

Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023

– Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen

– Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023

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

– XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Bericht sowie Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 1. Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
A Gesamtverkehr	8
1 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung	8
1.1 Kantonaler Richtplan	8
1.2 Raumkonzepte	9
1.3 Gesamtverkehrsstrategie	10
1.3.1 Rechtliche Grundlagen	12
1.3.2 Nachhaltige Entwicklung	13
1.3.3 Grundsätze zur Abstimmung und Koordination	13
1.4 Strategie öffentlicher Verkehr	14
1.5 Strategien Strassen und Fuss-Veloverkehr	15
1.6 Agglomerationsprogramme	15
2 Weitere Instrumente	16
2.1 Sachplan Verkehr des Bundes	16
2.2 Wirtschaftsstandort 2025	18
2.3 Strategisches Controlling Gesamtverkehr	18
B Verkehrliche Entwicklung, Teil öffentlicher Verkehr: 6. öV-Programm (2019–2023)	19
1 Rückblick auf das 5. öV-Programm (2014–2018)	19
1.1 Stand der Umsetzung	19

1.1.1	Angebotsausbauten	19
1.1.2	Infrastrukturverbesserungen	21
1.1.3	Integraler Tarifverbund	21
1.1.4	Bestellung des Ortsverkehrs durch den Kanton	21
1.1.5	Gesetzesrevision aufgrund neuer Finanzierung der Bahninfrastruktur	22
1.2	Mittelbedarf	22
1.2.1	Übersicht	22
1.2.2	Begründung der Abweichungen	23
2	6. öV-Programm (2019–2023)	24
2.1	Auftrag des Kantonsrates	24
2.1.1	Mehrjahresprogramme	24
2.1.2	Hängige parlamentarische Aufträge	24
2.1.3	Koordination mit den finanziellen Vorgaben von Bund und Kanton	25
2.1.4	Koordination mit der Umsetzung der Bahnausbau Schritte	27
2.1.5	Koordination mit dem Strassenbauprogramm	28
2.2	Vorgaben	28
2.2.1	Strategie öffentlicher Verkehr	28
2.2.2	Angebotsstandards	31
2.2.3	Regionale Angebotsbegehren	32
2.3	Angebotsentwicklung Fernverkehr	32
2.4	Regionale Angebotsentwicklung	32
2.4.1	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	33
2.4.2	Region Rheintal	34
2.4.3	Region Sarganserland-Werdenberg	35
2.4.4	Region ZürichseeLinth	37
2.4.5	Region Toggenburg	38
2.4.6	Region Wil	38
2.4.7	Alternative Betriebsformen	39
2.5	Infrastrukturmassnahmen	40
2.5.1	Bauliche Massnahmen Bahn	40
2.5.2	Bauliche Massnahmen Bus	45
2.6	Instrumente	47
2.6.1	Programmorganisation	47
2.6.2	Wirkungskontrolle	47
2.6.3	Qualitätsmesssysteme	49
2.7	Strategie Ostwind	50
2.8	Fahrgastsicherheit	50
2.9	Finanzierung und Mittelbedarf	50
2.9.1	Verkehrsangebot	50
2.9.2	Tarifverbunde	51

2.9.3	Infrastruktur	51
2.9.4	Mittelbedarf Kanton	52
2.9.5	Mittelbedarf Gemeinden	54
2.9.6	Vergleich zum 5. öV-Programm	55
C	Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr: 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	56
1	Rückblick auf das 16. Strassenbauprogramm (2014–2018)	56
1.1	Nationalstrassen	56
1.1.1	Nationalstrassen-Vorhaben	56
1.1.2	Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI	58
1.1.3	Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) mit integriertem Netzbeschluss (NEB)	59
1.2	Kantonsstrassen	61
1.2.1	Kantonsstrassenbau	61
1.2.2	Kantonsstrassenunterhalt	68
1.3	Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden	68
1.3.1	Werkgebundene Beiträge	68
1.3.2	Pauschale Kantonsbeiträge	68
1.3.3	Sonderlastenausgleich Weite	69
1.4	Finanzierung des 16. Strassenbauprogramms (2014 bis 2018)	69
2	17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	72
2.1	Allgemeines und Rahmenbedingungen	72
2.1.1	Standards im Kantonsstrassenbau	72
2.1.2	Kantonsstrassenplan	73
2.1.3	Finanzierungsmechanismus	73
2.1.4	Agglomerationsprogramme	74
2.2	Nationalstrassen-Vorhaben	76
2.3	Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI	77
2.4	Kantonsstrassen-Vorhaben	78
2.4.1	Vorbereitung und Umfrage	78
2.4.2	Bewertung	78
2.4.3	Umfassendes Bewertungsverfahren	80
2.4.4	Umfahrungsstrassen	84
2.4.5	Übrige Kantonsstrassenprojekte / Strassenkorrekturen	85
2.4.6	Kunstabauten	86
2.4.7	Kantonsstrassensanierungsprojekte (baulicher Unterhalt)	86
2.4.8	Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen	86
2.4.9	Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Agglomerationsprogramm Reserve	87

2.5	Kantonsstrassenunterhalt	87
2.5.1	Betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen	87
2.5.2	Baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen	88
2.5.3	Werkhöfe für den Strassenunterhalt	88
2.6	Gesamtverkehr	89
2.6.1	Sanierung Fussgängerübergänge an Kantonsstrassen	89
2.6.2	Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen	89
2.6.3	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen an Kantonsstrassen	90
2.6.4	Verkehrsmanagement	90
2.7	Mittelbedarf	90
2.7.1	Werkgebundene Beiträge	90
2.7.2	Pauschale Beiträge an die Gemeinden	90
2.7.3	Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite	91
2.7.4	Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	91
2.7.5	Unterhalt von Kantonsstrassen	91
2.7.6	Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen	92
2.7.7	Strassenbau	92
2.7.8	Gesamtschau	93
2.8	Verfügbare Mittel	93
2.8.1	Grundlagen	93
2.8.2	Prognose über die Entwicklung der Einnahmen	93
2.9	Strassenrechnung	97
2.10	Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen	99
2.10.1	Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999 (13. bis 17. Strassenbauprogramm)	99
2.10.2	Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus	101
2.11	Rechtliches	103
D.	XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	105
1	Anpassungsbedarf	105
1.1	Anpassungen aufgrund des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mit integriertem Netzbeschluss (NEB)	105
1.2	Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben	105
2	Rechtliches	106
E.	Antrag	107
	Beilagen und Anhänge	108
I.	Abkürzungsverzeichnis	108
II.	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	110

III.	Gesamtverkehrsstrategie	110
------	-------------------------	-----

Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023	111
---	------------

Anhang: Mittelbedarf des Kantons für den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2019 bis 2023	112
---	-----

Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023	113
--	------------

Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023: Bauvorhaben der 1. Priorität (A), der 2. Priorität (B) und weitere Projekte (C)	115
---	-----

XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	116
---	------------

Zusammenfassung

Mit der Vorlage «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019–2023» liegen erstmals das Strassenbauprogramm und das öV-Programm unter dem strategischen Dach der Gesamtverkehrsstrategie zusammen in einem Gesamtpaket vor. Im Wesentlichen werden damit zwei Ziele verfolgt: Zum einen soll es die integrierte Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung erlauben, den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von der Fussgängerin und dem Fussgänger bis zur Flugzeugpassagierin und zum Flugzeugpassagier über alle verschiedenen Verkehrsarten hinweg möglichst optimal aufeinander abgestimmt Rechnung zu tragen. Zum anderen sollen insbesondere die Infrastrukturentwicklung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs eng aufeinander abgestimmt und der Investitionsaufwand gesamthaft minimiert werden.

Die Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen (GVS SG) stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Verkehrssystems dar. Sie definiert strategische Stossrichtungen und setzt entsprechende Ziele. Insbesondere werden Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln festgelegt. Darüber hinaus wird auch der Umgang mit den Herausforderungen der künftigen Mobilität aufgezeigt. Die am 27. Juni 2017 von der Regierung verabschiedete GVS SG dient instrumentell als Klammer zwischen dem kantonalen Richtplan und den öV- und Strassenbauprogrammen. Sie bildete die strategische Grundlage für die Erarbeitung sowohl des 17. Strassenbauprogramms (2019–2023) als auch des 6. öV-Programms (2019–2023). Die GVS SG ist formell Teil dieser Gesamtvorlage zur verkehrlichen Entwicklung, wird ihr aber als separater Anhang beigelegt.

Das 5. öV-Programm läuft im Dezember 2018 aus. Die darin aufgeführten Angebotsausbauten konnten grösstenteils realisiert werden. Die Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 führte zu einem Ausbau der Leistungen um 30 Prozent zu Beginn der Programmlaufzeit. Eine Verschärfung der finanziellen Vorgaben während der Programmlaufzeit führte dazu, dass ein Teil der Angebote nicht oder nicht vollständig bestellt werden konnte. Die Netto-Staatsbeiträge sind daher kleiner als die ursprünglichen Planwerte.

Das 6. öV-Programm umfasst die Periode von 2019 bis 2023. Erstmals gibt das totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr die verlangten Inhalte des Programms detailliert vor. Während der Laufzeit des 6. öV-Programms ist ein weiterer Ausbau des Bahnangebots vorgesehen. Ab 2019 kann die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen genutzt werden. Der RegioExpress zwischen St.Gallen und Konstanz soll ab 2019 stündlich verkehren (bisher zweistündlich). Verschiedene S-Bahn-Linien im nördlichen Teil des Kantons werden neu im Halbstundentakt betrieben. Im Dezember 2020 ist die Inbetriebnahme der Stadtbahn Obersee 1. Etappe vorgesehen.

Mit dieser Massnahme stehen künftig mehr Sitzplätze zwischen Uznach und Rapperswil zur Verfügung. Zudem werden zwei weitere S-Bahn-Haltestellen neu halbstündlich bedient. Auch die Angebote bei den Regional- und Ortsbussen werden verbessert. In den Regionen Wil, Fürstenland und St.Gallen Ost sowie in den Städten Rapperswil-Jona und Rorschach werden per 2019 das Busnetz und das Angebot angepasst. Wie auch im restlichen Kanton erfolgt die Ausrichtung des Fahrplanangebots konsequent auf die Angebotsstandards in Abhängigkeit von Raumtyp, Nachfrage und Kostendeckungsgrad. Dieser Ansatz unterstützt das Bestreben, den Nettobedarf an Mitteln zu stabilisieren und die Finanzierbarkeit des öffentlichen Verkehrs langfristig zu sichern.

Das vom Kantonsrat am 18. September 2013 beschlossene 16. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2018 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten die Umfahrung Wattwil 2. Etappe zur Baureife gebracht, die Bauarbeiten der Umfahrung Bütschwil begonnen und die Brücke Pfäfers - Valens in Betrieb genommen werden. Im Raum Stadt St.Gallen, in Goldach-Rorschacherberg-Rorschach wie auch in Wil konnten mit geeigneten und zielgerichteten Planungen zukunftsgerichtete und nachhaltige Projektentwicklungen fortgeführt werden, die eine möglichst optimale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sicherstellen. Nachdem die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona das Verkehrsentslastungsprojekt im Jahr 2011 abgelehnt haben, konnten neue Varianten zur Mobilitätsukunft Rapperswil-Jona unter Einbezug der Bevölkerung entwickelt werden.

Das 17. Strassenbauprogramm (SBP) für die Jahre 2019 bis 2023 sieht hinsichtlich den zentralen kantonalen Grossprojekten vor, die «Umfahrung Bütschwil» sowie die «Umfahrung Wattwil, 2. Etappe» fertig zu stellen. Ebenfalls werden die Vorhaben zur Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen, der Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West mit Netzergänzung Nord (Bronschhofen) und der Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach zur Baureife geführt oder es wird zumindest mit deren Realisierung begonnen. Daneben enthält das neue SBP erneut mehrere weitere mittlere und kleine Vorhaben.

Das 17. SBP (2019–2023) umfasst für die Kantonsstrassen-Vorhaben Projekte mit Gesamtkosten von rund 501 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 338 Mio. Franken beizutragen hat (siehe Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023, 1. Priorität). Weiter sind in diesem Anhang Projekte mit geringerer Priorität aufgeführt, deren Ausführung vorderhand nicht im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms geplant ist. Einzelne Vorhaben der 2. Priorität können aber 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. Schliesslich gilt es aufgrund des 17. SBP herauszustreichen, dass längerfristig betrachtet im Strassenfonds für die aus fachlicher Sicht perspektivisch angekehrten Grossprojekte (z.B. Umfahrungen, Netzergänzungen usw.), Agglomerationsprojekte, Umsetzungsmassnahmen BehiG, öV-Priorisierungen, Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen deutlich zu wenig Mittel zur Verfügung stehen.

Die priorisierten Vorhaben können nur finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen eintreffen und zudem der Strassenfonds um 131 Mio. defondiert wird. Der Trend für die Jahre 2024 bis 2033 zeigt deutlich, dass unter den angenommenen Rahmenbedingungen dem Kanton St.Gallen bis Ende 2033 für sämtliche Vorhaben lediglich insgesamt 135 Mio. Franken zur Verfügung stehen werden. Auf diese Situation kann mit einer Erhöhung der Einnahmen, einer strikteren Priorisierung der Vorhaben oder einer höheren Verschuldung des Strassenfonds reagiert werden. In der Vorbereitung des nächsten Strassenbauprogramms muss der richtige Massnahmenmix evaluiert werden.

Die Vorlage zur verkehrlichen Entwicklung beinhaltet auch den XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan. Konkret werden hinsichtlich dem Kantonsstrassenplan alle Entlassungen oder Neuaufnahmen vorgenommen, die sich entweder aufgrund des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) oder aufgrund einzelner geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben ergeben haben.

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erstatten Ihnen mit dieser Vorlage Bericht zur Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen und unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwürfe des:

- Kantonsratsbeschlusses über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023;
- Kantonsratsbeschlusses über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023;
- XI. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

A Gesamtverkehr

1 Grundlagen der kantonalen Verkehrsplanung

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

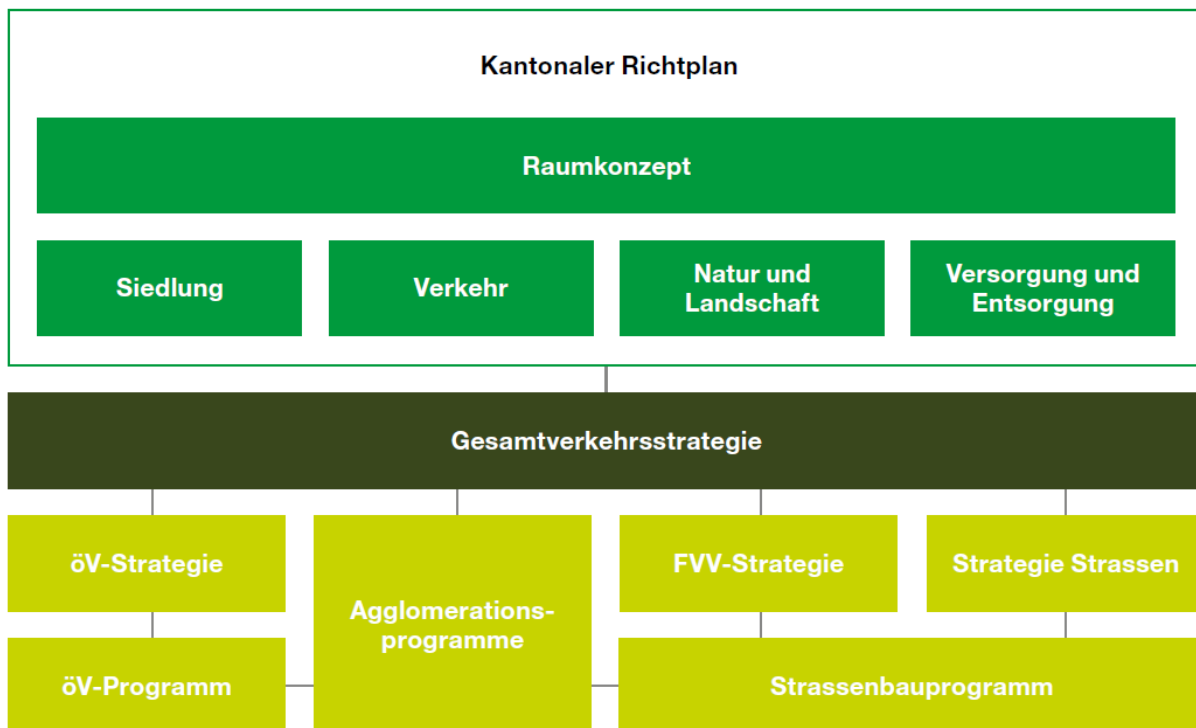


Abbildung 1: Aufbau der kantonalen Instrumente der Verkehrsplanung

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 (siehe Abbildung 2). Der kantonale Richtplan wird in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Die letzte Gesamtüberarbeitung wurde von der Regierung am 23. April 2002 erlassen und vom Bundesrat am 15. Januar 2003 genehmigt. Einige der Richtplanthemen wurden im Verlauf der letzten Jahre anlässlich periodischer Anpassungen aktualisiert, im Kapitel Verkehr insbesondere Strassen und öffentlicher Verkehr.

Am 28. April 2009 lud die Regierung das Baudepartement ein, eine Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans durchzuführen. Eine Gruppe aus externen Fachleuten und Vertretern der interessierten Stellen der Kantonsverwaltung klärte unter der Leitung des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation den Handlungsbedarf und erarbeitete ein Konzept für die Gesamtüberarbeitung des Richtplans. Handlungsbedarf im Bereich Verkehr wurde in einer besseren Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung als bisher einerseits und der Verkehrsträger untereinander andererseits festgestellt. Als Grundlage sollte zudem vor der Gesamtüberarbeitung

ein kantonales Raumkonzept erstellt werden. Am 8. Februar 2011 nahm die Regierung vom Konzept Gesamtüberarbeitung Richtplan St.Gallen zustimmend Kenntnis.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde das Raumkonzept Kanton St.Gallen erarbeitet; die Regierung verabschiedete es am 13. August 2013.

Im Anschluss daran wurde mit dem Teil Siedlung die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans definitiv an die Hand genommen. Kerninhalt der von 2014 bis 2016 dauernden Revision bildet eine verstärkte Steuerung der Siedlungsentwicklung nach innen. Neu aufgenommen wurden auch Vorgaben zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Teil Siedlung wurde aufgrund der strikten Vorgaben des revidierten Raumplanungsgesetzes verbunden mit einem Ultimatum betreffend Moratorium für die weitere Siedlungsentwicklung vorgezogen. Der Erlass durch die Regierung erfolgte am 17. Januar 2017, die Genehmigung durch den Bund am 1. November 2017.

Im Jahr 2017 wurde mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplanteils Verkehr gestartet. Die Verwendung der GVS SG als strategische Grundlage wurde von der Regierung am 27. Juni 2017 bekräftigt. Der Abschluss des Projekts ist für das Jahr 2019 vorgesehen. Die Überarbeitung der restlichen zwei Teile des Richtplans folgt in weiteren Etappen. Grundlagenarbeiten dafür wurden im Jahr 2017 gestartet.

1.2 Raumkonzepte

a) *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 Kantons Grenzen 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 Liechtenstein, 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.

b) *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 und der Vernehmlassung dazu 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 verschiedener 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) und kurz- / 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.

