400
Fondierung	0	0	0	0	0	0
Mittelverwendung	242 524 500	244 024 500	239 681 200	283 890 950	283 645 950	1 293 767 100
<b>Verfügbare Mittel</b>	<b>373 667 401</b>	<b>353 897 301</b>	<b>333 248 001</b>	<b>317 983 901</b>	<b>259 510 051</b>	
Bestand 1.1.	151 313 701	131 142 901	109 872 801	93 566 801	34 092 951	
Nettoertrag ER	222 353 700	222 754 400	223 375 200	224 417 100	225 417 100	1 118 317 500
<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>	<b>242 524 500</b>	<b>244 024 500</b>	<b>239 681 200</b>	<b>283 890 950</b>	<b>283 645 950</b>	<b>1 293 767 100</b>
<b>730000 Kosten für Steuerbezug</b>	<b>2 539 000</b>	<b>12 695 000</b>				
Aufwand Finanzen und Dienste	840 000	840 000	840 000	840 000	840 000	4 200 000
Aufwand Verkehrszulassung	860 000	860 000	860 000	860 000	860 000	4 300 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)	489 000	489 000	489 000	489 000	489 000	2 445 000
Netto-Debitorenverluste StVA	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	1 750 000
<b>615200 Gemeindestrassen</b>	<b>22 901 400</b>	<b>22 901 400</b>	<b>22 988 100</b>	<b>23 073 100</b>	<b>23 158 100</b>	<b>115 022 100</b>
Werkgebundene Beiträge	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	40 000 000
Pauschale Beiträge 8.50%	14 901 400	14 901 400	14 988 100	15 073 100	15 158 100	75 022 100
Nicht verwendete Kredite	0	0	0	0	0	0
<b>315000 Finanzausgleich</b>	<b>37 804 600</b>	<b>37 804 600</b>	<b>37 804 600</b>	<b>41 293 100</b>	<b>41 293 100</b>	<b>196 000 000</b>
Sonderlastenausgleich Weite	37 804 600	37 804 600	37 804 600	41 293 100	41 293 100	196 000 000
Limitierung 33.00%	57 852 300	57 852 300	58 188 900	58 518 900	58 848 900	291 261 300
<b>725010 Verkehrspolizei</b>	<b>41 800 000</b>	<b>209 000 000</b>				
Beitrag Stadtpolizei	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei	35 300 000	35 300 000	35 300 000	35 300 000	35 300 000	176 500 000
<b>615300 Kantonsstrassen</b>	<b>136 779 500</b>	<b>138 279 500</b>	<b>133 849 500</b>	<b>174 485 750</b>	<b>174 155 750</b>	<b>757 550 000</b>
Deckung Unterhalt	66 249 500	65 749 500	65 749 500	76 125 750	76 125 750	350 000 000
Verkehrsgrundlagen und BSA	1 430 000	1 430 000	1 430 000	1 430 000	1 430 000	7 150 000
Verr. Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	500 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	69 000 000	71 000 000	66 570 000	96 830 000	96 500 000	399 900 000
<b>615000 Amtsleitung TBA</b>	<b>700 000</b>	<b>3 500 000</b>				
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	3 500 000

## Entwicklung des Strassenfonds

	AFP 2024	AFP 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028
<b>Bestandesrechnung</b>					
<b>110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten</b>					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	69 000 000	71 000 000	66 570 000	96 830 000	96 500 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 69 000 000	- 71 000 000	- 66 570 000	- 96 830 000	- 96 500 000
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
<b>280700 Strassenfonds</b>					
Stand 1.1.	151 313 701	131 142 901	109 872 801	93 566 801	34 092 951
Fondierung	0	0	0	0	0
Defondierung	- 20 170 800	- 21 270 100	- 16 306 000	- 59 473 850	- 58 228 850
<b>Stand 31.12.</b>	<b>131 142 901</b>	<b>109 872 801</b>	<b>93 566 801</b>	<b>34 092 951</b>	<b>- 24 135 899</b>