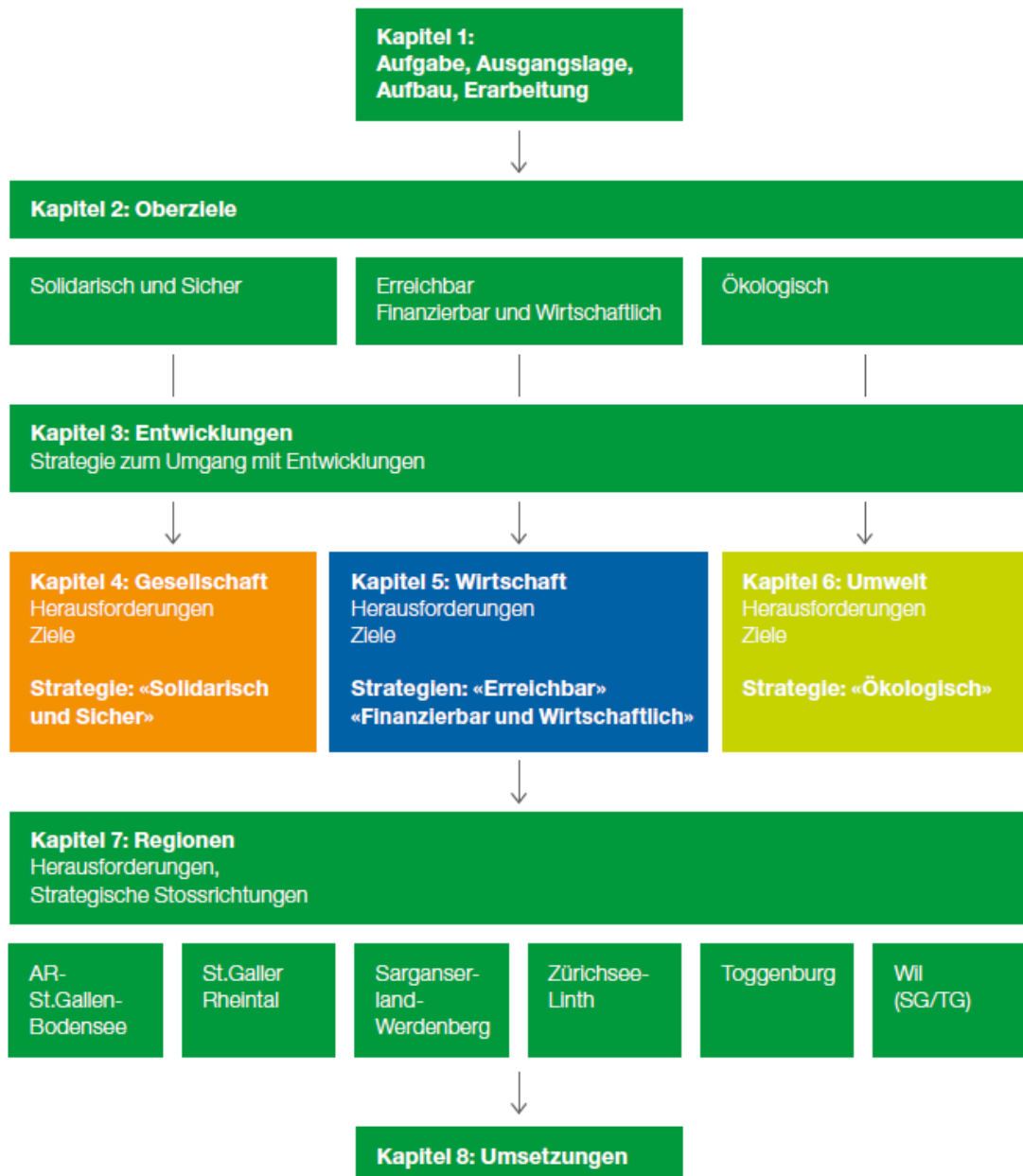


Abbildung 2: Aufbau und Funktionen der GVS SG

Die Regierung hat am 27. Juni 2017 die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen verabschiedet. Die vollständige GVS ist als Anhang III dieser Vorlage ersichtlich. Die GVS ist zudem im Internet einsehbar.¹

1.3.1 Rechtliche Grundlagen

Die Verfassung des Kantons St.Gallen beinhaltet folgende Artikel, die sich direkt oder indirekt zum Verkehr äussern:

Art. 16 *Umweltschutz*

¹ 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*

¹ 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*

¹ 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.

² Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Art. 19 *Wirtschaft und Arbeit*

¹ 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*

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

² Kanton und Gemeinden verwenden die öffentlichen Mittel wirtschaftlich und wirksam.

³ Sie berücksichtigen für Voranschlag und Rechnung die Grundsätze von Transparenz und Öffentlichkeit.

Art. 100 *Aufsicht*

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

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

¹ Abrufbar unter <https://www.sg.ch/home/mobilitaet.html>.

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. 9–23). Diese bringen den Konsens über die zukünftige Entwicklung weit-sichtlich 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 Entscheidungsprozesse in allen Politikfeldern zu integrieren. In ihrer Schwerpunktplanung 2013–2017 legte die Regierung drei Handlungs- und Entscheidungsprinzipien fest:

- Das Prinzip der Effizienz: wirtschaftlich und ressourceneffizient produzieren.
- Das Prinzip der Gerechtigkeit: Ressourcen gerecht verteilen und Entscheidungsfreiheit der kommenden Generationen sichern.
- Das Prinzip der Werterhaltung: Ressourcen erhalten und weiterentwickeln (Real-, Natur-, Human- und Sozialkapital).

Welche Werte sind zu erhalten und weiterzuentwickeln? Dies ist eine zentrale Frage im Diskurs um Nachhaltige Entwicklung. Der Kanton St.Gallen geht von einem umfassenden Wertverständ-nis aus. Alle bestehenden Werte bilden den Kapitalstock, der grundsätzlich aus vier unterschiedli-chen 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 beigelegte Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen (GVS SG, Anhang III) wurde mit dem kantonalen Tool zur Beurteilung der Nachhaltigkeit «nawi.sg» im März 2017 geprüft und als sehr positiv bewertet. Zudem konnten Optimierungsvorschläge aus der Beurteilung nach der Ver-nehmlassung 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 hier vorliegende Sammelvorlage, die aus der übergeordneten GVS SG und den beiden daraus abgeleiteten Verkehrsprogrammen (Strassenbauprogramm, öV-Programm) dem Kantonsrat zur Beschlussfassung im Jahr 2018 vorzulegen. Damit wird sichergestellt, dass im Sinn einer koordinierten Verkehrspolitik die beiden Programme zeitlich und inhaltlich 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. Eine Abstimmung und Koordination von beantragten Strassenbauvorha-ben und Erweiterungen des öV-Angebots gewährleisten, die Ziele der GVS SG und insbesondere die Grundsätze zur Erreichbarkeit, Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Diese Abstimmung und Koordination erfolgte nach folgendem Vorgehen (Abbildung 3):

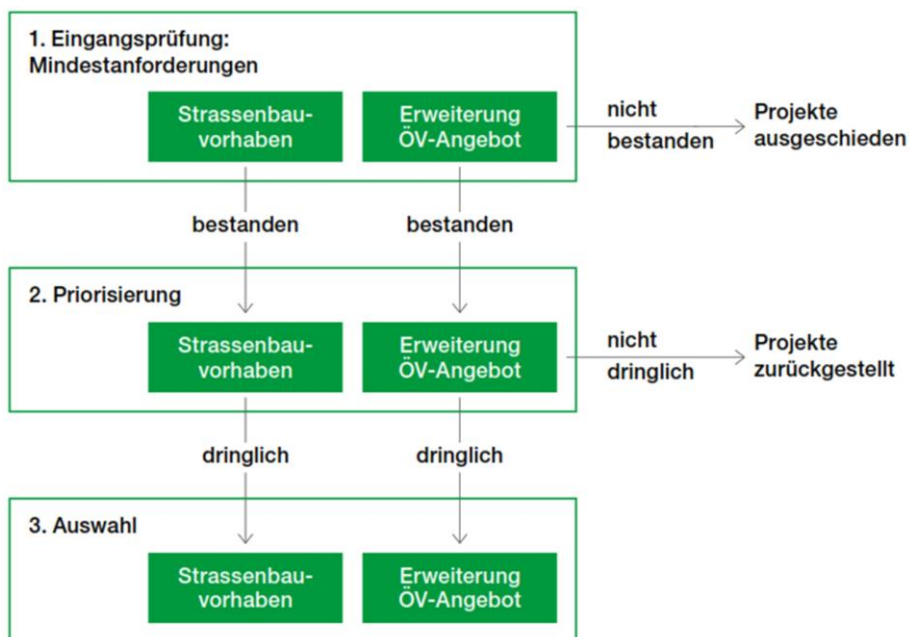


Abbildung 3: Vorgehensweise zur Erarbeitung der öV- und Strassenbauprogramme

In Schritt 1 wurden die 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 und noch keine Bewertung ist. Weiter behandelt wurden nur jene Vorhaben, welche die Kriterien der Eingangsprüfung erfüllen. War dies nicht der Fall, schied das 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, wurde eingeschätzt, ob das Projektziel nicht auch mit dem öV oder mit betrieblichen oder steuernden Massnahmen erreicht werden kann. Die Prüfung der Zweckmässigkeit von alternativen oder optimierten Massnahmen wird im Strassenbauprogramm und öV-Programm für den nächsten Planungsschritt vorgeschrieben. Handelt es sich um eine Erweiterung des öV-Angebots, welches das Strassenbauvorhaben ersetzen könnte und die Eingangsprüfung ebenfalls bestanden hat, wurden beide Vorhaben in den sektoralen Programmen bewertet und priorisiert.

In Schritt 2 wurden die Vorhaben auf Basis von Ex-ante-Analysen bewertet und anschliessend priorisiert. Dabei sind langfristige Entwicklungen, wie Bevölkerungswachstum oder zukünftige Trends und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, sowie zusätzlicher induzierter Verkehr (Rebound-Effekte) berücksichtigt.

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 des öffentlichen Verkehrs

fest und konkretisiert strategische Vorgaben und Ziele aus der GVS im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Dabei orientiert sie sich 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, Erstellung und des Betriebs der kantonalen Strasseninfrastruktur fest und konkretisiert strategische Vorgaben und Ziele aus der GVS im Bereich des Strassen- und des Fuss-Veloverkehrs. Dabei orientiert sie sich an den vier Oberzielen der GVS. Der Inhalt der beiden Teil-Strategien findet zudem Eintrag in den entsprechenden Objektblättern im kürzlich überarbeiteten kantonalen Richtplan «Teil Verkehr».

1.6 Agglomerationsprogramme

Gemäss Agglomerationspolitik des Bundes tragen die städtisch geprägten Agglomerationen am meisten zur wirtschaftlichen Entwicklung bei und sind gleichzeitig am stärksten von Siedlungs- und Verkehrsproblemen betroffen. Um Wirtschaftskraft und Lebensqualität der Agglomerationen zu erhalten und zu fördern sowie generell zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen, engagiert sich der Bund seit dem Jahr 2001 im Bereich der Agglomerationen. Die Agglomerationspolitik aus dem Jahr 2001 wurde 2015 aktualisiert.

Ein wesentliches Instrument zur Umsetzung der Agglomerationspolitik sind die Agglomerationsprogramme «Verkehr und Siedlung», die der Bund nach einer Testphase mit Modellvorhaben ab dem Jahr 2004 lancierte. Darin werden die Agglomerationen (nach Definition des Bundesamtes für Statistik [BFS]) eingeladen, ein auf die nächsten 20 Jahre angelegtes Aktionsprogramm auszuarbeiten, das den Handlungsbedarf bei der regionalen Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung sowie der Verkehrsträger untereinander aufzeigt und bei der Lösung der anstehenden Probleme massgebend sein soll. Der Bund stellt dabei eine Teilfinanzierung von 30 bis 50 Prozent an Infrastrukturprojekte in Aussicht. Bedingung ist, dass die Massnahmen im Agglomerationsprogramm einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der Gesamtkonzeption leisten und gut begründet aus Zukunftsbild und Teilstrategien abgeleitet sind. Im Gegenzug dazu verpflichtet der Bund die Agglomerationen, auch Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und nicht-infrastrukturelle Mobilität auf eigene Kosten umzusetzen. Die Höhe der Teilfinanzierung richtet sich nach der Wirksamkeit der Programme. Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Relevanz, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und ihres Reifegrads 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. Man spricht von Programmgenerationen.

Für die Förderung im Rahmen der Agglomerationsprogramme hat der Bund für den bis im Jahr 2027 befristeten Infrastrukturfonds ursprünglich 6 Mrd. Franken bereitgestellt (Infrastrukturfondsgesetz [SR 725.13; abgekürzt IFG]). 2,6 Mrd. Franken wurden für dringliche Massnahmen freigegeben, 1,5 Mrd. für die Agglomerationsprogramme der ersten Generation (2011–2014) und 1,7 Mrd. Franken für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation (2015–2018). Somit verbleiben im Infrastrukturfonds nur wenige Mio. Franken. Eine langfristige unbefristete, auch wenn reduzierte Finanzierung der Agglomerationsprogramme ab der dritten Generation konnte mit dem vom Volk im Februar 2017 angenommen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) gesichert werden (siehe dazu auch Teil C, Abschnitt 1.1.3). Dieser Fonds ist auf den 1. Januar 2018 in Kraft getreten.

Der Kanton St.Gallen engagiert sich in fünf Agglomerationen. Im Dezember 2016 wurden beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier Agglomerationsprogramme der dritten Generation zur Prüfung eingegeben: Obersee, St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Liechtenstein und Wil. Die Agglomeration Rheintal hat im November 2016 den Trägerverein gegründet und im Mai 2017 die Arbeiten im Hinblick auf ein Agglomerationsprogramm der vierten Generation aufgenommen. Die Besonderheit aller fünf St.Galler Agglomerationen ist deren Ausdehnung über die Landes- (Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein) bzw. Kantonsgrenze (St.Gallen-Bodensee, Obersee, Wil).

Zu den wesentlichen Inhalten der Agglomerationsprogramme gehören auf der Ebene Gesamtverkehr die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die Förderung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und Fuss- und Veloverkehrs, die Verkehrsentslastung 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 / Arbon-Rorschach 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. 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 in Einklang mit den Zielen und Entwicklungsvorstellungen des Kantons St.Gallen und korrespondieren mit dem kantonalen Richtplan. Neue relevante Inhalte der Agglomerationsprogramme der dritten Generation sollen im Rahmen der Richtplananpassung 18 berücksichtigt werden. Die als Projekte der Priorität A ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen sind zur Aufnahme ins 17. Strassenbauprogramm bzw. ins 6. öV-Programm unter Berücksichtigung der realistischen Umsetzung angemessen berücksichtigt (siehe dazu Teil C, Abschnitt 2.1.4).

Die definitive Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr zuhanden des Parlamentes ist auf September 2018 vorgesehen. Ab Mitte 2019 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 2019 gemäss der vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden.

2 Weitere Instrumente

2.1 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) gibt 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 an.

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 wird zum Teilraum Zürich gezählt, Sarganserland und Werdenberg zum Alpenraum Ost.

Seither wurden 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), der Neue Netzbeschluss (NEB), die 2. Programmbotschaft Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen (PEB) und die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr. Am 12. Februar 2017 haben Volk und Stände zudem der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (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 Paketes bildeten die Vorhaben der Netzfertigstellung, der Engpassbeseitigung (Module 1 bis 3), Massnahmen für das Abstellen, die Kontrolle und die Wartepplätze für Lastwagen sowie um 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 Rosenbergstunnel) 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.

2.2 Wirtschaftsstandort 2025

Zur Vorstellung der strategischen Handlungsziele für die kantonale Förderung des Wirtschaftsstandortes wurde im Jahr 2014 das Dokument «Wirtschaftsstandort 2025» veröffentlicht.² Es ersetzt das Wirtschaftsleitbild aus dem Jahr 2002. Basierend auf den Stärken und Schwächen, den Chancen und Risiken wurde folgende Vision 2025 entwickelt:

«Der Kanton St.Gallen ist ein vielseitiger, dynamischer und wirtschaftsfreundlicher Standort. Er trägt zur Förderung der allgemeinen Wohlfahrt bei. Er zeichnet sich aus durch ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot und eine gute Sozialpartnerschaft. Ein innovationsfreundliches Klima und günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen tragen zu einem gesunden Wirtschaftswachstum bei. Sie stärken den Wirtschaftsstandort in seiner Wettbewerbs- und Veränderungsfähigkeit und stellen seine Funktion als Wissens- und Werkplatz langfristig sicher. Dadurch ist der Kanton St.Gallen für Menschen und Unternehmen sehr attraktiv.»

Als wirtschaftspolitische Grundsätze wurden dabei das Nutzen der Stärken, das Verbessern der Finanzen und das verantwortungsvolle Handeln festgelegt. Dies soll ausgewogen, langfristig, grenzüberschreitend und ohne Wettbewerbsverzerrung geschehen. Basierend auf diesen Grundsätzen wurden sieben Handlungsfelder definiert.

Im Handlungsfeld «Raumplanung und Verkehrsanbindung» wird der Fokus auf die Innenentwicklung gelegt. Werden Flächen zum Wohnen und Arbeiten aktiviert, sind diese verkehrstechnisch ausreichend zu erschliessen. Die gute nationale und internationale Anbindung im Personen- und Güterverkehr ist zu erhalten.

2.3 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, helfen, die Chancen und Risiken des Gesamtverkehrssystems besser zu erkennen, und zeigen allfälligen Handlungsbedarf auf.

Die genaue Ausarbeitung des Monitoring- und des Controlling-Prozesses sowie der Indikatoren erfolgt im Anschluss an die Verabschiedung des 17. Strassenbau- bzw. des 6. öV-Programms und der damit verbundenen GVS SG.

² Abrufbar unter https://www.sg.ch/home/wirtschaft_arbeit/wirtschaftsstandort-2025.html.

B Verkehrliche Entwicklung, Teil öffentlicher Verkehr: 6. öV-Programm (2019–2023)

1 Rückblick auf das 5. öV-Programm (2014–2018)

1.1 Stand der Umsetzung

1.1.1 Angebotsausbauten

Ende 2013, kurz vor Beginn der Laufzeit des 5. öV-Programms (36.13.01), wurde die neue S-Bahn St.Gallen eingeführt. Das neu gestaltete S-Bahn-Netz umfasst 23 Linien, die sämtliche sieben Ostschweizer Kantone durchfahren. Parallel zum Ausbau des Bahnangebots fand auch ein markanter Ausbau des Busangebots statt. So konnten im ganzen Kanton über ein Dutzend regionale Knotenbahnhöfe realisiert werden, an denen optimale Anbindungen zwischen den Zügen des Fernverkehrs, den S-Bahnen und den Orts- und Regionalbussen angeboten werden.

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnte das Angebot wie folgt verbessert werden:

- Beschleunigung der S-Bahn Wil–St.Gallen;
- Drei Verbindungen je Stunde zwischen Wil, Uzwil, Flawil, Gossau und St.Gallen;
- Halbstundentakt St.Gallen–Wattwil;
- Zusätzliche S-Bahn-Linien Herisau–St.Margrethen und St.Gallen–Wittenbach;
- Halbstundentakt S-Bahn St.Gallen–Altstätten;
- Stündliche Verlängerung der S-Bahn Altstätten–Buchs–Sargans;
- Bahn-Halbstundentakt für grössere Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Sargans;
- Einführung neuer Buslinien oder Taktverdichtungen auf bestehenden Linien.

Das für die S-Bahn St.Gallen neu beschaffte Rollmaterial ist sowohl klimatisiert als auch behindertengerecht. Damit stieg der Komfort für die Reisenden und der Zugang zum öffentlichen Verkehr verbesserte sich deutlich.

Seit Dezember 2013 verkehrt der Rheintal-Express zwischen St.Gallen und Chur beschleunigt und neu bis nach Wil. In Sargans, St.Gallen und Wil bestehen gute Anschlüsse an den Fernverkehr. Auch der Voralpen-Express verkehrt zwischen St.Gallen und Rapperswil schneller.

Ende 2015 nahmen die direkten Schnellzüge zwischen St.Gallen und Konstanz den Betrieb auf. Zeitgleich führten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einen stündlich verkehrenden beschleunigten InterCity-Zug zwischen Zürich und St.Gallen ein. Die S-Bahnen ins Rheintal wurden in St.Gallen optimal mit diesem Angebot verknüpft. So konnten die Reisezeiten zwischen den Zentren reduziert werden.

Die folgenden im 5. öV-Programm aufgeführten Ausbauvorhaben konnten nicht oder nur teilweise umgesetzt werden:

- Inbetriebnahme der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (AB): Der ursprünglich geplante Termin zur Inbetriebnahme verzögert sich baubedingt um zwei Jahre. Die Eröffnung ist im Dezember 2018 vorgesehen.
- Ersatz Dieselbusse durch Trolleybusse auf einzelnen Linien des Stadtbusses St.Gallen: Die für das Jahr 2016 geplante Umstellung verzögert sich um rund fünf Jahre.
- Umstellung von sämtlichen Agglomerationslinien in Wil und St.Gallen auf Halbstundentakt am Wochenende: Ein schwächere Zunahme von Fahrgästen als prognostiziert, strengere kantonale Vorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit der einzelnen Linien sowie limitierte Finanzmittel der Besteller führten dazu, dass dieses Angebotsziel nur teilweise umgesetzt werden konnte.
- Ausbau der grenzüberschreitenden Buslinien Schweiz/Österreich: Dieses Angebotsziel konnte nur teilweise erreicht werden. Ein Versuchsbetrieb zwischen Oberriet und Rankweil musste

mangels Nachfrage vorzeitig eingestellt werden. Als Ursachen werden die grossen Preisunterschiede aufgrund der unterschiedlichen Tarife Schweiz/Österreich sowie die unzureichende Fahrplanstabilität aufgrund der fehlenden öV-Priorisierung entlang dieser Linie vermutet. Auf den übrigen Linien steht die Idee des Angebotsausbaus häufig einem schwachen Nachfragewachstum sowie den gesetzlichen Vorgaben bezüglich Wirtschaftlichkeit gegenüber.

Die im 5. öV-Programm nicht umgesetzten Angebotsausbauten wurden auf ihre Gültigkeit hin überprüft und anschliessend grösstenteils ins 6. öV-Programm übernommen.

1.1.1.a Wirkung der Ausbauten

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 erhöhte sich das abgeltungsberechtigte Leistungsangebot sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr um über 20 Prozent. Der Fokus der Planung des neuen öV-Angebots lag dabei unter anderem auf der Steigerung der Effizienz. Sowohl bei den Bussen als auch bei den Bahnen wurde dieses Ziel erreicht: Bei beiden Verkehrsträgern sanken die Vollkosten je Kurskilometer gesamthaft um rund 10 Prozent.

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen stieg während der Programmperiode weniger stark als der vollzogene Ausbau des Angebots. Diese Entwicklung ist nicht aussergewöhnlich und bei der Einführung neuer Angebote im öffentlichen Verkehr regelmässig zu beobachten. Einem Ausbau der Verkehrsleistungen um 20 Prozent steht ein Nachfragewachstum von 10 Prozent gegenüber. Trotz Effizienzsteigerungen führt dies dazu, dass die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton stiegen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton muss daher gezielt und mit dem Ziel eines steigenden Kostendeckungsgrads verfolgt werden. Um dies zu erreichen, dienen Strategien zum Gesamtverkehr und zum öffentlichen Verkehr, transparente Angebotsstandards und gesetzlich verankerte Kriterien zur Mindestwirtschaftlichkeit von Angeboten. Auch wird das bestehende Angebot laufend überprüft. Detaillierte Kennzahlen zum gesamten System, aber auch zu einzelnen Linien, sind im «Standbericht zum öffentlichen Verkehr im Kanton St.Gallen» zu finden, der regelmässig überarbeitet und online veröffentlicht wird.³

Die Zufriedenheit der Kundschaft hat während der Programmperiode zugenommen, wie Befragungen zeigen. In den Jahren 2008 und 2011 erreichte die Gesamtzufriedenheit einen Wert von 75 Punkten. 2014 stieg dieser Wert auf 76 Punkte. Eine starke Zunahme der Zufriedenheit zwischen 2011 und 2014 konnte bei den Teilaspekten «Angebot» und «Netzqualität» verzeichnet werden. Dieser Trend ist erfreulich, war die Verbesserung des Angebots und dessen Netzwirkung doch das Hauptziel der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013.

Im Kanton St.Gallen, wie in der Schweiz, legen die Menschen rund zwei Drittel ihrer Tagesdistanzen mit dem Auto zurück. Unterschiede gibt es bei der Aufteilung nach Raumtypen. In den städtischen Kernräumen werden rund 25 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr und knapp 10 Prozent mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt. Ausserhalb der städtischen Kernräume liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei über 70 Prozent, mit entsprechend geringeren Anteilen bei den übrigen Verkehrsträgern. In der Programmperiode blieb der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr konstant. Im Korridor zwischen Wil, St.Gallen und Rorschach ist ein leichter Anstieg des Anteils des öffentlichen Verkehrs zu verzeichnen.

1.1.1.b Planung

Zwischen 2014 und 2018 erfolgten in einigen Regionen des Kantons umfangreiche Planungsarbeiten zur Weiterentwicklung und Optimierung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Im Raum Obersee-Rapperswil starteten die Vorbereitungen zur Einführung der Stadtbahn Obersee, die gemäss

³ Abrufbar unter https://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr/kennzahlen/infobroschuere_oeffentlicher.html.

aktuellem Kenntnisstand im Dezember 2020 in Betrieb geht. Neue Buskonzepte wurden in Rapperswil, Wil, im Fürstenland, in Rorschach und im Raum St.Gallen Ost / Oberthurgau entworfen. Einerseits werden die Fahrpläne auf die ändernden Verkehrszeiten der Bahnen angepasst. Andererseits werden zur Optimierung der bestehenden Konzepte die Erfahrungen des täglichen Betriebs und die beobachtete Nachfragewirkung genutzt. Diese Erfahrungen und Planungen sind im 6. öV-Programm abgebildet.

1.1.2 Infrastrukturverbesserungen

Während der laufenden Programmperiode konnte, mit finanzieller Beteiligung der Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und des Kantons St.Gallen sowie einem Beitrag des Bundes gestützt auf das Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach der ersten Generation, der Bau der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (AB) vorangetrieben werden. An verschiedenen Orten im Kanton wurden Bushöfe oder Umsteigehaltestellen errichtet, um den Komfort und die Sicherheit der Reisenden zu verbessern. Die Zahl der Bahnhöfe, die einen behindertenfreundlichen Zugang mit hohen Perrons und Rampen anbieten, stieg. Die Aufwendungen sind in Abschnitt 1.2.1 ersichtlich.

1.1.3 Integraler Tarifverbund

Der Tarifverbund Ostwind ist seit 2011 rechtlich als Genossenschaft organisiert. Als Genossenschafter sind 25 Transportunternehmen und ein Verkehrsverbund beteiligt. Die Verbundeinnahmen betragen über 160 Mio. Franken je Jahr. Das Gebiet des Ostwinds umfasst die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus (Beitritt 2013) und Schaffhausen (Beitritt 2017) sowie den Bezirk March (Beitritt 2014). Seit Ende 2013 bestehen zudem Kooperationsverträge mit dem Fürstentum Liechtenstein und dem Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV).

Die im 5. öV-Programm (Abschnitt 5.10) gesetzten Ziele zum Tarifverbund wurden erreicht. Anpassungen bei den Tarifen erfolgten in Abstimmung mit den nationalen Preisanpassungen. Dank der Wiedereinführung der Ringzone um die Stadt St.Gallen wird die Zahlungsbereitschaft besser erfasst und Mehrumsatz generiert. Das vorhandene Billettsortiment bewährte sich und wird bewusst übersichtlich und einfach gehalten. Auch der Zugang zum Billett vereinfachte sich: Mit der Ostwind-App können Fahrausweise direkt auf dem Mobiltelefon gelöst werden. Der Bestellprozess für Firmenabos wurde zudem digitalisiert und ermöglicht so den beteiligten Firmen eine effiziente Abwicklung der Bestellungen. Mit der Einführung der Gästekarte OSKAR im Jahr 2016, dank welcher Besucher freie Fahrt im gesamten Ostwind-Gebiet geniessen, konnte die Palette um ein innovatives Produkt erweitert werden. 2017 folgte die Einführung von FAIRTIQ. Vor und nach der Reise im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind wird mittels der Ticket-App ein- und ausgecheckt. Das System erkennt dank Standortermittlung die gefahrene Strecke und verrechnet im Anschluss das passende Ticket auf das hinterlegte Zahlungsmittel. In der Startphase nahm die Zahl der App-Nutzer monatlich im zweistelligen Prozentbereich zu.

1.1.4 Bestellung des Ortsverkehrs durch den Kanton

Mit der Umsetzung des Sparpakets II (Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushalts [33.12.09 / 22.12.11]) hat der Kantonsrat im Juni 2013 die Finanzierung neu geregelt. Ziel war es u.a., die historisch gewachsenen Finanzierungsmechanismen zu entflechten. Die beschlossenen Änderungen im Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG EBG) und im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5; abgekürzt GöV) wurden gestaffelt umgesetzt. Eine der markantesten Änderungen ist die Bestellung des Ortsverkehrs. Bis 2015 beteiligte sich der Kanton nur an Linien des Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung. Die übrigen Ortsverkehrsangebote waren Sache der Gemeinden. Seit 2016 ist die Planung und Bestellung des ganzen Ortsverkehrs Aufgabe des Kantons. Somit wird der ganze Regional- und Ortsverkehr durch eine Hand geplant und bestellt. Für die Mitfinanzierung durch die Gemeinden wird nicht mehr zwischen Orts- und Regionalverkehr unterschieden.

1.1.5 Gesetzesrevision aufgrund neuer Finanzierung der Bahninfrastruktur

Auf Bundesebene wurden die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) neu geregelt. Mit dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird der Betrieb und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur finanziert. Gespiessen wird der BIF aus verschiedenen Quellen. Unter anderem haben die Kantone jährlich 500 Mio. Franken zu leisten.

Die Änderungen bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur mussten in der kantonalen Gesetzgebung nachgeführt werden. Dabei wurden das EG EBG und das alte GöV in einer neuen Gesetzesvorlage zusammengefasst. Das neue GöV ist seit Anfang 2016 in Vollzug. Damit wurde die mit dem Sparpaket II angestrebte Entflechtung der öV-Finanzierung abgeschlossen. Die Gemeinden leisten zuhanden des Kantons einen einheitlichen Beitrag von 50 Prozent an die Kosten für Angebotsabgeltungen, Beiträge an Tarifverbünde, BIF-Beiträge und allfällige Finanzierungen von Bahninfrastrukturen ausserhalb des BIF. Bei den BIF-Beiträgen ist im Gesetz eine maximale Höhe von 17 Mio. Franken verankert worden.

1.2 Mittelbedarf

1.2.1 Übersicht

Mit dem 5. öV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 beschloss der Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr in dieser Periode mit insgesamt 383,3 Mio. Franken zu fördern. Die effektiven Aufwendungen des Kantons zugunsten des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 bis 2018 betragen voraussichtlich rund 344,7 Mio. Franken oder durchschnittlich 68,9 Mio. Franken jährlich. Das sind während der 5-jährigen Programmperiode 38,6 Mio. Franken weniger als ursprünglich angenommen.

In den Jahren 2014 bis 2018 haben sich die Netto-Staatsbeiträge wie folgt entwickelt (Angaben in 1'000 Fr.):

	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Verkehrsangebot						
Regionalverkehr	46'141	45'165	43'440	42'800	46'434	223'980
Tarifverbünde	504	400	316	241	239	1'700
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbünde geleistet	46'645	45'565	43'756	43'041	46'673	225'680
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbünde geplant	53'589	52'805	61'497	66'258	70'405	304'554
Differenz	-6'944	-7'240	-17'741	-23'217	-23'732	-78'874

Infrastruktur: BIF

Bahninfrastrukturfonds BIF (ab 2016)	0	0	16'676	16'575	16'575	49'826
Total Infrastruktur BIF geleistet	0	0	16'676	16'575	16'575	49'826
Total Infrastruktur BIF geplant	0	0	0	0	0	0
Differenz	0	0	16'676	16'575	16'575	49'826

Infrastruktur: eigene Investitionen

Substanzerhalt und Erneuerung Privatbahninfrastruktur (bis 2015)	5'762	6'198	4'900	4'024	2'166	23'050
Infrastrukturausbau S-Bahnen, AP Ost 1.TE und SBB-Publikumsanlagen	6'502	8'002	7'601	7'069	2'979	32'153
Infrastrukturausbau in den Agglomerationen	1'570	2'747	1'072	3'990	4'100	13'479
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte	-47	819	-247	0	0	525

Total Infrastruktur eigene Investitionen geleistet	13'787	17'766	13'326	15'083	9'245	69'207
Total Infrastruktur eigene Investitionen geplant	13'960	17'825	16'637	13'475	16'827	78'724
Differenz	-173	-59	-3'311	1'608	-7'582	-9'517
Total Infrastruktur geleistet	13'787	17'766	30'002	31'658	25'820	119'033
Total Infrastruktur geplant	13'960	17'825	16'637	13'475	16'827	78'724
Differenz	-173	-59	13'365	18'183	8'993	40'309
Gesamttotal geleistet	60'432	63'331	73'758	74'699	72'493	344'713
Gesamttotal geplant	67'549	70'630	78'134	79'733	87'232	383'278
Differenz	7'117	7'299	4'376	5'034	14'739	38'565

Tabelle 1: Entwicklung Netto-Staatsbeiträge 2014–2018

1.2.2 Begründung der Abweichungen

Die Abgeltungen an die Transportunternehmen für die Bestellungen des Verkehrsangebots nach dem GöV (total Verkehrsangebot inkl. Tarifverbunde) werden über den Zeitraum von fünf Jahren rund 78,9 Mio. Franken tiefer ausfallen als geplant. Die Gründe sind:

- Mit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sind ab 2016 die Abgeltungen an den Betrieb der Infrastruktur von rund 18 Mio. Franken weggefallen.
- Im Zuge des kantonalen Entlastungsprogramms EP 2013 wurde der Angebotsausbau der S-Bahn deutlich reduziert, weshalb rund 11,4 Mio. Franken nicht benötigt wurden.
- Auch der Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehrs sowie die ergänzenden Massnahmen fielen geringer aus. Die Reduktion beträgt 15,5 Mio. Franken.
- Mit erfolgreich geführten Offertverhandlungen, höheren Erlösen und Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen reduzierten sich die Ausgaben um 16,1 Mio. Franken.
- Der Bund erhöhte die Beiträge an den Kanton St.Gallen überdurchschnittlich. Dies führte zu einer Entlastung gegenüber den Planwerten von 17,9 Mio. Franken.

Der Planwert «Total Infrastruktur eigene Investitionen» liegt um 9,5 Mio. Franken über den effektiv geleisteten Beiträgen, dies ohne Berücksichtigung der jährlichen Einlagen in den BIF. Der Kanton St.Gallen beteiligt sich seit 2016 an den Kosten des BIF mit jährlichen Einlagen, was zu einem Ausgabenwachstum bei der Finanzierung der Infrastruktur von 40,3 Mio. Franken führte.

2 6. öV-Programm (2019–2023)

2.1 Auftrag des Kantonsrates

2.1.1 Mehrjahresprogramme

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

Art. 2 öV-Programm

¹ Der Kantonsrat beschliesst zur Planung des öffentlichen Personenverkehrs ein mehrjähriges öV-Programm.

² 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;

³ Es wird mit den übergeordneten Bundesprogrammen und dem Strassenbauprogramm zeitlich und inhaltlich abgestimmt.

Art. 3 Einbezug der politischen Gemeinden: Grundsatz

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

Art. 4 Koordination

¹ Die politischen Gemeinden koordinieren ihre Anliegen zum öffentlichen Personenverkehr auf regionaler Ebene.

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

Der Kantonsrat beschloss am 18. September 2013 das 5. öV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018. Für die Jahre 2019 bis 2023 wird das 6. öV-Programm vorgelegt.

2.1.2 Hängige parlamentarische Aufträge

Im Rahmen der Beratungen zur Botschaft zum 5. öV-Programm vom 15. August 2013 hat der Kantonsrat die Regierung eingeladen, verschiedene Geschäfte zu forcieren. Zur zeitnahen Umsetzung von Projekten für die notwendigen Infrastrukturbauten im Kanton St. Gallen soll der Einbezug der Ressourcen der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) geprüft und die Zusammenarbeit zwischen SBB und SOB initiiert werden. Die Planung der Infrastrukturbauten für das Bahny sowie die betriebliche Umsetzung sei voranzutreiben, mit dem Ziel, die Etappen Buchs–Sevelen sowie Oberriet bis 2018 zu realisieren. Das Projekt FL.A.CH soll bis 2018 umgesetzt werden. Die S-Bahn Obersee soll bis 2018 verwirklicht und auf dieser Basis auch das Verkehrsangebot aus dem Grossraum Zürich ins Toggenburg ausgebaut werden. Die Wiedereröffnung der Bahnhaltstellen Schwarzenbach und Algetshausen-Henau sei aktiv anzugehen. Die Förderung des Güterverkehrs sei zu konkretisieren und die dafür notwendigen Massnahmen zu ergreifen.

Am 24. November 2014 hat der Kantonsrat das Postulat 43.14.04 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» gutgeheissen. Die Regierung wurde eingeladen, die Möglichkeit zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Grossraums St.Gallen-Bodensee/Rheintal unter Berücksichtigung der bisherigen Planungen (kantonaes öV-Programm, ZEB, HGV, AP Ost, Raumkonzept St.Gallen, Aggloprogramm usw.) sowie unter Berücksichtigung der Interessen aller Regionen im Korridor

Wil–St.Gallen–Rheintal in einem Bericht aufzuzeigen. Die vorberatende Kommission des Kantonsrates hat den Bericht 40.17.05 am 23. Oktober 2017 beraten. Der Kantonsrat hat den Bericht am 28. November 2017 zur Kenntnis genommen und den Anträgen der vorberatenden Kommission einstimmig zugestimmt. Folgende Aufträge nach Art. 95 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) wurden dabei erteilt:

«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 Planauflageverfahren 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;
5. die internationalen Verbindungen nach München und in den süddeutschen Raum zu sichern und zu verbessern;
6. beim BAV zu fordern, dass der Rheintalexpress, der Voralpenexpress sowie die Linie St.Gallen–Konstanz in die Fernverkehrskonzession aufgenommen werden.

Die Regierung wird eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zum Ausbauschnitt 2035 folgende Schwerpunkte einzubringen:

- a) Infrastrukturmassnahmen zur Umsetzung des Vollknotens St.Gallen;
- b) Doppelspurausbau Rorschach–Rorschach Stadt;
- c) Doppelspurausbau Mühlehorn / Tiefenwinkel.»

2.1.3 Koordination mit den finanziellen Vorgaben von Bund und Kanton

2.1.3.a Verpflichtungskredit RPV des Bundes

Der regionale Personenverkehr (RPV) wird rege genutzt: Die Nachfrage stieg seit 2007 um jeweils 4 bis 5 Prozent je Jahr. Um die weiter steigenden Bedürfnisse abzudecken, will der Bund für die Jahre 2018 bis 2021 seine Beiträge weiter erhöhen. Dadurch wird die Umsetzung neuer Angebote möglich, zu denen beispielsweise neue Elemente der S-Bahn im Aargau, im Waadtland, in Zürich oder in der Ostschweiz gehören. Ebenso wird die Voraussetzung für die notwendige Modernisierung des Rollmaterials im RPV geschaffen. Der Bund rechnet in den Jahren 2018 bis 2021 mit Mehrkosten von rund 880 Mio. Franken.

Zur Sicherstellung der Bundesfinanzierung wird erstmals ein vierjähriger Verpflichtungskredit eingeführt. Dieser beträgt 4,085 Mrd. Franken (4,104 Mrd. Franken abzüglich einer nachträglichen Kürzung von 19 Mio. Franken) und beinhaltet eine festgelegte Wachstumsrate von 2,6 bzw. 3,1 Prozent je Jahr (in Klammern):

- Budget 2018 975,4 Mio. Franken (+ 2,6 Prozent gegenüber 2017)
- Finanzplan 2019 1005,3 Mio. Franken (+ 3,1 Prozent gegenüber 2018)
- Finanzplan 2020 1036,2 Mio. Franken (+ 3,1 Prozent gegenüber 2019)
- Finanzplan 2021 1068,0 Mio. Franken (+ 3,1 Prozent gegenüber 2020)

Im Vergleich zum Beitrag für das Jahr 2017 von 951,1 Mio. Franken wird der Bund für die kommenden Jahre mehr Mittel zur Verfügung stellen und einen wichtigen Teil der Mehrkosten finanzieren, die 2018 bis 2021 im RPV erwartet werden. Der restliche Anteil soll durch die Transportunternehmen mit einer effizienteren Organisation und einem effizienteren Betrieb, durch die Kundinnen und Kunden mit Tarifanpassungen sowie durch die Kantone aufgefangen werden. Dabei liegt die Kompetenz für Tarifanpassungen grundsätzlich bei den Transportunternehmen.