Aufwand		Ertrag
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (Kantonsstrassenbau) <b>399,9 Mio. Franken</b>		
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite <b>311,0 Mio. Franken</b>	Finanzbedarf <b>1'293,7 Mio. Franken</b>	Zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs <b>882,6 Mio. Franken</b>
Verkehrspolizei <b>209,0 Mio. Franken</b>		Anteil Treibstoffzoll <b>107,0 Mio. Franken</b>
Kantonsstrassenunterhalt (inkl. Signalisation Wander- und Radwege) <b>353,5 Mio. Franken</b>		Anteil LSVA <b>129,3 Mio. Franken</b>
Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstung <b>7,1 Mio. Franken</b>		Nationalstrassenunterhalt: aufgrund Bestimmungen ASTRA keine Zuweisung mehr budgetiert
Passivzinsen <b>0,5 Mio. Franken</b>		Defondierung Strassenfonds <b>175,4 Mio. Franken</b>
Kosten für Steuerbezug <b>12,7 Mio. Franken</b>		
Total Aufwand <b>1'293,7 Mio. Franken</b>		
	Bestand Strassenfonds <b>- 24,1 Mio. Franken</b>	

## 2.8 Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen

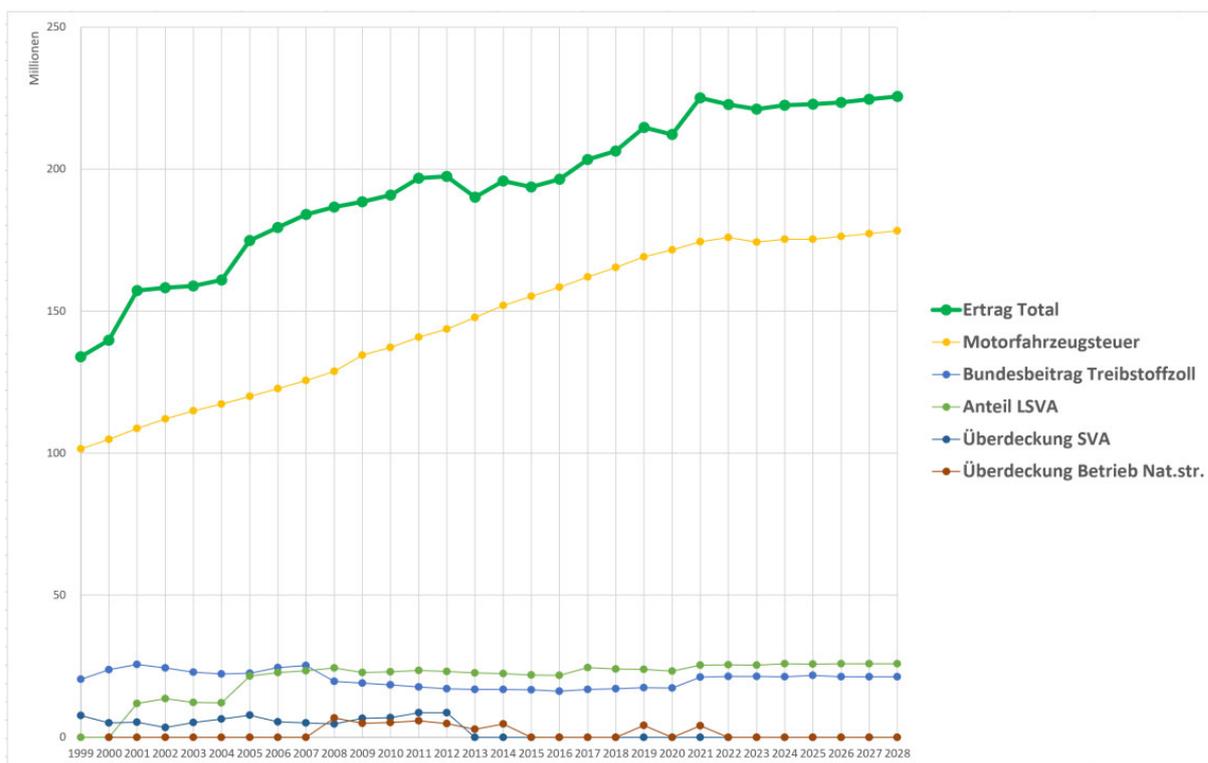
### 2.8.1 Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999 (13. bis 18. Strassenbauprogramm)