Mit dem Verpflichtungskredit 2018–2021 legt der Bund seine Mittel für den RPV erstmals für eine Vierjahresperiode verbindlich fest. Dies erhöht die Planungssicherheit für alle Beteiligten. Bisher wurden die Kredite jeweils jährlich festgelegt. Definitiv über die Freigabe der einzelnen Jahreskredite entscheidet das Parlament im jährlichen Budgetprozess.

Der Bund ermöglicht mit dem Verpflichtungskredit für den RPV ein Ausgabenwachstum von 2,6 bzw. 3,1 Prozent je Jahr. Dies ist deutlich mehr als die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate für kantonale Beiträge gemäss Bericht der Regierung 33.16.04.A «Langfristige Finanzperspektiven» vom 22. Dezember 2015. Mittelfristig sollen die Kantonsbeiträge an den öffentlichen Verkehr auf einem Niveau in der Grössenordnung von 2 Prozent konsolidiert werden. Im Gegensatz zum Bund beinhalten die 2 Prozent nicht nur Beiträge an den RPV sondern auch Beiträge an die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Diese werden gemäss aktueller Planung durch höhere Beiträge des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes deutlich ansteigen, weshalb in den Jahren 2018 bis 2021 für den RPV auf kantonaler Ebene weniger Beiträge zur Verfügung stehen als auf Bundesebene.

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. In ihrem Bericht 33.16.04A «Langfristige Finanzperspektiven» vom 22. Dezember 2015 zeigt die Regierung für die Jahre 2019 bis 2035 auf, dass im kantonalen Haushalt durchwegs negative Rechnungsergebnisse zu erwarten sind. Hauptgrund sind die überproportional wachsenden Staatsbeiträge.

Basierend auf der Analyse der Staatsbeiträge sprach sich die Regierung je Staatsbeitrag für Handlungsempfehlungen aus. Gestützt auf diese Handlungsempfehlungen verabschiedete die Regierung am 5. Juli 2016 ein entsprechendes Umsetzungskonzept. Bezogen auf den öffentlichen Verkehr formulierte die Regierung folgende kurz- und längerfristige Handlungsempfehlungen:

Kurzfristige Handlungsempfehlungen

- Der Auf- und Ausbau eines Benchmark-Systems ist kontinuierlich weiterzuverfolgen.
- Mögliche Ausbauvorhaben sind frühzeitig und transparent der Regierung zum Entscheid vorzulegen, in der Regel auch in Form von Varianten.
- Mit Blick auf die Erarbeitung künftiger öV-Programme sind Grundsatzfragen zur Anpassung der Angebots- und Qualitätsstandards bzw. zur Überprüfung der Steuerungsmechanismen frühzeitig und in Form von Varianten der Regierung vorzulegen.
- Es sind Massnahmen zu prüfen, welche die systematische Steuerung des effizienten Mitteleinsatzes im öffentlichen Verkehr erlauben.
- Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Staatsbeiträge an den öffentlichen Verkehr soll mittelfristig auf einem Niveau in der Grössenordnung von 2 Prozent konsolidiert werden.

Langfristige Handlungsempfehlungen

- Generell soll das Reporting verbessert werden. Dabei sind die finanziellen Rahmenbedingungen aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die langfristige Gesamtsicht darzulegen und mit der aktuell geltenden Strategie gemäss öV-Programm abzustimmen.
- Es sollen eine verlässliche gesamtheitliche finanzielle Steuerung wie auch Finanzierungsregeln entwickelt werden, damit der Kanton seine Verantwortung für eine strategiekonforme Angebots- und Infrastrukturplanung sachgerecht wahrnehmen kann. Das Ziel ist, die Stabilisierung des Ausgabenwachstums auf einem tiefen Niveau zu halten.
- Zusammen mit den Nachbarkantonen und den Transportunternehmen (TU) sollen Kooperationen in ausgewählten Bereichen gesucht und systematisch ausgebaut werden.

Das Bundesamt für Raumentwicklung prognostiziert, dass die Gesamtmobilität zwischen 2000 und 2030 um 15 bis 30 Prozent anwächst. Die gesamten Personenverkehrsleistungen werden je nach Szenario zwischen 2000 und 2030 von rund 111 Mrd. Personenkilometer (Pkm) um rund 17 bis 32 Mrd. Pkm zunehmen. Damit weiterhin ein nachfragegerechtes öV-Angebot bereitgestellt werden kann, muss ein gezielter Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots möglich sein. Ansonsten kann das prognostizierte überdurchschnittliche Wachstum im öffentlichen Verkehr nicht mehr bewältigt werden. Mit dem Erlass des GöV hat der Kanton St.Gallen folgende Ziele formuliert:

- das Gesamtverkehrssystem zu stärken;
- eine umweltgerechte, wirtschaftliche und allen Bevölkerungskreisen zugängliche Mobilität zu fördern;
- und einen wesentlichen Beitrag an die Entlastung des Strassennetzes zu leisten.

Mit einer Reduktion der Staatsbeiträge an öffentliche Verkehrsleistungen oder einer Änderung der Angebotsstandards können die Ziele des GöV nicht mehr umgesetzt werden und der öffentliche Verkehr kann keinen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes leisten. Vielmehr besteht bei Einschränkungen der finanziellen Mittel bzw. bei Einschränkung des Verkehrsangebots die Gefahr, dass eine politisch unerwünschte Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr erfolgen wird.

Der öffentliche Verkehr ist ein bedeutender Wirtschafts- bzw. Standortfaktor, der auch zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons beiträgt. Gemäss Schätzungen wird in der Schweiz eine direkte Wertschöpfung von rund 10,4 Mrd. Franken generiert und es werden gegen 100'000 Arbeitnehmende beschäftigt. Der öffentliche Verkehr ist auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ein bedeutender Wirtschaftssektor. Zudem leistet er einen Beitrag zur Konkurrenzfähigkeit, was Arbeitsplätze sichert und die Basis für eine weiterhin positive wirtschaftliche Entwicklung schafft. Gute Verkehrsnetze verbessern die Erreichbarkeit. Das Einzugsgebiet des Arbeitsmarktes wird erhöht und es vergrössert sich das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften für die Wirtschaft. Ein Abbau von Leistungen des öffentlichen Verkehrs wird sich negativ auf die Wirtschaftsentwicklung des Kantons auswirken. Auch ein zurückhaltender Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird der prognostizierten Entwicklung nicht gerecht und der Kanton verliert im Vergleich zu anderen Regionen der Schweiz an Wettbewerbsfähigkeit und an Attraktivität.

Das vorliegende Programm für die Jahre 2019 bis 2023 orientiert sich an der Handlungsempfehlung der Regierung gemäss Bericht 33.16.04A «Langfristige Finanzperspektiven» vom 22. Dezember 2015. Das heisst, dass die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Staatsbeiträge an den öffentlichen Verkehr mittelfristig, d.h. ab 2020 auf einem Niveau in der Grössenordnung von 2 Prozent konsolidiert wird. Darüber hinaus ist das bereits bestehende Benchmark-System kontinuierlich weiterzuentwickeln, damit eine systematische Steuerung des effizienten Mitteleinsatzes im öffentlichen Verkehr unterstützt werden kann.

Je nach Ausgestaltung und Entwicklung des von der Regierung am 16. Mai 2017 verabschiedeten Projektauftrags «Umsetzungsagenda Finanzperspektiven» können im Bereich des öffentlichen Verkehrs zusätzliche Entlastungsmassnahmen erforderlich sein.

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 dieses Gesetzes liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für Bahnausbau Schritte seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Ausbauschnitte werden seit diesem Zeitpunkt in Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) koordiniert und etappiert. Die bisherigen Planungen der Kantone mit den Eisenbahnunternehmen (Ausbauprogramm AP-Ost, 1. Teilergänzung) hat der Bund nicht in allen Punkten

übernommen. Unter anderem wurden durch den Bund auf dem dicht befahrenen Korridor zwischen Wil und St.Gallen die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs höher gewichtet und dadurch die S-Bahn in eine neue, unattraktivere Fahrlage verdrängt. Bis zur Einführung von FABI am 1. Januar 2016 wurden dank anderen Programmen des Bundes verschiedene Ausbauvorhaben abgeschlossen oder ausgelöst. Das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (SR 742.140.3; abgekürzt HGV AnG) bildete die Finanzierungsgrundlage für jene Ausbauten, die ab Dezember 2018 den Stundentakt des RegioExpresses zwischen St.Gallen und Konstanz ermöglichen. Zudem wurden über dieses Gesetz die Ausbauten zur Beschleunigung des Rheintalexpresses zwischen St.Gallen und Chur (seit Dezember 2013) und zur Beschleunigung des EuroCity-Zugs Zürich–St.Gallen–St. Margrethen–München (ab Dezember 2020) finanziert. Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG) bezweckt Leistungssteigerungen im Personenfern- und Güterverkehr, die zwischen Winterthur und St.Gallen ab Dezember 2018 realisiert werden können. Mit den Mitteln aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) zum Ausbauschnitt 2025 (AS 2025) werden jene Infrastrukturmassnahmen finanziert, die zur Einführung der ersten Etappe der Stadtbahn Obersee (Dezember 2020) und zur Einführung des Halbstundentakts beim Rheintalexpress (Dezember 2025) benötigt werden. Das eidgenössische Parlament beschliesst 2019 die Zuteilung der Mittel des nächsten Ausbauschnittes im Zeithorizont 2030/35.

Seit Anfang 2016 der Bund die komplette Planungs- und Finanzierungsverantwortung für Bahnausbauschritte übernommen hat, sind auch Termine und Fristen der Planung national geregelt. 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 gestaltet sich dabei als 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.

2.2 Vorgaben

2.2.1 Strategie öffentlicher Verkehr

Als Grundlage für die Strategie öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen dienen die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen sowie die Schwerpunktplanung der Regierung. Die Strategie legt Leitlinien bezüglich der künftigen kantonalen Politik des öffentlichen Verkehrs fest und konkretisiert strategische Vorgaben und Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Sie ersetzt den kantonalen Strategieplan öffentlicher Verkehr aus dem Jahr 2002.

2.2.1.a Strategische Ziele

Die Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie, der Schwerpunktplanung der Regierung sowie die Aufträge aus dem Bericht 40.17.05 «Erreichbarkeit St.Gallen/Bodensee–Rheintal» 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. Das Amt für öffentlichen Verkehr analysiert zurzeit alle Bushaltestellen im Kanton St.Gallen. Anhand von Kriterien wie der Zentrumsfunktion und Bedeutung, den Passagierfrequenzen und den Reisezielen von mobilitätseingeschränkten Personen werden die Haltestellen priorisiert. Daraus erarbeitet das Amt für öffentlichen Verkehr für die Strasseneigentümer einen Leitfaden mit baulichen Vorgaben für eine einheitliche Umsetzung. Dem kantonalen Tiefbauamt und den Gemeinden wird dadurch eine wichtige Grundlage für die Projektierung von Haltestellen zur Verfügung gestellt.

Qualitätssteuerung

Der Tarifverbund Ostwind (OTV) misst alle vier Jahre die Kundenzufriedenheit mit Fragebogenerhebungen. Die nächste Erhebung findet im Jahr 2018 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 Qualitätsmesssystem (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. Erste Ergebnisse liegen im Jahr 2018 für die Periode 2017 vor.

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 Potential 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

Für das 5. öV-Programm 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.

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 6. öV-Programm (Anfang 2017) hat das Amt für öffentlichen Verkehr die sechs Regionen des Kantons 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) 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 Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden entwickelten Angebotskonzepten (beispielsweise Buskonzepte Fürstenland, Wil, St.Gallen Ost/Oberthurgau) 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 7. 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.

2.3 Angebotsentwicklung Fernverkehr

Die wesentlichsten Änderungen im Angebot des Fernverkehrs erfolgen zu Beginn der Programmperiode im Dezember 2018. Der heute stündliche verkehrende InterCity-Zug zwischen St.Gallen und Zürich mit Halt in Winterthur und Zürich Flughafen wird zur Hauptverkehrszeit halbstündlich geführt. Im Dezember 2020 wird diese Verbindung dank dem Einsatz von Neigezügen nochmals um drei Minuten beschleunigt. Es ist vorgesehen, diese Züge stündlich bis nach Rorschach zu verlängern. Die übrigen Fernverkehrsprodukte mit Halt in Gossau SG, Flawil, Uzwil und Wil bedienen ab Dezember 2018 Winterthur, Zürich Flughafen, Zürich Oerlikon und Zürich HB. Eine Verbindung je Stunde wird dabei mit dem Rheintalexpress nach Rorschach–St. Margrethen–Chur verknüpft. Der Rheintalexpress zwischen St.Gallen und Chur verkehrt momentan stündlich. Der Ausbau zum Halbstundentakt ist per Dezember 2025 vorgesehen. Auch per Ende Dezember 2025 sollte der durchgehende Halbstundentakt der InterCity-Züge zwischen Zürich und Chur mit Halt in Sargans sowie die Regionalexpress-Halte Flums und Unterterzen eingeführt werden. Die aktuelle Wegleitung Fernverkehr des Bundesamtes für Verkehr gibt keine klare Auskunft darüber, ob der Angebotsausbau zum Halbstundentakt im St.Galler Rheintal in das nationale Fernverkehrsnetz integriert wird oder die zusätzlichen Verbindungen durch Bund, Kanton und Gemeinden bestellt und abgegolten werden müssen. Wohl sollen Mischkonzessionen vermieden werden. Gleichzeitig ist auf dem Basis-Netz in der Wegleitung nur ein Stundentakt vorgesehen. Die anstehende Vergabe der Fernverkehrskonzession durch das Bundesamt für Verkehr muss hier Klarheit bringen. Die Regierung erwartet, dass der Halbstundentakt im Rheintal integral in der Fernverkehrskonzession berücksichtigt wird.

2.4 Regionale Angebotsentwicklung

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 fand in weiten Teilen des Kantons ein Angebotsausbau statt. Trotz verbessertem Angebot mit höheren Taktdichten und besseren Anbindungen blieb die Nachfragesteigerung unter den Erwartungen. Entsprechend resultierten

ein höherer Abgeltungsbedarf und ein gesamthaft sinkender Kostendeckungsgrad. Dieser Umstand ist bei der Prüfung von künftigen Ausbauten im abgeltungsberechtigten Verkehr zu berücksichtigen, um die Staatsbeiträge zu stabilisieren. So bilden die Wirtschaftlichkeit, die Auslastung und die Netzwerkwirkung 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 27 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 6. öV-Programms finden mehrere relevante Entwicklungsschritte statt: Einerseits wird das Fernverkehrsangebot auf dem Korridor St.Gallen–Zürich verdichtet, andererseits wird mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie der AB das Angebot ausgebaut.

Es werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Winterthur–Zürich HB	Einführung vierte stündliche Fernverkehrsverbindung St.Gallen–Zürich HB während der Hauptverkehrszeit	2019 ⁴
St.Gallen–Winterthur–Zürich HB	Halbstündliche Direktverbindung St.Gallen–Gossau–Flawil–Uzwil–Wil–Winterthur–Flughafen–Oerlikon–Zürich HB	2019
St.Gallen–Rorschach	Weiterführung Fernverkehrszüge Zürich–St.Gallen nach Rorschach (stündlich)	2021
Zürich–München (EC)	Ausbau zum ganztägigen Zweistundentakt	2021
Rorschach–St.Margrethen–Bregenz–Lindau	Alternierend zum EC Zürich–München zweistündliche Verlängerung S7 zwischen Rorschach und Lindau	2021
AB		
Trogen–St.Gallen–Teufen–Appenzell (S21/S22)	Inbetriebnahme Durchmesserlinie Einführung von umsteigefreien Verbindungen Taktverdichtungen St.Gallen–Teufen während der Hauptverkehrszeit	2019
S-Bahn St.Gallen		
Konstanz–Romanshorn–St.Gallen / Herisau (RE)	Einführung Stundentakt RegioExpress Verlängerung nach Herisau	2019
St.Gallen–Wil (S1)	Einführung Halbstundentakt Wochenende	2019

⁴ Die Terminangaben beziehen sich nachfolgend jeweils auf das Fahrplanjahr. Das Fahrplanjahr 2019 beginnt mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018.

Die auf das Fahrplanjahr 2019 geplante Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes der S5 zwischen Weinfelden und St.Gallen an Werktagen verzögert sich. Art. 14 Abs. 2 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt VöV) verlangt, 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 werden momentan auf dieser Linie nicht erreicht.

2.4.1.b Busangebot

Sowohl für das Fürstenland als auch für den Raum St.Gallen Ost sind neue Fahrplankonzepte entwickelt worden. Bestehende Konzepte werden so einerseits optimiert und andererseits an die teils ändernden Fahrpläne der Bahn angepasst.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Abschnitt / Linie	Massnahme	Termin
Stadtbus St.Gallen	Teilweise neue Linienführungen- und -verknüpfungen mit Angebotsausbauten	2019
St.Gallen–St.Georgen	Umstellung auf Trolleybus	2021
Abtwil–St.Gallen–Wittenbach	Umstellung auf Trolleybus	2021
Gossau–Arnegg–Andwil	Ausbau zum Halbstundentakt werktags, neue Linienführung	2019
Flawil–Oberuzwil–Uzwil	Ausbau zum Halbstundentakt samstags, neue Linienführung und -verknüpfung, Erschliessung Maestrani	2019
Ortsbus Flawil	Neue Linienführung	2019
Engelburg–Bernhardzell–Waldkirch–Arnegg	Neue Linienverknüpfung	2019
St.Gallen–Wittenbach–Arbon	Einführung Halbstundentakt sonntags	2019
St.Gallen–Mörschwil–Tübach–Steinach–Horn	Neue Linienführung Ausbau zum Viertelstundentakt werktags ab Steinach, Tübach und Mörschwil nach St.Gallen	2019
Stadtbus Rorschach	Optimierung Gesamtsystem nach Abschluss Bau Bahnunterführung Rorschach Stadt und Goldach	2021

Das Nachtbusangebot zwischen Rorschach und Romanshorn wird aufgrund mangelnder Nachfrage ab Dezember 2018 eingestellt.

2.4.2 Region Rheintal

Das untere Rheintal ist ein grenzüberschreitender Lebensraum mit rund 335'000 Einwohnern. Auf St.Galler Seite leben rund 70'000 Personen, auf Vorarlberger Seite 265'000. 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 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

Das nationale und internationale Bahnangebot wurde mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 im Rheintal wesentlich ausgebaut. Ein nächster Ausbau ist auf Dezember 2025 geplant. Der Rheintalexpress wird ab diesem Zeitpunkt im Halbstundentakt verkehren.

Im Zeitraum des 6. öV-Programms sind folgende Angebotsverbesserungen und Angebotssicherungen geplant:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
Chur–St.Gallen–Zürich HB	Durchbindung des Rheintalexpresses in St.Gallen nach Winterthur–Flughafen–Zürich HB	2019
Zürich–München (EC)	Sicherung Halt St.Margrethen	2019
Zürich–München (EC)	Ausbau zum ganztägigen Zweistundentakt	2021
Rorschach–St.Margrethen–Bregenz–Lindau	Alternierend zum EC Zürich–München zweistündliche Verlängerung S7 zwischen Rorschach und Lindau	2021
Regionalverkehr Vorarlberg		
S-Bahn Vorarlberg	Stärkung grenzüberschreitendes Angebot	2021

2.4.2.b Busangebot

Die Busse im St.Galler Rheintal verkehren mit wenigen Ausnahmen mindestens im Stundentakt. Die Fahrpläne sind in der Regel auf die Verkehrszeiten der Züge an den Bahnhöfen Heerbrugg, Altstätten und St.Margrethen ausgerichtet. Im Hinblick auf die Einführung des Halbstundentaktes Rheintalexpress werden die Anschlusssituationen an den Bahnhöfen überprüft.

Das Angebot an grenzübergreifenden Linien soll verbessert werden. Es werden daher folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Synergienutzung und Abstimmung mit Angebot des Vorarlberger Verkehrsverbundes (VVV) Prüfung grenzüberschreitender Linien im Ober- und Unterrheintal	2023
Heerbrugg–Diepoldsau–Hohenems	Stärkung der Hauptachse im grenzüberschreitenden Verkehr	2023

Zusätzlich werden untenstehende Ausbauschritte auf dem regionalen Busangebot vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Schliessung Taktlücken und schrittweise Angebotsverdichtung bei Linien mit hoher Nachfrage und Wirtschaftlichkeit (1. Priorität) Überprüfung Abendangebot (2. Priorität)	2023
Durchmesserlinien	Erhöhung der innerörtlichen Erschliessung mit ergänzenden Durchmesserlinien (Korridor St.Margrethen–Diepoldsau–Vorarlberg, Altstätten–Diepoldsau–Vorarlberg, Altstätten–St.Margrethen)	2023

2.4.3 Region Sarganserland-Werdenberg

Die Region Sarganserland-Werdenberg ist ein grenznaher Lebensraum mit rund 79'000 Einwohnern und 55'000 Arbeitsplätzen. Die Zentrumsgemeinden Buchs und Sargans sind die grössten Orte. Das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel in der Region ist das Auto. Die Busse prägen weitgehend das bestehende regionale öV-Angebot. Das Marktpotential des öV wird heute nicht voll ausgeschöpft. Der Busverkehr ist aufgrund der längeren Reisezeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv. Ein grenzüberschreitender, schienengebundener Mittelverteiler als Ergänzung zur S-Bahn St.Gallen 2013 fehlt.

2.4.3.a Bahnangebot

Seit Dezember 2013 verkehren die Züge zwischen Sargans und Chur durchgehend im Halbstundentakt. Ein nächster Ausbau ist ab Dezember 2025 geplant. Der Rheintalexpress wird ab dann im Halbstundentakt verkehren und zwischen Sevelen und Sargans kann ein zusätzlicher S-Bahn-Halt wieder eingeführt werden. Im Weiteren werden auf diesen Zeitpunkt die Regionalexpress-Halte Flums und Unterterzen sowie der Halbstundentakt des InterCity-Zugs Zürich–Sargans–Chur eingeführt. Die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden S-Bahn-Netzes verzögert sich aufgrund ungeklärter Fragen bei der Finanzierung zwischen den Nachbarländern.

Im Zeitraum des 6. öV-Programms sind folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte geplant:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
Chur–St.Gallen–Zürich HB	Durchbindung des Rheintalexpresses in St.Gallen nach Winterthur–Flughafen–Zürich HB	2019
Buchs–Feldkirch	Einführung S-Bahn Liechtenstein mit halbstündlichen Verbindungen	offen

2.4.3.b Busangebot

Zusammen mit dem Ausbau des Bahnangebots 2013 wurde auch das Busangebot verdichtet und optimiert. Auf den wichtigen Achsen verkehren die Busse heute im Halbstundentakt. Die Busse im Werdenberg und im Sarganserland sind grundsätzlich auf die Knotenbahnhöfe ausgerichtet. Die wichtigsten Umsteigepunkte sind Sargans und Buchs.

Ab Sennwald, Buchs, Sevelen, Trübbach und Sargans verkehren bereits heute grenzüberschreitende Buslinien von/nach Liechtenstein. Zu den Hauptverkehrszeiten stehen die Busse auf den Rheinbrücken im Stau und verkehren nicht zuverlässig. Aufgrund der hohen Pendlerströme soll das Angebot dennoch weiter verbessert werden. Es werden daher für das internationale Busnetz nachfolgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Synergienutzung und Abstimmung mit Angebot Liechtenstein (LIEMobil)	2023
Allgemein	Erhöhung Fahrplanstabilität der grenzüberschreitenden Verbindungen	2023

Beim regionalen Busangebot werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Schliessung Taktlücken und schrittweise Verdichtung des Angebots bei Linien mit hoher Nachfrage und Wirtschaftlichkeit (1. Priorität) Überprüfung Abendangebot (2. Priorität)	2023
Buchs–Grabs–Gams–Nesslau	Optimierung Fahrplankonzept Werdenberg/Obertoggenburg	2019/2020
Walenstadt–Unterterzen–Quarten	Überprüfung öV-Angebot	2023

2.4.4 Region Zürichsee/Linth

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

Nach Bau der Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon wird im Dezember 2020 die erste Etappe der Stadtbahn Obersee eingeführt. Das Zugangebot zwischen Uznach und Rapperswil wird ausgebaut, um den steigenden Passagierzahlen Rechnung zu tragen.

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)	2021
Ziegelbrücke–Uznach–Rapperswil (S4/S6)	Einführung Halbstundentakt Ziegelbrücke–Rapperswil, Halbstundentakt Halt Benken, Halbstundentakt Halt Blumenau Wiedereinführung des perrongleichen Umstiegs von/nach S5 in Rapperswil	2021

2.4.4.b Busangebot

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 wurde das Busangebot neu ausgerichtet. Die Bedeutung von Uznach als Knotenbahnhof und Umsteigepunkt für Regionalbuslinien wurde dadurch weiter erhöht. Weitere Anschlusspunkte bilden Ziegelbrücke, Rapperswil und Jona. Im Hinblick auf die Einführung der Stadtbahn Obersee, 1.Etappe wird das Busangebot überprüft und ausgebaut.

Seit Januar 2016 bestellt der Kanton das Stadtbusangebot Rapperswil-Jona. Das Angebot deckt das Siedlungsgebiet gut ab. Die Zahl der Fahrgäste nimmt stetig zu. Die Busse stehen aber wegen des grossen Verkehrsaufkommens in Rapperswil-Jona regelmässig im Stau. Das führt zu Stabilitätsproblemen und Mehrkosten.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Schliessung Taktlücken und schrittweise Verdichtung des Angebots bei Linien mit hoher Nachfrage und Wirtschaftlichkeit (1. Priorität) Überprüfung Abendangebot (2. Priorität)	2023
Uznach–Gommiswald	Optimierung und Verdichtung Busangebot	2019
Benken–Uznach–Schmerikon	Verschiebung Linienast Uznach–Benken nach Uznach–Schmerikon	2021
Stadtbus Rapperswil	Stabilisierung Stadtbusangebot	2019/2020

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 2021 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. Reisende aus dem Toggenburg Richtung Winterthur–Zürich profitieren ab dem Fahrplanjahr 2018 von schlankeren Anschlüssen in Wil. Das obere Toggenburg wird mit einem kombinierten Bahn-Busangebot im Halbstundentakt bedient. Richtung St.Gallen verkehren halbstündlich S-Bahnen, die durch den stündlich verkehrenden Voralpenexpress ergänzt werden.

Es werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen:

S-Bahn Obersee 1. Etappe	Massnahme	Termin
St.Gallen–Wattwil–Rapperswil (S4)	Einführung halbstündliche Direktverbindung Wattwil–Rapperswil	2021

2.4.5.b Busangebot

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Allgemein	Verdichtung des Angebots in Hauptverkehrszeiten bei Linien mit hoher Nachfrage und Wirtschaftlichkeit	2023
Nesslau–Wildhaus–Buchs	Optimierung Fahrplankonzept Obertoggenburg/Werdenberg	2019/2020

2.4.6 Region Wil

Die Region Wil umfasst 22 Gemeinden aus den Kantonen St.Gallen und Thurgau. Sie ist Lebensraum für rund 115'000 Einwohner und Arbeitsort für rund 46'000 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 Regio Wil ist das überlastete Stadtzentrum von Wil. Hier stecken der motorisierte Individualverkehr und der strassengebundene ÖV gleichermassen häufig im Stau fest.

2.4.6.a Bahnangebot

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird das Bahnangebot in der Region Wil markant verändert. Die Angebote des Fernverkehrs sowie der S-Bahnen zwischen Wil und St.Gallen werden systematisiert und verkehren durchgehend halbstündlich. Das Angebot zwischen Wil und Weinfelden wird ausgebaut.

Es werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen:

Fernverkehr	Massnahme	Termin
St.Gallen–Winterthur–Zürich HB	Halbstündliche Direktverbindung St.Gallen–Gossau–Flawil–Uzwil–Wil–Winterthur–Flughafen–Oerlikon–Zürich HB	2019
S-Bahn St.Gallen		
Wil–St.Gallen (S1)	Einführung Halbstundentakt Wochenende	2019
Wil–Weinfelden–Romanshorn (S10)	Einführung Halbstundentakt werktags Verlängerung nach Romanshorn	2019
S-Bahn Zürich		
Wil–Winterthur–Zürich HB–Brugg (S12)	Stündliche S-Bahn-Direktverbindung Wil–Stadelhofen–Zürich HB–Altstetten–Brugg	2019

Im aktuell gültigen Angebotskonzept 2025 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist die Wiederaufnahme der Bedienung der Bahnhaltestelle Algetshausen-Henau nicht möglich. Für den anschliessenden Ausbauschritt 2030/35 ist die Wiedereröffnung beantragt. Mit der Wiederinbetriebnahme der Haltestelle und der halbstündlichen Bedienung durch S-Bahn-Züge wird die heute als Ersatz betriebene Buslinie zwischen Uzwil und Wil (via Algetshausen) eingestellt.

2.4.6.b Busangebot

Der Orts- und Regionalverkehr in der Region Wil wird ab dem Fahrplanjahr 2019 auf einzelnen Linien ausgebaut. Dank der Überlagerung von Linien kann auf einzelnen Abschnitten der Viertelstundentakt angeboten werden. Die Ortsbuslinie Uzwil wird im Regionalangebot integriert. Die innerörtliche Erschliessung in Uzwil wird insgesamt verbessert.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Stadtbus Wil	Schliessung Taktlücken werktags	2019
Wil–Kirchberg	Ausbau zum Halbstundentakt, Verdichtungen in Hauptverkehrszeit	2019
Wil–Zuzwil–Uzwil	Ausbau Wochenendangebot Wil–Zuzwil, neue Linienführung und -verknüpfung	2019
Uzwil–Oberuzwil–Flawil	Ausbau zum Halbstundentakt samstags, neue Linienführung und -verknüpfung	2019
Zuzwil–Zuckenriet–Niederhelfenschwil	Ausbau zum Halbstundentakt werktags	2019
Busnetz Region / Stadt Wil	Entwicklung und Umsetzung erster Teilschritte auf Basis der öV-Strategie Wil (Horizont 2030/2035)	2021

Aufgrund fehlender Nachfrage wird das Nachtbusangebot zwischen Wil und Weinfelden ab Dezember 2018 eingestellt.

2.4.7 Alternative Betriebsformen

Im Rahmen der Bahnreform 2 wurde auf Bundesebene beschlossen, bei regionalen Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30 Prozent eine Umstellung auf alternative Betriebsformen, zum Beispiel Busse, zu prüfen. Die Überprüfung erfolgt jeweils vor der Genehmigung der Beschaffung neuen Rollmaterials und vor der Entscheidung über grössere Infrastrukturinvestitionen. Eine Umstellung ist sinnvoll, wenn kundenfreundliche Alternativen vorhanden sind, die ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Bei der Überprüfung sollen gemäss Art. 19 der eidgenössischen Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.11; abgekürzt ARPV) neben der Wirtschaftlichkeit insbesondere auch die Kosten und Erlöse der Infra-

struktur der betreffenden Strecke, die Auslastung der Linie während den Hauptverkehrszeiten sowie die Auswirkung einer allfälligen Umstellung auf die Qualität der Erschliessung als Kriterien berücksichtigt werden. Wirtschaftlichkeit und Nachfrage zeigen, dass folgende Bahnlinien im Kanton St.Gallen vertieft zu prüfen sind:

- 856 Altstätten–Gais (S24);
- 857 Rorschach–Heiden (S25);
- 858 Rheineck–Walzenhauen (S26).

In den letzten Jahren sanken die Kostendeckungsgrade, die teilweise unter der vom Bund geforderten Schwelle von 30 Prozent liegen sowie die Nachfrage, die unterhalb der Schwellenwerte liegt.

Das Regionalverkehrsangebot dieser Linien wird gemeinsam mit dem Kanton Appenzell Ausser rhoden und dem Bund bestellt. Der federführende Kanton Appenzell Ausserrhoden beabsichtigt gemäss Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr, Appenzell Ausserrhoden 2018–2022», das der Kantonsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden am 8. Mai 2017 genehmigt hat, gemeinsam mit dem Kanton St.Gallen und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Studie (Kosten-Nutzen-Betrachtung) auszulösen (vgl. Ziff. 6.3.4 des Konzepts). Zusammen mit der AB soll das zukünftige Betriebskonzept der Linien 856, 857 und 858 ergebnisoffen und nach Prüfung verschiedener Varianten (alternative Betriebsformen usw.) erarbeitet werden.

2.5 Infrastrukturmassnahmen

2.5.1 Bauliche Massnahmen Bahn

2.5.1.a Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Damit die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur nachhaltig gesichert werden kann, wurde auf den 1. Januar 2016 ein zeitlich unbefristeter und in der Bundesverfassung verankerter Fonds eingeführt, der aus bisherigen und neuen Quellen gespeist wird. Die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur werden aus einem einzigen Fonds gedeckt, dem neuen BIF.

Die bisherigen Gelder von jährlich rund 4 Mrd. Franken fliessen weiterhin in die Bahninfrastruktur. Dies entspricht rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Diese Gelder stammen aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030).

Hinzu kommen jährlich rund 1 Mrd. Franken aus mehreren neuen Quellen:

- zusätzliche Beiträge der Kantone;
- 1 Promille der Mehrwertsteuer, die von 2018 bis 2030 neu für den Fonds eingesetzt werden;
- Begrenzung auf 3'000 Franken des maximal zulässigen Abzugs für berufsbedingte Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer.

Die Reisenden werden sich über die Billettpreise an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen.

Die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen werden vollumfänglich aus dem BIF finanziert. Im Gegenzug leisten die Kantone einen Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken (300 Mio. Franken bisher und 200 Mio. zusätzlich). Der Kanton St.Gallen zahlt 2017 33,15 Mio. Franken und 2018 31,95 Mio. Franken. Die Kantonsbeiträge an den BIF werden ab 2019 steigen, weil der Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken voraussichtlich entlang des Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) und der Wirtschaftsentwicklung (reale Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts) indexiert werden soll.

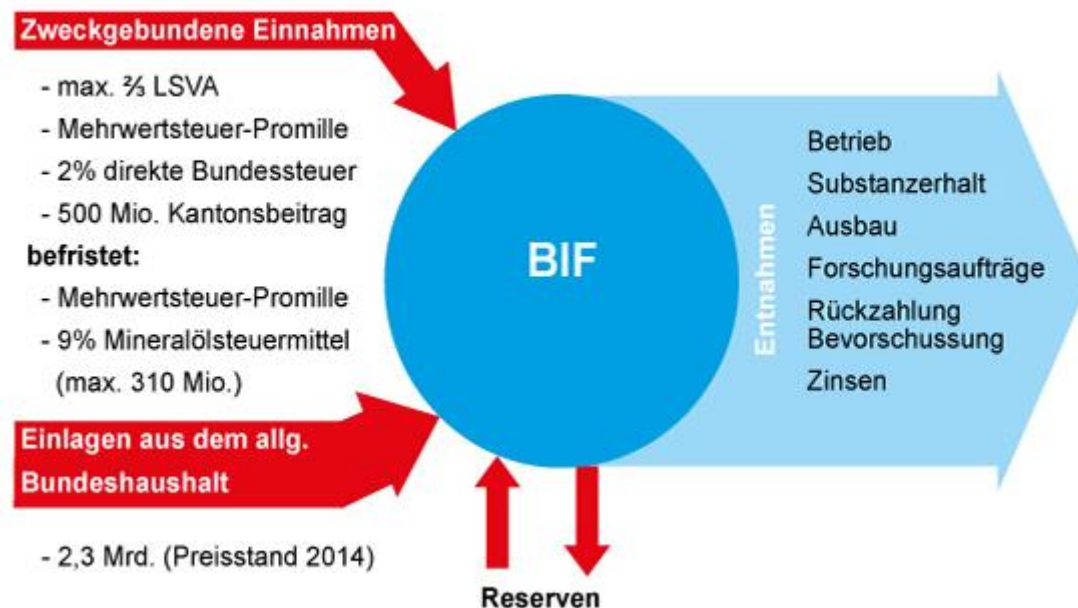


Abbildung 4: Funktionsweise BIF

2.5.1.b Erhalt und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur

Mit dem BIF wird vorrangig 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 will in den Jahren 2017 bis 2020 mit den Leistungsvereinbarungen insgesamt 13,2 Mrd. Franken zur Verfügung stellen. Damit werden jene Kosten gedeckt, welche die Einnahmen aus den Trassenpreisen übersteigen. Ein Anteil von 7,6 Mrd. ist für die Leistungsvereinbarung 2017–2020 mit der SBB eingeplant. Weitere 4,9 Mrd. Franken sind für die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen bestimmt. Zudem sind 0,2 Mrd. Franken als Optionen vorgesehen. Damit können bei Bedarf zusätzliche Mittel an die Bahnen ausbezahlt werden. Weitere 0,5 Mrd. Franken sind als Reserve für unvorhersehbare Ausgaben eingestellt, wie zum Beispiel grössere Schäden durch Naturereignisse oder allfällige Mehraufwendungen für die Fahrbahn.

Die Leistungsvereinbarung 2017–2020 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 2017 bis 2020, in Mio. Franken):

Leistungsvereinbarung 2017–2020	Betriebsabgeltung	Investitionsbeitrag	Total
SBB	1477,0	6155,0	7632,0

Aus den Leistungsvereinbarungen 2017–2020 mit den Privatbahnen im Umfang von 4,9 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 2017 bis 2020, in Mio. Franken):

Leistungsvereinbarung 2017–2020	Betriebs- abgeltung	Investitions- beitrag	Total
Appenzeller Bahnen	20,4	60,0	80,4
Frauenfeld-Wil-Bahn	3,4	15,0	18,4
Schweizerische Südostbahn	60,0	205,0	265,0
Thurbo	4,0	25,0	29,0

2.5.1.c Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF

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. Die bereits beschlossenen Ausbauprojekte sind im 1. Ausbauschritt 2025 zusammengefasst. Damit können Engpässe im Netz von SBB und Privatbahnen behoben und Kapazitäten erweitert werden, um die steigende Verkehrsnachfrage aufzufangen. Der Kosten des Ausbauschritts 2025 betragen 6,4 Mrd. Franken. Angestrebt wird eine Vervollständigung des Knotensystems, einen dichteren Taktfahrplan, Kapazitätserweiterungen für den Personenverkehr sowie verbesserte Trassenkapazitäten in wettbewerbsfähiger Qualität (Beförderungszeiten, Zuverlässigkeit, Profile) für den Güterverkehr.

Parallel dazu wird die Eisenbahninfrastruktur bis 2025 mit weiteren Bahn-Programmen verbessert. Diese Ausbauvorhaben erfolgen aufgrund der zwischen 2005 und 2014 gefällten Bundesbeschlüsse zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A) und zum Projekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)». Im Weiteren werden Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur verwirklicht und über den Infrastrukturfonds des Bundes finanziert. Folgende Massnahmen sind in der Umsetzung oder wurden bereits realisiert:⁵

Hochgeschwindigkeitsanschlüsse (HGV-A)	Stand der Arbeiten	Abschluss-termin
St.Gallen–St.Margrethen	Die meisten Ausbauten bis auf die Doppelspur Goldach–Rorschach-Stadt sind abgeschlossen. Das Angebotskonzept Zürich–München mit dem neuen Rollmaterial ETR 610 bedingt eine zusätzliche Zugfolgezeitverkürzung im Raum St.Margrethen. Die Projektierungen sind ausgelöst. Der Baubeginn der neuen Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt ist abhängig vom Beschwerdeverfahren beim Bundesgericht. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde einer Anwohnerin am 1. Mai 2017 abgewiesen, diese hat die Beschwerde am 31. Mai ans Bundesgericht weitergezogen.	voraussichtlich 2020
St.Margrethen–Sargans	Die Ausbauten im Rheintal sind mehrheitlich abgeschlossen. Einzig in St.Margrethen ist noch ein zusätzliches Abstellgleis notwendig. Dieses Projekt befindet sich aktuell in der Vorprojektphase.	abgeschlossen voraussichtlich 2020

⁵ Vgl. Standbericht «Eisenbahnausbauprogramme 2017» des BAV vom 13. April 2018.