Die Finanzierung des Strassenwesens im Kanton St.Gallen erfolgt über den Strassenfonds. Dieser Strassenfonds wird über die zweckgebundenen Mittel gespeisen:

- Motorfahrzeugsteuer;
- Motorfahrradsteuer;
- Bundesanteil Treibstoffzoll;
- Bundesanteil an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

In den Jahren 2008 bis 2014 wurde das Jahresergebnis des Nationalstrassenunterhalts (GEVI) dem Strassenfonds berechnet. Seit dem Jahr 2015 wird aufgrund einer Weisung des ASTRA der Gewinn / Verlust nicht mehr in den Strassenfonds verbucht. Gewinnausschüttungen erfolgen bei genügenden Reserven und werden je zu 50 Prozent dem ASTRA und dem Strassenfonds des Kantons St.Gallen zugeteilt.

Seit dem Jahr 1999 hat sich die Speisung des Strassenfonds gemäss nachfolgender Abbildung entwickelt, wobei die Zahlen bis 2022 der Rechnung und die Zahlen 2023 dem Budget entnommen wurden. Die Zahlen 2024 bis 2028 basieren auf den Prognosen des 18. SBP.

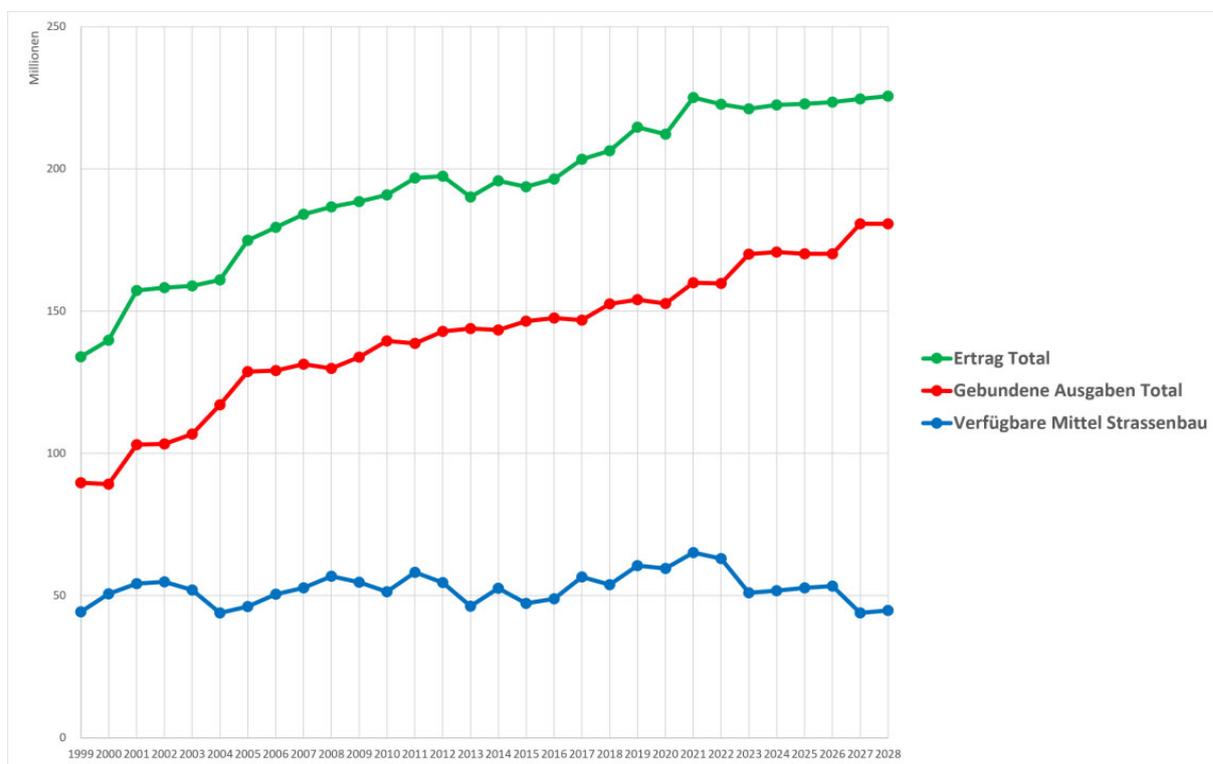


Die Verwendung der Mittel aus dem Strassenfonds ist mehrheitlich im Strassengesetz bezeichnet und gilt in diesem Sinn als «gebundene» Ausgabe:

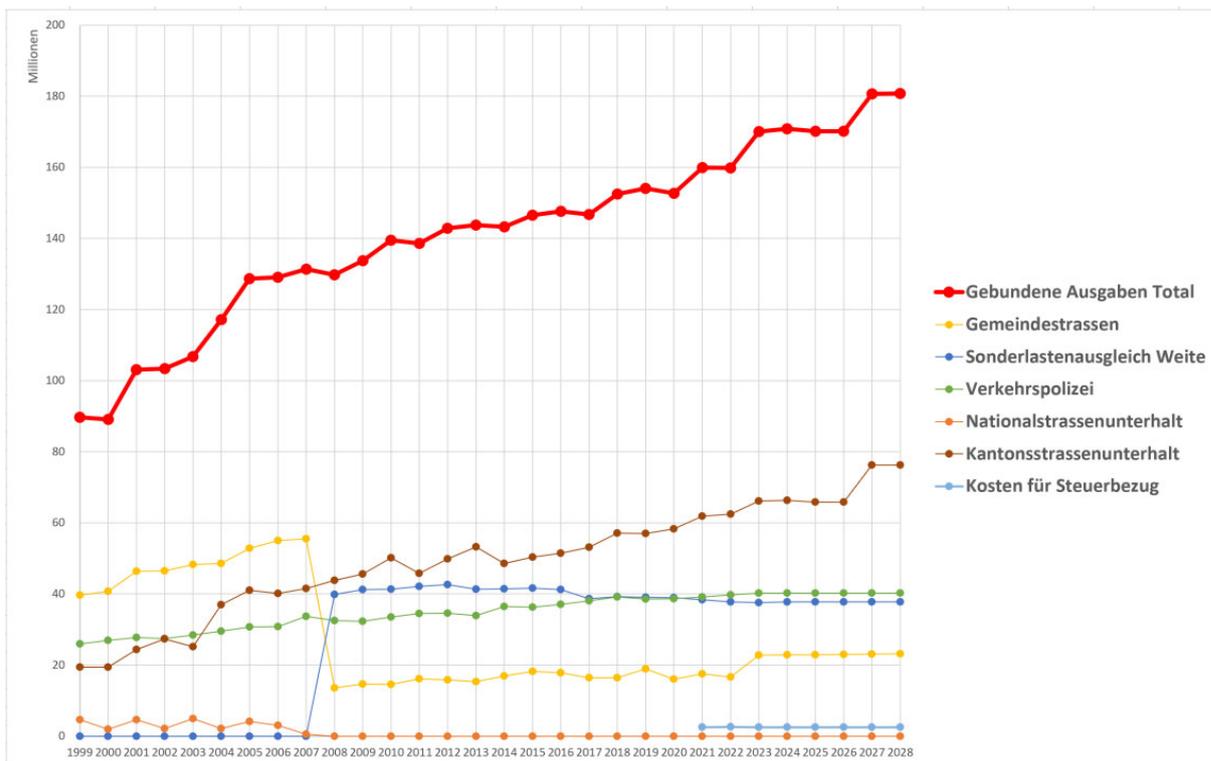
- Werkgebundene Beiträge;
- Pauschale Beiträge an die Gemeinden (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG);
- Sonderlastenausgleich Weite (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG);
- Finanzierung der Verkehrspolizei;
- Kosten für Steuerbezug.

Die Aufwendungen für die Erhebung der Strassenverkehrssteuern (Kosten für Steuerbezug) werden seit dem Jahr 2021 dem Strassenfonds belastet. Seit dem Jahr 2008, mit Inkrafttreten des FAG, entfallen die nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der Gemeinden und der Gemeindeanteil der LSVA. Mit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde die nationale und kantonale Gesetzgebung so angepasst, dass die Verantwortung für die Nationalstrassen an den Bund überging. Darum entfällt seit dem 1. Januar 2008 auch der Aufwand für den Unterhalt der Nationalstrassen.