St.Gallen–Konstanz	Die Inbetriebnahmen sind gestaffelt erfolgt. In Müns-terlingen-Scherzingen wurde eine Objektstudie für An-passungen im Bahnhof erstellt. Die Finanzierung für die Realisierung erfolgt über die Leistungsvereinba-rung SBB.	abgeschlossen
---------------------------	---	---------------

Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)	Stand der Arbeiten	Abschluss- termin
St.Gallen Winkeln–St.Gal- len: Zugfolgezeitverkürzung und Spurwechsel	Mit Änderungsantrag der SBB vom 13. Dezember 2017 ist die Zugfolgezeitverkürzung Winterthur–St.Gallen in dieses Projekt integriert worden. Es finden dazu im Frühling 2018 noch Testfahrten statt. Der Start der Bauarbeiten für die Zugfolgezeitverkür-zung St.Gallen Winkeln–St.Gallen ist auf Frühling 2018 geplant. Die Plangenehmigungsverfügung wurde am 5. Dezember 2017 erteilt.	Ende 2018
Weinfelden–Gossau: Ausbau der Kreuzungsstatio-nen in Kradolf und Hauptwil	Auf der Linie Weinfelden–Gossau sind zwei Kreu-zungsstationen auszubauen. Die benötigten Plange-nehmigungsverfügungen sind seitens BAV erteilt wor-den und die Bauarbeiten gehen planmässig voran.	Ende 2018
Winterthur–Wil: Überholgleise Elgg und Signa-lisierung Sirnach–Wil	Die Bauarbeiten für die Zugfolgezeitverkürzung und die Überholgleise sind im Gang und verlaufen planmässig. Mit der Inbetriebnahme kann im März 2018 bezie-hungsweise Juli 2018 gerechnet werden.	Juli 2018
Bahnhof Wil: Leistungssteigerung	Für das Angebot mit 400-m-Fernverkehrszügen müs-sen im Bahnhof Wil die Perrons verlängert werden. Die Ausarbeitung des Vorprojekts läuft.	Dezember 2023

Ausbauschritt 2025 (STEP 1)	Stand der Arbeiten	Abschluss- termin
Uznach–Schmerikon: Ausbau Obersee	Durch die Einsprache der Gemeinde Schmerikon ver-zögern sich die Arbeiten und die vorgesehene Inbe-triebnahme 2019 muss verschoben werden. Abhängig von der Verfahrensdauer kann mit einer Inbetrieb-nahme Ende 2020 gerechnet werden.	voraussichtlich Ende 2020 grosses Termin- risiko für die Be- willigungsphase
Bahnhof Krummenau: Ausbau zur Kreuzungsstation	Anlässlich diverser Sitzungen mit SOB, Turbo, Post-Auto und dem BAV hat der Kanton St.Gallen im Som-mer 2017 entschieden, das Angebot im Obertoggen-burg halbstündlich alternierend mit Bahn und Bus an-zubieten. Dadurch ist der Ausbau der Kreuzungsstation Krummenau nicht mehr notwendig und wird aus dem Programm AS 2025 gestrichen. Langfristig strebt der Kanton St.Gallen eine Lösung mit kürzeren Reisezei-ten und Kurzwende in Nesslau-Neu St.Johann an.	gestrichen
St.Gallen–Chur: Kapazitätsausbau	Für den Doppelspurausbau Trübbach–Buchs und die Anlagenanpassungen in Rüthi sind die Arbeiten für das Vorprojekt gestartet worden. Das Dossier wird bis Frühjahr 2019 fertiggestellt. Anstelle des Bahnhofs Trübbach, der zurückgebaut wird, entsteht rund 400 m nördlich ein neuer Bahnhof Fährhütten (vgl. Abschnitt 2.5.1.d).	Ende 2025

Gemäss Standbericht «Eisenbahnausbauprogramme 2017» des BAV vom 13. April 2018 sollen folgende konkrete Angebotsziele mit der Umsetzung des AS 2025 im Gebiet des Kantons St.Gallen erreicht werden:

- eine Bedienung von zwei Zwischenhalten zwischen Buchs SG und Sargans,
- ein 30-Minuten-Takt RE (Chur–)Sargans–Buchs–St.Gallen und
- eine Angebotsverdichtung im Raum Obersee (Rapperswil–Uznach).

Gemeinsam mit Kantonen, Bahnen und Güterverkehrsbranche hat das BAV Infrastrukturmassnahmen für den Ausbauschnitt 2030/35 erarbeitet. Auf Basis dieser Ergebnisse schlägt der Bundesrat ein Ausbaupaket im Umfang von 11,5 Mrd. Franken vor. So kann das Angebot auf überlasteten Strecken sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die steigende Nachfrage angepasst werden. Ermöglicht werden auch Ausbauten bei Privatbahnen und Express-Verbindungen für den Güterverkehr.

Für die Verbesserungen sind rund 200 grössere und kleinere Infrastrukturausbauten nötig. Ein Teil der Mittel soll weiter für Querschnittsbereiche wie behindertengerechte Perron- oder Abstellanlagen eingesetzt werden. Mit den geplanten Ausbauten trägt der Bund der Tatsache Rechnung, dass der Verkehr gemäss den Prognosen weiter stark wachsen wird. Die Finanzierung läuft ebenfalls über den BIF.

Bis Ende 2018 wird der Bundesrat die Botschaft zuhanden des Parlamentes verabschieden und ab 2019 wird der Ausbauschnitt im Parlament beraten. Das letzte Wort hat das Parlament – und bei einem Referendum das Volk.

2.5.1.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 lassen, 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 vom Bund positiv bewertet werden.

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.

Mit dem neuen Fahrplankonzept AS 2025 wird es auf dem Streckenabschnitt Buchs–Sargans möglich, einen zweiten S-Bahn-Halt im Raum Trübbach einzuführen. Es ist vorgesehen, eine neue Bahnhaltestelle Fährhütten in Trübbach zu erstellen. Der bestehende Bahnhof Trübbach, der aktuell nicht mehr bedient wird, soll definitiv ausser Betrieb genommen bzw. durch die neue Bahnhaltestelle ersetzt werden. Mit der Bahnhaltestelle Fährhütten können neue Potentiale erschlossen werden.

Der Neubau der Haltestelle Trübbach-Fährhütten ist mit den Planungen des Bundes abgestimmt, muss aber ausserhalb des BIF, d.h. durch den Kanton St.Gallen, finanziert werden. Die neue Bahnhaltestelle soll zeitgleich mit dem Doppelspurausbau im Rheintal realisiert werden (AS 2025, Einführung Halbstundentakt Rheintalexpress). Gemäss einer Objektstudie der SBB vom 25. Januar 2017 werden die Kosten auf 8,2 Mio. Franken einschliesslich Bau einer Personenunterführung geschätzt. Mit einer Vorstudie wird die SBB, voraussichtlich bis Mitte 2019, eine detaillier-

tere Kostenbasis ermitteln. Weil die Inbetriebnahme des Bahnhofs Trübbach wegfällt, können Investitionen im Umfang 2,7 Mio. Franken vermieden werden. Der Bund ist bereit, diesen Anteil an den Investitionen in eine neue Haltestelle Trübbach-Fährhütten anzurechnen. Von den Investitionskosten von 8,2 Mio. Franken können somit 2,7 Mio. Franken abgezogen werden. Auf den Kanton St.Gallen entfallen demnach noch 5,5 Mio. Franken. Auf die politischen Gemeinden entfällt ein Anteil von 50 Prozent, der über den so genannten Gemeindepool zu finanzieren ist.

2.5.1.e Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf Basis der Agglomerationsprogramme

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird künftig ausschliesslich über die strategischen Entwicklungsprogramme bzw. im Ausbauschnitt 2025 oder 2030/35 des Bundes geplant und über den im Jahr 2016 geschaffenen BIF finanziert. Im Gegensatz zu den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation (Umsetzung ab dem Jahr 2011 bzw. 2015) wird der Ausbau der Eisenbahnen (z.B. S-Bahn St.Gallen oder die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen) nicht mehr in die Agglomerationsprogramme der 3. Generation aufgenommen und über den Infrastrukturfonds des Bundes unterstützt. Bei Ausbauprojekten der Eisenbahnen, die über den Infrastrukturfonds aufgrund der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation mitfinanziert werden, gelten weiterhin die kantonalen Finanzierungsanteile von 65 bzw. 60 Prozent.

Infrastrukturen für Tram, Metro und Busse, und damit in Verbindung stehende Massnahmen für andere Verkehrsmittel werden weiterhin über die Agglomerationsprogramme der 3. Generation 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.

2.5.2 Bauliche Massnahmen Bus

2.5.2.a Regionale Bushöfe

Die kantonale Gesetzgebung setzt den Fokus beim Ausbau der Businfrastruktur auf die Unterstützung regionaler Bushöfe. Sie sollen das Umsteigen von einem Verkehrsmittel (Bahn-Bus oder Bus-Bus) zum anderen erleichtern und den öV-Kundinnen und Kunden mehr Verkehrssicherheit bieten, beispielsweise beim Überqueren der Fahrbahn. Es handelt sich hierbei in der Regel um Anlagen bei Bahnhöfen, 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.

Zur Verbesserung der Businfrastruktur wird – wie oben erwähnt – der Bau von regionalen Bushöfen finanziell unterstützt. Der Beitrag wird an die Bauherrschaft geleistet. Dies ist in der Regel die Standortgemeinde, kann aber auch ein Transportunternehmen sein.

In den letzten Jahren konnten an verschiedenen regionalen Umsteigeknoten Bushöfe realisiert werden. Eine grössere Zahl von Knotenbahnhöfen verfügt somit bereits über entsprechende Umsteigeanlagen. In den Jahren 2017 und 2018 wurden an folgende Projekte Beiträge in Aussicht gestellt oder sind Beiträge geplant:

Projekt
Bushof Goldach (Bahnhof)
Bushof St.Peterzell (Umsteigehaltestelle Bus/Bus)
Bushof Flawil (Bahnhof)
Bushof Zuzwil (Umsteigehaltestelle Bus/Bus, Herbergstrasse)
Bushof Oberbüren (Umsteigehaltestelle Bus/Bus)
Bushof Gossau (Bahnhof)

Gemäss Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach der 2. Generation wird der Bund einen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds an das Bushofprojekt in Goldach leisten.

Es bestehen jedoch noch vereinzelt Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden sollen. Folgende Bushofprojekte sind in den Jahren 2019 bis 2023 zu erwarten (Kantonsbeiträge netto, in Mio. Franken):

Projekt	Kantons- beitrag
Bushof St.Gallen Marktplatz (Umsteigehaltestelle)	0,90
Bushof St.Gallen Winkeln (Bahnhof)	0,30
Bushof St.Gallen St.Fiden (Bahnhof)	0,30
Bushof St.Margrethen (Bahnhof)	0,60
Bushof Salez (Bahnhof)	0,30
Bushof Gams (Umsteigehaltestelle Bus/Bus, Post)	0,30
Bushof Grabs (Umsteigehaltestelle Bus/Bus, Post)	0,45
Bushof Sevelen (Bahnhof)	0,30
Bushof Gommiswald (Umsteigehaltestelle Bus/Bus)	0,30
Bushof Erweiterung Uznach (Bahnhof)	1,20
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. In den Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation sind Bundesbeiträge an die Bushofprojekte St.Gallen Winkeln, St.Gallen St.Fiden, Wil und Sevelen zu erwarten.

Der Bushof Wil ist in der Investitionsrechnung enthalten (Vorhaben mit einem Beitrag über 3 Mio. Franken). Dieses Projekt belastet die Rechnung in den Folgejahren nach der Beschlussfassung nach Massgabe der Abschreibungsraten (Abschreibung über fünf Jahre). Die übrigen Bushofprojekte mit einem Beitrag unter 3 Mio. Franken werden bei Beschlussfassung nach dem Sollprinzip verbucht und fallen betragsmässig in einem Rechnungsjahr an.

Die Mitfinanzierung dieser Projekte bleibt für den Kanton weiterhin eine Herausforderung, weil die Langfristspektiven des Kantons in finanzieller Sicht nur einen geringen finanziellen Spielraum zur Unterstützung solcher Massnahmen erlauben.

2.5.2.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 eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3);
- Markierungen und Ausführung der Haltekante;
- Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes (z.B. Betonplatten).

2.6 Instrumente

2.6.1 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.

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 Zusage 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 4 bis 5 Jahre freigegeben. Das kantonale Strassenbauprogramm wird, in enger zeitlicher und inhaltlicher Koordination mit dem öV-Programm, für 4 bis 5 Jahre erarbeitet. Die Legislaturperioden auf nationaler und kantonaler Ebene dauern jeweils vier Jahre.

Die unterschiedlichen Laufzeiten machen es schwierig, einen idealen Zeitraum für die Ausarbeitung des Programms und eine ideale Programmlaufzeit zu definieren. Wird das Programm durch den Kantonsrat in einem geraden Jahr verabschiedet, wird der Ausgabenbeschluss des Parlamentes zu einem Zeitpunkt gefällt, in dem das Angebot für das erste Fahrplanjahr bereits definiert und bestellt ist. Wird das Programm in einem ungeraden Jahr verabschiedet, liegen bei der Ausarbeitung noch keine nationalen Vorgaben und Offerten der Transportunternehmen vor.

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.

2.6.2 Wirkungskontrolle

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

2.6.2.a Benchmarking

Das 2012 gemeinsam mit dem Kanton Aargau und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) erarbeitete Benchmarking-Instrument wird weiter ausgebaut und verfeinert. Mittlerweile beteiligen sich mit den Kantonen Bern, Thurgau und Basel-Landschaft auch weitere Partner und verbreitern so die statistischen Grundlagen.

Die verschiedenen Verkehrsangebote werden unter ganz unterschiedlichen Produktionsbedingungen (Nachfrage, Fahrplan usw.) erbracht. Ein direkter Vergleich auf Stufe Kosten je Kilometer ist deshalb nicht fair. Mit dem Benchmarking werden vorhandene Kennzahlen aus über 500 Bus- und Bahnlinien ermittelt. 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 den beteiligten Kantonen für jede Bestellperiode aktuelle Kostenvergleiche zur Verfügung.

In der Anfangsphase des Benchmarking haben sich die beteiligten Besteller noch in erster Linie auf den Vergleich von Buslinien konzentriert. Seit 2016 werden aber auch für die Bahnlinien Kostenmodelle ermittelt und Preisabweichungen nach der gleichen Systematik ausgewiesen.

Die Partnerschaft von mittlerweile sieben Kantonen bietet eine genügend grosse Datengrundlage für das Benchmarking. Deshalb ist es für die kommenden Jahre kein primäres Ziel, dieses System weiter zu verbreiten. Vielmehr soll der Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern intensiviert und der die Ergebnispräsentation gegenüber den Transportunternehmen institutionalisiert werden.

2.6.2.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 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. Der Kanton St.Gallen hat deshalb ab 2015 zusammen mit einem externen Partner Grundlagen für eine Ausschreibungsplanung von Busangeboten erarbeitet. Im seit 2016 vorliegenden Bericht wird die Situation im ganzen Kanton beschrieben und analysiert. Dabei sind die bestehenden Konzessionen und Zielvereinbarungen, die Situation im Busmarkt in den einzelnen Regionen und auch Ergebnisse aus den Benchmark-Vergleichen berücksichtigt worden. Es wird kein unmittelbarer Handlungsbedarf für eine grössere Ausschreibung festgestellt. Der Bericht empfiehlt aber, in verschiedenen Regionen den Abschluss von Zielvereinbarungen voranzutreiben und die Situation weiterhin zu beobachten. Weiter sind bei neuen Angeboten frühzeitig Abklärungen mit dem BAV als Konzessionsbehörde zu treffen.

2.6.2.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.

Der Kanton St.Gallen hat mit Zielvereinbarungen bereits gute Erfahrungen gemacht. Die vereinbarten Ziele sind von den Transportunternehmen jeweils eingehalten worden. Der Bericht zu den Grundlagen für eine Ausschreibungsplanung zeigt, dass der Einsatz dieses Instruments weiterhin zu empfehlen ist. Für die Jahre 2018 bis 2021 konnte denn auch zusammen mit dem Bund und

benachbarten Kantonen eine neue Zielvereinbarung für ein grösseres Linienbündel realisiert werden. Ergebnisse aus den Benchmarkings konnten dabei als Zielgrössen beigezogen werden. Der Abschluss von weiteren Zielvereinbarungen wird periodisch geprüft.

2.6.2.d öV-Datenbank

Der Kanton St.Gallen betreibt mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Solothurn, Schaffhausen und neu auch Graubünden gemeinsam eine Datenbank für das Bestellwesen. Die darin gepflegten Daten dienen als Basis für die Beurteilung der Offerten und Abwicklung der Angebotsbestellungen sowie für das Benchmarking. Diese Datenbank wird stetig weiterentwickelt und an die sich ändernden Bedürfnisse und Rahmenbedingungen angepasst. Die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen ermöglicht den Erfahrungsaustausch und die Aufteilung der Entwicklungskosten.

Mittelfristig ist eine gesamtschweizerische Datenbanklösung anzustreben. Damit könnten heute teilweise noch redundante Datenhaltungen beim Bund und den Kantonen reduziert und der Erfassungsaufwand vermindert werden. Der Lead für ein solches Projekt kann aus Sicht des Kantons St.Gallen aber nur beim Bundesamt für Verkehr liegen. Mit der Realisierung eines Webtools für die Online-Erfassung der Kennzahlen Ende 2016 ist bereits ein erster Schritt in diese Richtung unternommen worden.

2.6.3 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 beansprucht aufgrund technischer Schwierigkeiten mehr Zeit als ursprünglich geplant und ist noch nicht abgeschlossen.

Die QMS-Messungen werden vom Bund nur für den Regionalverkehr finanziert. Für die Leistungsbeurteilung einer TU ist aber eine Gesamtsicht über alle Linien des Regional- und Ortsverkehrs anzustreben. Der Kanton St.Gallen beteiligt sich deshalb zusammen mit anderen interessierten Kantonen an einem Projekt, um auf den Linien des Ortsverkehrs ebenfalls Testkunden- und Pünktlichkeitsmessungen durchzuführen. Dabei werden die Messkriterien an die teilweise leicht abweichenden Vorgaben im Ortsverkehr angepasst. Grundsätzlich können die Erhebungen auf den Erfahrungen und Instrumenten aus dem Projekt QMS RPV CH basieren. Die Kosten für die Erhebungen im Ortsverkehr sind von den Kantonen zu tragen.

Zur Qualitätsmessung wird auch weiterhin die Kundenzufriedenheit (KuZu) durch Befragungen erhoben. In der Ostschweiz werden diese unter dem Lead des Ostwind-Tarifverbundes durchgeführt. Nach den Umfragen in den Jahren 2005, 2008, 2011 und 2014 wurde vom dreijährigen auf einen neu vierjährigen Rhythmus gewechselt. Die Umfrage 2018 ist bereits lanciert und für das Jahr 2022 eine weitere vorgesehen. Die subjektive Kundenzufriedenheit wird dabei als Ergänzung zu den möglichst objektiv bewerteten QMS-Ergebnissen betrachtet.

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.

2.7 Strategie Ostwind

Die Organe des Tarifverbundes Ostwind haben eine Unternehmensstrategie, sowie daraus abgeleitet, verschiedene Teilstrategien erarbeitet. Die Genossenschaft strebt an, dass die Zusammenarbeit unter den Beteiligten gefördert wird. In der Verbundlandschaft Schweiz soll der Tarifverbund Ostwind eine führende Rolle übernehmen. Grenzüberschreitende Lösungen zur Stärkung des öV werden gesucht und gefördert.

Die Teilstrategie Tarif ist mit den Bestellern vereinbart und beschreibt die strukturelle Weiterentwicklung des Zonensystems und die Preisgestaltung. Sie hat zum Ziel, dass die Bestellervorgaben umgesetzt werden, das System optimiert wird, nationale Entwicklungen berücksichtigt werden und die Zahlungsbereitschaft abgeschöpft wird.

Die Teilstrategie Vertrieb des Tarifverbundes Ostwind regelt den Einsatz und das Zusammenspiel aller Vertriebskanäle zum Verkauf von Verbundfahrausweisen. Sie hat unter anderem zum Ziel, dass Verkaufsprozesse vereinfacht und verbessert werden. Im Rahmen von Kundenzufriedenheitsmessungen wird der Grad der Zielerreichung laufend überprüft.