Da die bestehende Kantonsstrasseninfrastruktur vorrangig zu unterhalten ist und das Kantonsstrassennetz erst in zweiter Priorität erweitert oder ausgebaut werden kann, ist auch der Kantonsstrassenunterhalt als «gebundene» Ausgabe zu verstehen. Seit dem Massnahmenpaket 2004, das auf den 1. Januar 2004 in Kraft trat, werden dem Kantonsstrassenunterhalt keine Mittel des allgemeinen Haushalts mehr zugewiesen.



Die Differenz der Erträge des Strassenfonds und der «gebundenen» Ausgaben (gesetzliche Ausgaben und Kantonsstrassenunterhalt) bezeichnet die Ressourcen, die dem Kantonsstrassenbau zufließen können.



Die vorstehende Abbildung zeigt, dass die für den Kantonsstrassenbau zur Verfügung stehenden Mittel sich seit dem 13. Strassenbauprogramm um rund 50 Mio. Franken bewegen. Das sind jene Mittel, die langfristig in den Kantonsstrassenbau investiert werden können. Der Strassenfonds mit der Möglichkeit der Äfnung und Verschuldung dient dazu, den stark schwankenden jährlichen Mittelbedarf auszugleichen.

## 2.8.2 Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus

Am 19. September 2018 verabschiedete der Kantonsrat das 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023). Da in Zukunft mehrere Grossprojekte zur Debatte stehen, reichte die vorberatende Kommission die Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung» ein. Mit der durch den Kantonsrat in der Novembersession 2018 mit geändertem Wortlaut überwiesenen Motion wird die Regierung eingeladen, die geltende Spezialfinanzierung des Strassenwesens in einer Gesamtperspektive zu überprüfen.

Gleichzeitig mit der Motion 42.18.18 wurde durch die vorberatende Kommission auch die Motion 42.18.17 «Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen» eingereicht und in der Novembersession 2019 überwiesen. In der Junisession 2019 überwies der Kantonsrat zusätzlich die Motionen 42.19.05 «Fahrzeuge nach Ökobilanz besteuern», 42.19.09 «Steuererleichterungen nur für leichte Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen», sowie die Interpellation 51.19.47 «Liberaler Klima- und Energiepolitik: moderne Bemessungsgrundlagen für Motorfahrzeugsteuern».

Die Vorlage zur Anpassung der Strassenfinanzierung mit den nötigen Gesetzesanpassungen soll dem Kantonsrat im Jahr 2024 zugeleitet werden.

## 2.9 Rechtliches

Nach Art. 70 StrG werden Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen aus Beiträgen des Bundes für Hauptstrassen (heute: Globalbeiträge), Entschädigungen für Bau und Unterhalt von Nationalstrassen (nach NFA vollständig zu Lasten des Bundes) und anderen Strassen sowie aus Mitteln

des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus dem Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern, dem Anteil des Kantons am Reinertrag der LSVA, den weiteren Beiträgen des Bundes und den werkgebundenen Beiträgen Dritter.

Der Kantonsrat beschliesst nach Art. 70<sup>bis</sup> StrG mit dem SBP über einen Rahmenkredit für den Strassenbau. Der Rahmenkredit deckt die geplanten Bauvorhaben ab. Der Kantonsrat beschliesst mit dem (jährlichen) Kantonsvoranschlag (Budget) über die für Strassenbau und Strassenunterhalt zur Verfügung stehenden Mittel.

Mit dem FAG ersetzt ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die früheren Anteile der Gemeinden an der LSVA als auch die früheren Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für die Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen, die Reinigung und den Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen, die Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen sowie die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen. Die früheren Ausgleichsbeiträge des Strassenlastenausgleichs werden seither über den Sonderlastenausgleich Weite abgegolten (Art. 11 ff. FAG). Die Höhe der Kantonsbeiträge liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern (Art. 87 Abs. 2 StrG). Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem SBP (Art. 87 Abs. 3 StrG).

## **D Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, einzutreten auf:

- den Kantonsratsbeschluss über das 7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028;
- den Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028.

Im Namen der Regierung

Fredy Fässler  
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär

## Anhang

### Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen
ABI	Amtsblatt
AFP	Aufgaben- und Finanzplan
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
AP	Agglomerationsprogramme
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AREG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St.Gallen
AS	Ausbauschnitt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauRLL	Richtlinie zur Luftreinhaltung auf Baustellen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz [SR 151.3])
BFS	Bundesamt für Statistik
BfU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BTI	Bahnbau-Teuerungsindex
DML	Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen
DTV	Durchschnittlich Täglicher Verkehr
EC	EuroCity
FABI	Finanzierung Bahninfrastruktur
FAG	Finanzausgleichsgesetz (sGS 813.1)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
FWR	Fuss- Wander- Radwege
GEVI	Gebietseinheit VI
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
IC	InterCity
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)
KBU	kleinen baulichen Unterhalt
KuZu	Kundenzufriedenheit
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Fuss- und Radverkehr (Langsamverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NEB	Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr
PEB	Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
Pkm	Personenkilometer
QMS	Qualitätsmesssystem
RE	RegioExpress

RIG	Gesetz über Referendum und Initiative (sGS 125.1)
rLV	Rollender Langsamverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
S	Stadtbahn-Linie
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
SOB	Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
StrG	Strassengesetz (sGS 732.1)
SVAG	Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70)
TBA	Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
TPO	Transportpolizei
TU	Transportunternehmen
u.a.	unter anderen/m
u.Ä.	und Ähnliche
UhPeri	Unterhaltssperimeter Nationalstrassen
UPlaN	Unterhaltsplanung Nationalstrassen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Ziff.	Ziffer
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

## **Kantonsratsbeschluss über das 7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028**

Entwurf der Regierung vom 9. Mai 2023

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 9. Mai 2023 Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

### **I.**

*Ziff. 1*

<sup>1</sup> Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2024 bis 2028 nach dem Anhang dieses Erlasses in einem Kostenrahmen von insgesamt 393'664'000 Franken.

### **II.**

*[keine Änderung anderer Erlasse]*

### **III.**

*[keine Aufhebung anderer Erlasse]*

### **IV.**

Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2024 angewendet.

**Anhang: Mittelbedarf des Kantons für den öffentlichen Verkehr in den Jahren  
2024 bis 2028**

in 1'000 Franken

Regionalverkehr, bestehendes Angebot	265'008
Angebotsausbau Bahnen	2'703
Angebotsausbau Busse	8'894
Ergänzende Massnahmen	11'698
Tarifverbunde	1'729
<b>Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde</b>	<b>290'032</b>

Bahninfrastrukturfonds des Bundes	96'912
<b>Total Bahninfrastrukturfonds</b>	<b>96'912</b>

Keine Massnahmen	0
<b>Total Eisenbahninfrastruktur, Erneuerung und Ausbau</b>	<b>0</b>

Bushof Erweiterung Uznach, Bahnhof	1'680
Bushof Erweiterung Heerbrugg, Bahnhof	1'500
Bushof Erweiterung Ziegelbrücke, Bahnhof	1'500
Bushof Bad Ragaz, Bahnhof	1'500
Bushof St.Gallen Winkeln, Bahnhof	540
Bushof Wil, Bahnhof	0
<b>Total Businfrastruktur, Ausbau</b>	<b>6'720</b>

<b>Gesamttotal</b>	<b>393'664</b>
--------------------	----------------

## **Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028**

Entwurf der Regierung vom 9. Mai 2023

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 9. Mai 2023 Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

### **I.**

#### **I. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen**

##### *Ziff. 1*

<sup>1</sup> Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2024 bis 2028 nach dem im Anhang dieses Erlasses enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 551,49 Mio. Franken verwirklicht.

<sup>2</sup> Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 399,90 Mio. Franken.

##### *Ziff. 2*

<sup>1</sup> Bei Projekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988<sup>12</sup> 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

##### *Ziff. 3*

<sup>1</sup> Verzögern sich Vorhaben der 1. Priorität (A) nach dem Anhang dieses Erlasses, fallen sie weg oder, wird der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft, beschliesst die Regierung, welche Projekte der 2. Priorität (B) nach dem Anhang dieses Erlasses vorgezogen werden. Sie beurteilt dabei die Dringlichkeit der Projekte neu.

---

<sup>12</sup> sGS 732.1; abgekürzt StrG.

Ziff. 4

<sup>1</sup> Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das 18. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen von insgesamt 353,5 Mio. Franken ausgeht. Darin enthalten sind auch die Kosten für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen im Umfang von rund 3,5 Mio. Franken. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.