In der Teilstrategie Marketing werden die Ziele der Entwicklung des Produktesortiments beschrieben. Der Wert des einzelnen Kunden soll erhöht werden. Zudem sollen bestehende Kunden gepflegt und neue Kunden gewonnen werden. Dazu wird ein passendes Produktportfolio entwickelt. Hier, aber auch in den übrigen Bereichen, ist dabei die verbund- und grenzüberschreitende Koordination eine grosse Herausforderung, der mit einer ausgeprägten Vernetzung auf nationaler Ebene begegnet wird.

2.8 Fahrgastsicherheit

Der öffentliche Verkehr zählt zu den sichersten Fortbewegungsarten. Die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist gering. 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 führt dazu, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Reisenden tendenziell 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 das Wirken von geschultem Sicherheitspersonal an den Haltestellen und in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Dadurch werden die Kundenschaft, das Personal und die Anlagen und Fahrzeuge gezielter und besser geschützt. Die Koordination sämtlicher Aktivitäten erfolgt neu durch die Transportpolizei (TPO).

2.9 Finanzierung und Mittelbedarf

2.9.1 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

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. Zurzeit beteiligt sich der Bund am abgeltungsberechtigten Regionalverkehr im Rahmen der für den Kanton St.Gallen bereitgestellten Kantonsquote mit 47 Prozent. Die Berechnungen für den Mittelbedarf basieren auf dem aktuellen Bundesanteil, der bis 2019 gilt. Der Bund berechnet die Kantonsbeteiligungen alle vier Jahre neu, d.h. ab 2020 könnte ein anderer Verteilschlüssel zur Anwendung kommen.

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.

2.9.2 Tarifverbunde

Die Finanzierung der Einnahmenausfälle 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 Einnahmenausfälle gewährt werden.

Die politischen Gemeinden tragen 50 Prozent dieser Beiträge (Art. 32 GöV).

2.9.3 Infrastruktur

2.9.3.a Grundlagen

Die im vorliegenden Programm vorgesehenen Investitionen 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 hinausgehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet. Beiträge an Infrastrukturvorhaben unter 1 Mio. Franken werden durch das zuständige Departement zugesprochen.

2.9.3.b Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfonds)

Um Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig auf eine solide finanzielle Basis zu stellen wurde auf Bundesebene der BIF geschaffen. 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 2.5.1.a).

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

2.9.3.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 2030/35 enthalten sind. Davon ausgenommen sind Tram- und Metronetze und Strecken, die keine ganzjährig bewohnten Ortsteile erschliessen (vgl. Abschnitte 2.5.1.c).

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 2.5.1.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 2.5.2.a).

2.9.4 Mittelbedarf Kanton

	Ab- schnitt	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde							
Regionalverkehr							
bestehendes Angebot		46'509	44'966	43'653	44'089	44'530	223'746
Total Regionalverkehr, bestehendes Angebot		46'509	44'966	43'653	44'089	44'530	223'747
Angebotsausbau Bahnen							
Regionen St.Gallen-Bodensee / Wil	2.4.1.a /	1'436	1'511	1'511	1'511	1'511	7'481
RE Konstanz–Romansh.–St.Gallen/Herisau	2.4.6.a						
St.Gallen–Wil (S1)							
Weinfelden–St.Gallen (S5)							
Wil–Weinfelden–Romanshorn (S10)							
Wil–Winterthur–Zürich HB–Brugg (S12)							
Region St.Gallen-Bodensee	2.4.1.a	94	95	95	95	95	472
Trogen–St.Gallen–Teufen–Appenzell (S21/S22)							
Region Rheintal	2.4.2.a	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
St.Margrethen–Bregenz (S3)							
Region Sarganserland-Werdenberg	2.4.3.a	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Buchs–Feldkirch							
Region ZürichseeLinth / Toggenburg	2.4.4.a /	0	325	326	326	326	1'304
St.Gallen–Wattwil–Uznach–Rapperswil (S4)	2.4.5.a						
Ziegelbrücke–Uznach–Rapperswil (S4/S6)							
Total Angebotsausbau Bahnen		1'530	1'931	1'932	1'932	1'932	9'257
Angebotsausbau Busse							
Region St.Gallen-Bodensee	2.4.1.b	1'195	1'392	2'543	2'668	2'793	10'592
Region Rheintal	2.4.2.b	181	182	184	334	334	1'216
Region Werdenberg-Sarganserland	2.4.3.b	2	2	2	152	152	309
Region ZürichseeLinth	2.4.4.b	205	205	206	206	206	1'028
Region Toggenburg	2.4.5.b	211	212	212	212	212	1'059
Region Wil	2.4.6.b	472	477	482	482	482	2'395

Total Angebotsausbau Busse		2'266	2'470	3'629	4'054	4'179	16'598
Ergänzende Massnahmen							
Fahrzeuganpassungen BehiG		101	0	0	0	0	101
Total Ergänzende Massnahmen		101	0	0	0	0	101
Tarifverbunde							
ZVV	2.9.2	239	246	246	246	246	1'221
Total Tarifverbunde		239	246	246	246	246	1'223
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde		50'645	49'613	49'460	50'321	50'887	250'926
Bahninfrastrukturfonds							
Bahninfrastrukturfonds des Bundes	2.5.1.a	18'700	19'100	20'300	21'046	21'807	100'953
Total Bahninfrastrukturfonds		18'700	19'100	20'300	21'046	21'807	100'953
Total Bahninfrastrukturfonds		18'700	19'100	20'300	21'046	21'807	100'953
Infrastruktur eigene Investitionen							
Eisenbahninfrastruktur: Erneuerung und Ausbau		0	0	0	0	0	0
Investitionsvereinbarung SOB 2013	6	873	0	0	0	0	873
Investitionsvereinbarung SOB 2014	6	673	672	0	0	0	1'345
Investitionsvereinbarung SOB 2015	6	620	620	620	0	0	1'859
S-Bahn St.Gallen, Ausbau 2013	7	901	901	901	0	0	2'704
HGV-Verlängerung Goldach–Rorschach, Publikumsanlagen	8	1'213	1'213	0	0	0	2'425
AP Ost 1. Teilergänzung, Haltestelle Trübbach-Fährhütten	2.5.1.d	2'750	0	0	0	0	2'750
Total Eisenbahninfrastruktur, Erneuerung und Ausbau		7'030	3'406	1'521	0	0	11'957
Businfrastruktur, Ausbau (Regionale Bushöfe)							
Bushof St.Gallen Marktplatz, Umsteigehaltestelle	2.5.2.a	900	0	0	0	0	900
Bushof St.Gallen Winkeln, Bahnhof	2.5.2.a	300	0	0	0	0	300
Bushof St.Gallen St.Fiden, Bahnhof	2.5.2.a	0	0	300	0	0	300
Bushof St.Margrethen, Bahnhof	2.5.2.a	0	600	0	0	0	600
Bushof Salez, Bahnhof	2.5.2.a	0	0	0	300	0	300
Bushof Gams, Umsteigehaltestelle Post	2.5.2.a	0	0	300	0	0	300
Bushof Grabs, Umsteigehaltestelle Post	2.5.2.a	450	0	0	0	0	450
Bushof Sevelen, Bahnhof	2.5.2.a	0	0	0	300	0	300
Bushof Gommiswald, Umsteigehaltestelle	2.5.2.a	0	0	0	300	0	300
Bushof Erweiterung Uznach, Bahnhof	2.5.2.a	0	1'200	0	0	0	1'200
Bushof Wil, Bahnhof	2.5.2.a	0	1'000	1'000	1'000	1'000	4'000
Total Businfrastruktur, Ausbau		1'650	2'800	1'600	1'900	1'000	8'950
Total Infrastruktur eigene Investitionen		8'680	6'206	3'121	1'900	1'000	20'907
Gesamttotal Mittelbedarf Kanton		78'025	74'919	72'881	73'267	73'694	372'786

Tabelle 2: Mittelbedarf Kanton 2019–2023 (Angaben in 1'000 Franken)

- ⁶ Vgl. Abschnitt 5.8.1.d gemäss 5. öV-Programm 2014–2018.
⁷ Vgl. Abschnitt 3.1.5 gemäss 4. öV-Programm 2009–2013.
⁸ Vgl. Abschnitt 5.8.3.b gemäss 5. öV-Programm 2014–2018.

Der in der Tabelle aufgeführte Nettoaufwand bzw. das «Gesamttotal Mittelbedarf Kanton» für die Jahre 2019 bis 2021 entsprechen nahezu den Angaben gemäss Botschaft der Regierung zum AFP 2019–2021 vom 19. Dezember 2017 (33.18.04).

Die über die laufende Rechnung abgewickelten Vorhaben werden bei Beschlussfassung nach dem Sollprinzip verbucht und fallen betragsmässig in einem Rechnungsjahr an. Die über die Investitionsrechnung abgewickelten Vorhaben (mehr als 3 Mio. Franken) belasten die Rechnungen in den Folgejahren nach der Beschlussfassung nach Massgabe der Abschreibungsraten.

In den oben aufgeführten Infrastrukturbeiträgen sind die jährlichen Abschreibungsraten von bereits bewilligten Vorhaben oder Darlehen enthalten (gemäss Investitionsrechnung, Beiträge über 3 Mio. Franken).

Die Kantonsbeiträge an das Verkehrsangebot für die Jahre 2019 bis 2023 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 unklar, ob eine Bundesbeteiligung am Ausbau des Verkehrsangebots möglich ist.

2.9.5 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 Pool 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 richtet 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).

Der Abschreibungsbedarf für Infrastrukturausbauten der Bahnen und für die Investitionsvereinbarungen der SOB, die mit dem 4. öV-Programm oder dem 5. öV-Programm beschlossen wurden, ist im Mittelbedarf der politischen Gemeinden ebenfalls nicht enthalten.

	2019	2020	2021	2022	2023	Total
<i>Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde</i>	50'644	49'613	49'460	50'321	50'887	250'925
<i>Total Bahninfrastrukturfonds</i>	17'000	17'000	17'000	17'000	17'000	85'000
<i>Total Infrastruktur eigene Investitionen</i>	2'750	0	0	0	0	2'750
Gesamttotal Mittelbedarf Gemeinden	70'394	66'613	66'460	67'321	67'887	338'675

Tabelle 3: Mittelbedarf Gemeinden 2019–2023 (Angaben in 1'000 Franken)

2.9.6 Vergleich zum 5. öV-Programm

Insgesamt ergeben sich im Vergleich zum 5. öV-Programm folgende Netto-Staatsbeiträge (Angaben in 1'000 Franken):

Weil das GöV auf den 1. Januar 2016 auch in Bezug auf die Finanzierung (Einführung BIF, Übernahme Ortsverkehr) revidiert wurde, ist ein Vergleich zwischen dem 5. öV-Programm und dem 6. öV-Programm mit einem Vorbehalt zu versehen.

	6. öV-Programm 2019–2023 geplant	5. öV-Programm 2014–2018 geplant	5. öV-Programm 2014–2018 effektiv geleistet
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde	250'926	304'554	225'680
Total Bahninfrastrukturfonds	100'953	0	49'826
Total Infrastruktur eigene Investitionen	20'907	78'724	69'207
Gesamttotal	372'786	383'278	344'713

Tabelle 4: Vergleich zum 5. öV-Programm

C *Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr:* **17. Strassenbauprogramm (2019–2023)**

1 **Rückblick auf das 16. Strassenbauprogramm (2014–2018)**

1.1 Nationalstrassen

1.1.1 Nationalstrassen-Vorhaben

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.

Für den neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West, der zusammen mit dem Nordost Richtung Bronschhofen im Agglomerationsprogramm (AP) Wil enthalten ist, und den neuen N01/56 Autobahnzubringer Region Rorschach sowie die Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg aus dem AP St.Gallen-Bodensee erfolgt die Abstimmung über die jeweiligen Agglomerationsprogramme. Koordinationsstelle ist das Amt für Raumentwicklung des Bundes (ARE CH). Am 17. Januar 2018 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die mit diesen beiden Anschlüssen zusammenhängenden Massnahmen der Agglomerationsprogramme wurden mit Priorität A (Umsetzung 2019–2022) beantragt.

1.1.1.a Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilsperre 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 (öV) 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-Sperre» 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 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 Teilsperre 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 Teilsperre mit dem Hinweis zu, dass die Ein- und Ausfahrt in das Güterbahnhofareal noch einer detaillierten Betrachtung bedürfe. Im Juni 2013 haben Kanton und Stadt St.Gallen zudem gegenüber dem Bund gefordert, dass die Teilsperre 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 Halbschluss samt Teilsperre 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 Liebegg» 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 Liebegg» 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 Liebegg» 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 für die «Teilsperre Güterbahnhof» beginnen. Der «Tunnel Liebegg» wird voraussichtlich koordiniert mit den beiden Nationalstrassenprojekten des Bundes als Kantonsstrassenvorhaben realisiert werden. Die Absprachen zwischen dem ASTRA und dem Kanton St.Gallen waren bis zur Verabschiedung dieser Vorlage noch nicht abgeschlossen.

1.1.1.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. Die Arbeiten wurden zwischenzeitlich aufgrund der vertiefenden Abklärungen zum Entwicklungsschwerpunkt Wil-West sistiert. Eine Masterplanung zur Entwicklung des wirtschaftlichen Schwerpunktes Wil-West (EWP) 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.

1.1.1.c Nationalstrassenanschluss N03/76 Sargans; Verlegung Halbanschluss Baltschana

Mitte 2012 startete die Abteilung Netze des ASTRA das Projekt «Projektdefinition A3 Anschluss Sargans». Die Absicht lag darin, dass der bestehende Vollanschluss Sargans zum Halbanschluss von und nach Zürich umgebaut werden soll. Die Anbindung von und nach St.Gallen / Chur soll rund einen Kilometer Richtung Osten in den Raum Baltschana verlegt werden. Die Rückstaus bis auf die Nationalstrasse aus dem stark genutzten Gewerbegebiet Mels / Vilters-Wangs / Sargans könnten so verhindert werden. Aufgrund der ungenügenden Abstimmung der Verkehrslösung mit der Siedlungsentwicklung stornierte das ASTRA im Jahr 2013 das Projekt und hielt die Region Sargans an, die notwendige planerische Abstimmung vorzunehmen. Im Jahr 2014 starteten die Gemeinden Wartau, Sargans, Mels und Vilters-Wangs, zusammen mit dem Kanton das Projekt «Netzstrategie Entwicklungsgebiet Pizol-Wartau». Mit dieser Netzstrategie liegen nun mittelfristige und langfristige Lösungsansätze vor, die auch mit den regionalen Planungen abgestimmt sind.

1.1.1.d 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 und Zubringer N01/56 Rorschach bis zur Sulzstrasse ausgearbeitet. Dabei waren verschiedene Fragen wie die Steigung im Tunnel, die Aufhebung des Rastplatzes Sulzberg und der Umgang mit Fruchtfolgeflächen zu klären. Diese Fragen konnten durch gezielte Expertisen detailliert analysiert und beantwortet werden. Das Generelle Projekt für den Zubringer wurde dem ASTRA Anfangs 2018 eingereicht. Die Genehmigung durch den Bundesrat wird bis Ende 2018 (Dauer max. 9 Monate) erwartet.

1.1.2 Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI

Für die Gebietseinheit VI (GEVI) waren die sieben Betriebsjahre seit dem Jahr 2008 betriebswirtschaftlich erfolgreich. Die stets gute Zusammenarbeit mit der ASTRA-Filiale Winterthur war geprägt vom Willen, gemeinsam die gestellten Aufgaben bestens zu erledigen.

Im kleinen baulichen Unterhalt (KBU) konnten alle Projekte erfolgreich umgesetzt werden. Die Massnahmen konnten in technischer wie auch in administrativer Hinsicht, unter Einhaltung fristgerechter Abrechnungen mit dem ASTRA, problemlos erledigt werden. Zudem konnten im Jahr 2014 verschiedene interne Projekte zur Optimierung der Leistungserbringung (u.a. Mobile Datenerfassung und Kalkulationstool) gestartet werden.

Einen unerwarteten Mehraufwand verursachte der Entscheid des ASTRA vom April 2014, aufgrund der negativen Volksabstimmung über die Erhöhung des Vignettenpreises rückwirkend die vorgesehenen Strassenabschnitte des neuen Netzbeschlusses des Bundes (NEB) auf den 1. Ja-

nuar 2014 wieder an die Kantone zurückzugeben. Dies hatte zur Folge, dass die in den Gründerjahren der GEVI aufgrund von Synergien zusammengefassten Betriebsstrecken wieder mühsam getrennt und mit den Nachbarkantonen Vertragsverhandlungen über die Leistungen der GEVI geführt werden mussten. Betroffen waren immerhin über 18 km Betriebsstrecken mit diversen Tunnelbauwerken.

Die Projekte «Winterdienst-Flottenmanagement» und «Rapportierung mit Tablets» wurden erfolgreich in die Praxis überführt und sind heute ein unverzichtbarer Bestandteil der aktuellen Führungsarbeit. Im Rahmen der Nachtragsbereinigung und Schlussverhandlung zum Abschluss der Leistungsvereinbarung 2014 sind die aktuellen Ausmasse sowie die neuen Produktpreise von beiden Parteien akzeptiert worden. Das Jahr 2015 wurde unter den veränderten Voraussetzungen für die GEVI als Testjahr für die geänderten Preiskalkulationen definiert. Der Nachtrag 2 zur Leistungsvereinbarung über den betrieblichen Unterhalt, den projektfreien baulichen Unterhalt auf den Nationalstrassen und ihren Bestandteilen und Objekten wurde am 9. März 2017 vom Vorsteher des Baudepartementes unterzeichnet.

Das ASTRA hat im Dezember 2015 kurzfristig die Sanierung der Nationalstrasse N01/56 Rheineck-St.Margrethen (UPLaNS) auf unbestimmte Zeit verschoben. Die Ressourcenplanung der Gebietseinheit musste deshalb sistiert und neu erstellt werden. Mit der Aufnahme der verschobenen Sanierungsarbeiten im Frühjahr 2017 begann ein äusserst personalintensives Einsatzjahr, insbesondere für die Mitarbeiter des Werkhofs Thal. Die Arbeiten der ersten Sanierungsetappe konnten im Jahr 2017 abgeschlossen werden. Bereits im Jahr 2018 wird die zweite und letzte Etappe der UPLaNS-Sanierung umgesetzt.

Als erfreulich zu erwähnen ist, dass keine mittleren und schweren Unfälle der Mitarbeitenden zu verzeichnen waren. Dank gezielten Schulungen im Bereich der Arbeitssicherheit und erneuten Investitionen in Sicherheitsgeräte wie neue Signal-Anhänger und Anprallkissen musste in der Gebietseinheit kein schwerer Unfall verzeichnet werden. Hingegen blieb die Anzahl von Kollisionen privater Fahrzeuge mit Unterhaltsfahrzeugen zwischen den Jahren 2014 bis 2018 leider ungebrochen hoch.

1.1.3 Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) mit integriertem Netzbeschluss (NEB)

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.

Der Ständerat wies als Erstrat in der Herbstsession 2015 die Vorlage an seine Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zurück und verlangte, den sogenannten Netzbeschluss in die NAF-Vorlage aufzunehmen und für die nötige Finanzierung zu sorgen. Mit dem Netzbeschluss sollen knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz übernommen werden.

In der Frühjahrssession 2016 erhöhte der Ständerat den Anteil der Bundeskasse an der Finanzierung des NAF beträchtlich – dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die damals bevorstehende Abstimmung vom 5. Juni 2016 zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung». Neun Tage nach der deutlichen Ablehnung der Volksinitiative durch Volk und alle Stände befasste sich auch der Nationalrat mit der Vorlage. Seine Mehrheit folgte grossmehrheitlich den Beschlüssen des Ständerates.