Ziff. 5

<sup>1</sup> Dem Strassenfonds werden belastet:

- a) die Unterhaltskosten der Kantonsstrassen nach Ziff. 4 dieses Erlasses;
- b) der Nettoaufwand für den Kantonsstrassenbau nach Ziff. 1 dieses Erlasses;
- c) die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge<sup>13</sup>, Pauschalbeiträge<sup>14</sup> und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite<sup>15</sup>) sowie Entschädigungen an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung.

Ziff. 6

<sup>1</sup> Dem Strassenfonds werden gutgeschrieben:

- a) der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern;
- b) die nicht werkgebundenen ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer;
- c) der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
- d) die werkgebundenen Beiträge Dritter.

Ziff. 7

<sup>1</sup> Die finanzielle Abwicklung des Leistungsauftrags der Nationalstrassen Gebietseinheit VI mit dem Bund wird über den Strassenfonds gemäss den Weisungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) erfolgen.

Ziff. 8

<sup>1</sup> Das 18. Strassenbauprogramm sieht am 1. Januar 2024 einen Fondsbestand von 151 Mio. Franken und am 31. Dezember 2028 von minus 24 Mio. Franken vor. Die Verschuldungsgrenze wird daher auf höchstens 24 Mio. Franken festgelegt.

Ziff. 9

<sup>1</sup> Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

---

<sup>13</sup> Art. 94 ff. StrG.

<sup>14</sup> Art. 87 Abs. 1 StrG.

<sup>15</sup> Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG).

## **II. Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden**

*Ziff. 10*

<sup>1</sup> Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden für Umweltschutzmassnahmen, Fuss-, Wander- und Radwege sowie bei Naturereignissen an Strassen»<sup>16</sup> in den Jahren 2024 bis 2028 insgesamt 40 Mio. Franken gutgeschrieben.

*Ziff. 11*

<sup>1</sup> Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge<sup>17</sup> nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.

## **III. Pauschale Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden**

*Ziff. 12*

<sup>1</sup> Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden»<sup>18</sup> in den Jahren 2024 bis 2028 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern<sup>19</sup> gutgeschrieben.

## **IV. Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite**

*Ziff. 13*

<sup>1</sup> Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite»<sup>20</sup> in den Jahren 2024 bis 2028 insgesamt voraussichtlich 196 Mio. Franken gutgeschrieben.

## **V. Entschädigungen an die Verkehrspolizei**

*Ziff. 14*

<sup>1</sup> Aus den Mitteln des Strassenfonds werden für Entschädigungen an die Verkehrspolizei (inkl. Verkehrserziehung) in den Jahren 2024 bis 2028 finanzielle Mittel im Umfang von 209 Mio. Franken zugesprochen.

## **VI. Motorfahrzeug-Steuerfuss**

*Ziff. 15*

<sup>1</sup> Dieser Erlass basiert auf einem Motorfahrzeug-Steuerfuss von 100 Prozent der einfachen Steuer.

---

<sup>16</sup> Art. 94 ff. StrG.

<sup>17</sup> Art. 99 StrG.

<sup>18</sup> Art. 87 Abs. 1 StrG.

<sup>19</sup> Art. 87 Abs. 2 und 3 StrG.

<sup>20</sup> Art. 11 ff. FAG.

## **VII. Schlussbestimmungen**

Ziff. 16

<sup>1</sup> Ändern sich die Grundlagen dieses Erlasses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.

Ziff. 17

<sup>1</sup> Die Regierung wird eingeladen, den jährlichen Personalaufwand im Tiefbauamt zur Umsetzung des 18. Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprojekte einlaufend ab Budget 2024 durch Mittel aus dem Strassenfonds um insgesamt 1,2 Mio. Franken zu erhöhen.

### **II.**

*[keine Änderung anderer Erlasse]*

### **III.**

*[keine Aufhebung anderer Erlasse]*

### **IV.**

Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2024 angewendet.

**Anhang**  
**zum Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm**  
**für die Jahre 2024 bis 2028: Bauvorhaben der 1. Priorität (A), der**  
**2. Priorität (B) und weitere Projekte (C)**

*[gemäss separatem Dokument]*