Um den NAF ausreichend finanzieren zu können, werden neue Einnahmequellen erschlossen. Der Mineralölsteuerzuschlag wird von 30 auf 34 Rappen erhöht, was einer Benzinpreiserhöhung von 4 Rappen entspricht. Ausserdem fliessen die Einnahmen aus der Autobahnvignette sowie aus der Importsteuer auf Autos und ab dem Jahr 2020 eine neue Abgabe für Elektrofahrzeuge in den NAF. Hinzu kommen neu 10 Prozent des Reinertrags aus der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, was jährlich rund 250 Mio. Franken entspricht. Die Hälfte davon wird für die Umsetzung des Netzbeschlusses eingesetzt. Daran leisten auch die Kantone einen Beitrag von 60 Mio. Franken. Die Globalbeiträge für die Hauptstrassen und die nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes an den Kanton St.Gallen reduzieren sich damit um rund 0,5 Mio. Franken jährlich (Bemessungsjahr 2014). Im Gegenzug kann der Kanton den N3b-Zubringer Schmerikon samt der A53 (Anteil Kanton St.Gallen 15,5 km), den N1 Zubringer Arbon (Anteil Kanton St.Gallen 4 km), sowie den N1 Zubringer Appenzellerland (Anteil Kanton St.Gallen 2 km) an den Bund als Nationalstrasse abtreten. Allein für den Betrieb der Zubringer Schmerikon und Arbon stellte der Kanton St.Gallen bisher jährlich über 0,5 Mio. Franken im Budget ein.

Die bisherige Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird in veränderter Form beibehalten und mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer alimentiert (2015: 1,390 Mrd. Franken). Aus diesem Gefäss werden all jene Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert, die nicht über den NAF laufen. Es sind dies in erster Linie die Bundesbeiträge an die Kantone (Transferzahlungen). Darunter fallen Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen (Auszahlung 2015: 175 Mio. Franken), allgemeine Strassenbeiträge an die Kantone (357 Mio. Franken) sowie Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (46 Mio. Franken). Zudem werden aus der SFSV Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds und für die Güterverkehrsverlagerung, für den Natur- und Landschaftsschutz und die Naturgefahrenprävention bezahlt (613 Mio. Franken).

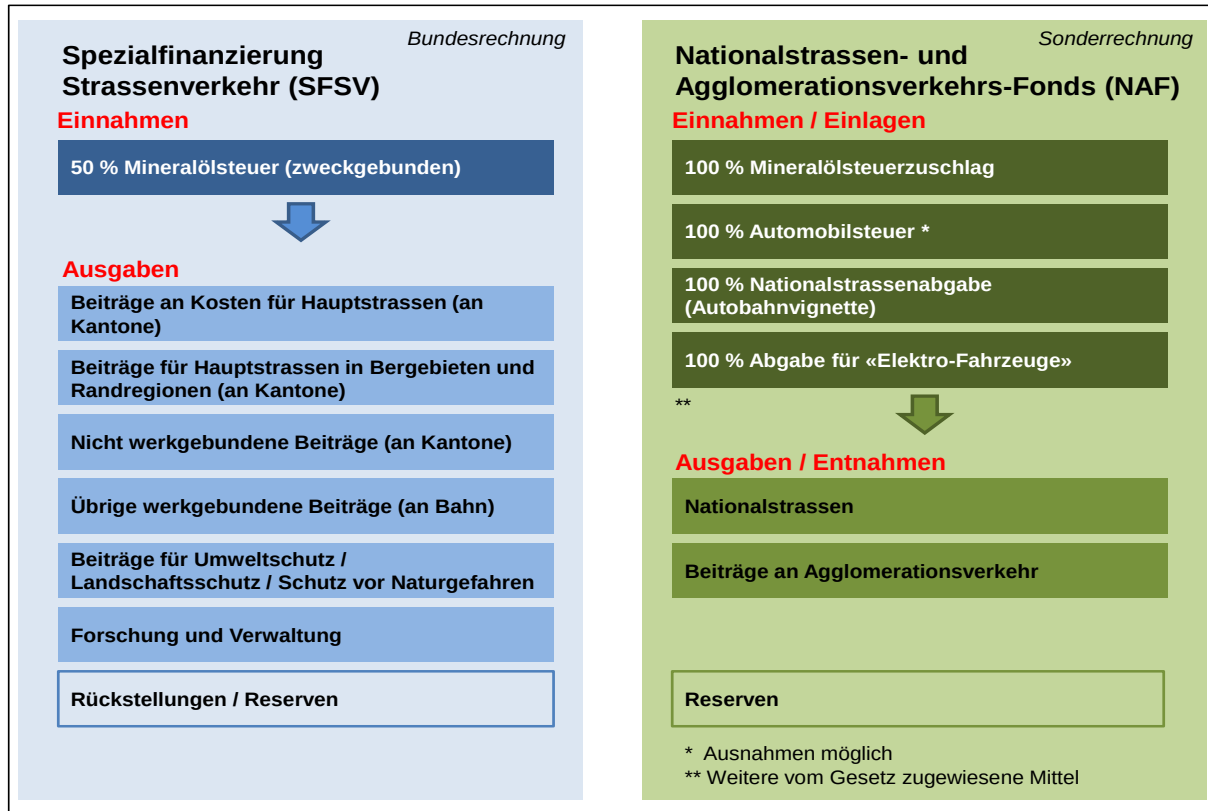


Abbildung 5: Finanzierung des Strassenwesens gemäss dem neuen NAF

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 den Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) angenommen.

1.2 Kantonsstrassen

1.2.1 Kantonsstrassenbau

1.2.1.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 erste Bauetappe im nördlichen Bereich von Bütschwil ist im Rohbau abgeschlossen. Die zweite Etappe in der Projektmitte steht im Bau und in der dritten Etappe im Gebiet Neudietfurt haben die Arbeiten begonnen. Auf Grund aller bis heute vorliegenden Unternehmerofferten kann festgestellt werden, dass die Kostenvoranschläge der einzelnen Bauarbeiten in der Mehrzahl unterschritten werden. Dies auf Grund sehr tiefer Unternehmerangebote. Der Baufortschritt entspricht der Planung. Der Verkehrsübergabe der Umfahrung Bütschwil kann voraussichtlich im Sommer 2020 erfolgen.

b) *Umfahrung Wattwil – 2. Etappe: Brendi – Stegrüti*

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 Einsprecher 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 Einsprecher der Projektänderung schriftlich zu und verzichteten ausdrücklich auf eine erneute öffentliche Auflage. Daraufhin genehmigte die Regierung am 5. Juli 2017 die Projektänderungen mit Mehrkosten von 750'000 Franken. 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.

c) *Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona / Mobilitätszukunft*

Am 11. September 2011 hat die Bevölkerung von Rapperswil-Jona mit Hilfe eines Referendums den zustimmenden Stadtratsbeschluss und damit verbunden das Strassenbauvorhaben zur Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona abgelehnt. Das Baudepartement hat daraufhin sämtliche Arbeiten gestoppt.

Der Stadtrat Rapperswil-Jona analysierte mit externer Unterstützung das negative Abstimmungsergebnis. Auf der 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 Baudepartement überbracht. Für zwei Varianten hat das Baudepartement eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die anschliessend im Rahmen einer ZMB gegeneinander abgewogen werden sollen. Der politische Entscheid, welche der Varianten der Projektierung zugewiesen werden soll, wird im Herbst 2018 in Abstimmung zwischen Kanton und Stadt erwartet.

d) *Bad Ragaz; Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark*

Die Projektvariante Mühlerain ging als Bestvariante aus dem Vergleich mehrerer Varianten hervor. Diese Bestvariante wurde in enger Zusammenarbeit mit der politischen Gemeinde Bad Ragaz zu einem Genehmigungsprojekt weiterbearbeitet. Am 7. April 2016 wurde dem Gemeinderat Bad Ragaz das Projekt «Kantonsstrasse Nr. 76, Bad Ragaz: Verkehrsentlastung Dorfkern/Kurpark» nach Art. 35 des Strassengesetzes zur Anhörung und zur Beitragszusicherung zugestellt. Auf Grund der Gesamtkosten von knapp 5 Mio. Franken musste der Gemeinderat Bad Ragaz

seinen zustimmenden Vernehmlassungsbeschluss zum Projekt dem fakultativen Referendum unterstellen. Dieses wurde von der Bevölkerung ergriffen und führte zu einer Urnenabstimmung. Am 21. Mai 2017 hat die Bevölkerung von Bad Ragaz den Vernehmlassungsbeschluss zum Projekt abgelehnt.

e) Diepoldsau; Netzstrategie DHAMK

Im Frühjahr 2014 startete das Tiefbauamt Kanton St.Gallen zusammen mit dem Land Vorarlberg und den Gemeinden Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder und Oberriet (Kriessern) den Prozess «Netzstrategie DHAMK». Begleitet wurde das Verfahren von einer Fachgruppe aus Vertretern des Landes Vorarlberg, des Kantons St.Gallen und der Gemeinden sowie durch eine Begleitgruppe mit verschiedensten Interessenvertretern. Die Kernfragen, die durch das Vorhaben beantwortet werden sollen, lauten:

- Wie kann das Siedlungsgebiet von Diepoldsau möglichst entlastet werden, ohne dabei die Gemeinden im Vorarlberg zusätzlich zu belasten? Wie können gleichzeitig übergeordnete verkehrliche Effekte entsprechend gelenkt werden?
- Wie können die verkehrsintensiven Nutzungen und Betriebsgebiete optimal an das übergeordnete Netz angeschlossen werden?
- Wie kann die LKW-Abfertigung mittelfristig bis zur Realisierung «Autobahnverbindung» optimiert und welche Bedürfnisse müssen dabei berücksichtigt werden?

Dazu wurden strategische Ausrichtungen und Massnahmenkonzepte erarbeitet, die in der Folge bewertet wurden. Die Stadt Hohenems und die Gemeinde Altach baten nach Vorliegen der Resultate um eine zusätzliche Beratungszeit, um die lokalen Auswirkungen mit der Bevölkerung zu reflektieren. Die beiden Kommunen haben eine Stellungnahme bis Ende 2020 in Aussicht gestellt. Das Projekt wird mit den erarbeiteten Resultaten in das AP Rheintal, 4. Generation, überführt, das im Jahr 2017 gestartet wurde.

f) Gossau; Entlastung der St.Gallerstrasse

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 beispielsweise 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

besseren volkswirtschaftlichen Nutzen als der bestehende Netzzustand ermittelt werden. Das Hauptproblem der meisten Varianten sind die sehr hohen Kosten und die abgesehen vom Lastwagenverkehr 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.

*g) N01/56 Anschluss Witen mit Zubringer Rorschach / Zubringer N01 Region Rorschach
«Autobahnanschluss plus»*

Gleichzeitig zur Planung des neuen Nationalstrassenanschlusses mit Zubringer (siehe Abschnitt 1.1.1.d) wurde eine Weiterführung der Zubringerstrasse von der Sulzstrasse bis ins Zentrum von Rorschach geplant. Dieser N01-Zubringer aus dem Zentrum der Region Rorschach wird künftig zur Kantonsstrasse und ist nötig, um den Verkehr ab der Autobahn (Knoten Sulzstrasse) im Agglomerationsgebiet Goldach/Rorschach/Rorschacherberg nachhaltig und zielgerichtet zu bündeln bzw. zu verteilen.

Der gemeinsam durch die drei Gemeinden Goldach, Rorschach, Rorschacherberg und den Kanton St.Gallen erarbeitete Masterplan ist als Stadtentwicklungskonzept zu verstehen, das auf einem der neuen Situation angepassten Gesamtverkehrskonzept aufbaut. Der Masterplan zeigt auf, wie sich die Region Rorschach durch die neue Kantonsstrasse zum See betreffend Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr in Zukunft entwickeln kann. Die Resultate dieses Masterplans wurden im Jahr 2017 der Öffentlichkeit präsentiert und anschliessend wurde bei der Bevölkerung eine konsultative Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis war eine grossmehrheitlich positive Haltung und damit eine Unterstützung des Vorhabens durch die betroffene Bevölkerung der drei Standortgemeinden.

h) Verbindungsstrasse A53-Gaster

Im Jahr 2011 führte das Baudepartement 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 A53-Anschluss Schmerikon südlich entlang der SBB-Linie bis zur Benknerstrasse / Ewigkeitsstrasse. Auf Gemeindegebiet von Kaltbrunn enthält die Variante eine Verbindung von der Ewigkeitsstrasse 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. Die Projektierung soll voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen werden.

i) Wil; Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West

Die Ausführungen zum Nationalstrassenanschluss sind im Abschnitt 1.1.1.b «Autobahnanschluss Wil-West» dargelegt. Für die Verkehrserschliessung des neuen Entwicklungsschwerpunktes 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 Genehmigungsprojektes gestartet. Für dieses Vorhaben werden Finanzmittel aus dem Agglomerationsfonds erwartet.

j) Wil; Grünaustrasse

Die Grünaustrasse, als zentrales Element der Verkehrsentslastung Wil, wurde auf Stufe Vorprojekt in zwei Durchgängen überarbeitet. Um den Anforderungen an eine Kantonsstrasse mit einem zu erwartenden durchschnittlichen täglichen Verkehr von 12'000 Fahrzeugen gerecht zu werden, wurde entschieden, das vorliegende Projekt ein weiteres Mal, nun unter der Federführung der Stadt Wil, zu überarbeiten. Die Ergebnisse sollen 2018 vorliegen.

k) St.Gallen; Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg

Dieses Vorhaben ist im Abschnitt 1.1.1.a «Engpassbeseitigung N1 St.Gallen mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg» abgehandelt.

1.2.1.b Übrige Kantonsstrassenprojekte

Das 16. SBP enthielt insgesamt 79 Bauvorhaben der 1. Priorität. Alle wurden angegangen und bearbeitet. Da das SBP ein rollendes Planungsinstrument ist, erstrecken sich die Bearbeitungsstände von abgeschlossener Studie bis zum realisierten Vorhaben. Das bedeutet auch, dass ein finanzieller Überhang aus bereits baureifen Projekten des 16. SBP in das 17. SBP übergeht. Auf Wunsch von involvierten Gemeinden wurden acht Projekte gestrichen oder infolge Drittplanungen zeitlich hinausgeschoben. Aus den Vorhaben der 2. Priorität konnten 3 Projekte gebaut, 4 Vorhaben projektiert und für 6 Projekte Studien erstellt werden. Ferner wurden 54 Vorhaben (11 Studien, 15 Projektierungen, 3 in Bau und 25 gebaut), die nicht im 16. 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. Weiter wurden 12 Beleuchtungsanierungen bzw. Beleuchtungsprojekte an Kantonsstrassen realisiert.

1.2.1.c Kunstbauten

a) Brücken

Im Verlauf des 16. SBP wurden 12 Brücken neu erstellt, ersetzt oder total saniert. Die umfangreichste Sanierung einer Brücke wurde in Wil am Viadukt Mühle-Rickenbach angegangen. Sämtliche Projektphasen sind abgeschlossen und die Bauarbeiten sind vergeben. Die Bauarbeiten werden sich bis in das 17. SBP hineinziehen. Der Ersatz des Lehnbauwerks in Tübach steht noch im Rechtsmittelverfahren und die Brücke Werdenberger-Binnenland-Kanal Ochsenand in Buchs ist in der Projektierung.

b) Tunnel

Im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie Trogen–St.Gallen–Appenzell, einem Projekt der Appenzeller Bahnen AG, konnte beim Tunnel Riethüsli im Jahr 2017 der Durchstich gefeiert werden. Die im Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen (sGS 713.82) der Appenzeller Bahnen AG zugesicherten 5 Mio. Franken wurden ausbezahlt.

c) Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur

Die Brücke Pfäfers-Valens mit der Erschliessungsstrasse Valur wurde nach rund 4,5-jähriger Bauzeit am 22. Juni 2017 feierlich eröffnet. Der Kostenvoranschlag konnte eingehalten werden. Die Gesamtkostenabrechnung wird bis Mitte 2018 vorliegen und daraufhin dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht werden.

1.2.1.d Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen

a) *Strassenraumgestaltungen*

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 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) von der jeweiligen Bevölkerung abgelehnt.

Die finanziellen Mittel für die Strassenraumgestaltungen waren zusammen mit den Umweltschutzmassnahmen im 16. 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 16. SBP den Betrag von 50 Mio. Franken erreichen. An den Kosten beteiligen sich die politischen Gemeinden nach festgelegtem Kostenteiler mit rund 18 Mio. Franken. Somit verbleiben dem Kanton St.Gallen für die Strassenraumgestaltungen Nettoausgaben von rund 32 Mio. Franken. Die Minderausgaben resultieren aus den abgelehnten Projekten.

Bei vielen Projekten zeigte sich, dass partizipative Verfahren in den Gemeinden wichtig, jedoch sehr zeitaufwändig sind. Kommt hinzu, dass Strassenraumgestaltungen – da innerorts – sehr viele Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betreffen und damit das Potenzial an Einsprechern sehr gross ausfällt. 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 17. SBP weitergeführt werden.

b) *Lärmsanierungen*

Die Lärmsanierungen an Kantonsstrassen stehen im Kontext zu den vierjährigen Programmvereinbarungen mit dem Bund. Die Vereinbarungen definieren die zu sanierenden Kantonsstrassenabschnitte und die Bundesbeiträge. Die zweite Programmvereinbarung 2012–2015 und die aktuelle dritte Programmvereinbarung 2016–2019 führte zu Lärmsanierungsprojekten in 26 Gemeinden (St.Gallen, Goldach, Rorschach, Rheineck, St.Margrethen, Au, Diepoldsau, Rebstein, Marbach, Altstätten, Oberriet, Sevelen, Grabs, Buchs, Wartau, Bad Ragaz, Schänis, Kaltbrunn, Schmerikon, Rapperswil-Jona, Wil, Uzwil, Oberuzwil, Oberbüren, Niederbüren, Gossau). Mit den vorhandenen Ressourcen konnten bis heute Lärmsanierungsprojekte bevorzugt an hochbelasteten Strassen mit Alarmwertüberschreitungen erarbeitet werden. Die realisierten und laufenden Lärmsanierungsprojekte decken aktuell 80 Prozent der Alarmwertüberschreitungen und gegen 50 Prozent der Immissionsgrenzwertüberschreitungen an St.Galler Kantonsstrassen ab. Die Lärmsanierungsprojekte werden analog zu den Strassenbauprojekten gemäss Strassengesetz durchgeführt. Die öffentlichen Auflagen mit den persönlichen Anzeigen an alle betroffenen

Eigentümer entlang des Sanierungsabschnitts führten oft zu Einsprachen, verbunden mit Projektverzögerungen.

Neben den eigentlichen Lärmsanierungsprojekten werden weitere Massnahmen zur Immissionsminderung durchgeführt:

- Überprüfung aller Strassenbauprojekte auf Optimierung der Lärmverhältnisse durch Umfahrungen, Umliegungen, Temporeduktionen und Strassenraumgestaltungen oder auch kleine Verschiebungen des Strassenkörpers;
- Teilnahme am Forschungsprojekt «Lärmarme Beläge innerorts» des Bundes;
- Auflagen für schallschluckende Wände 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. So wird vor jedem Deckschichteinbau auf Kantonsstrassen in lärmbelasteten Gebieten der Einsatz eines lärmarmen Belags geprüft.

c) Weitere Umweltschutzmassnahmen

In Schänis befindet sich ein Amphibienschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Die Kantonsstrasse Nr. 17 quert dessen Laichwanderung. Zum Schutz der Amphibien wurde ein Kantonsstrassenprojekt erarbeitet, das auch die Verbesserung der ungünstigen Radfahrsituation sowie eine notwendige Sanierung der Kantonsstrasse beinhaltete. Auf Intervention der politischen Gemeinde Schänis und nach Rücksprache bei den Verantwortlichen des Amphibienschutzgebietes wurde das Projekt aus Kostengründen zurückgestellt.

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 resp. erweitert werden. Dies erfolgt in der Regel koordiniert mit Bachsanierungs- oder Bachöffnungsprojekten des Amtes für Wasser und Energie.

Wenn Kantonsstrassen Gewässerschutzzonen durchqueren, hat der Strasseneigentümer dafür zu sorgen, dass kein verschmutztes Strassenwasser in die Schutzzone gelangt und keine Fahrzeuge in die Schutzzonen eindringen können. Sämtliche Konfliktstellen an Kantonsstrassen sind bekannt und in den letzten Jahren zum grössten Teil auch bereits gelöst worden. Im Rahmen des 16. SBP konnte in Waldkirch/Gossau an der Kantonsstrasse Nr. 9 neu die Sanierung im Bereich der Schutzzone der Quellwasserfassung Stöcklen bis zum Einspracheverfahren vorangetrieben werden.

Die Umsetzung des Gewässerschutzes beim Strassenbau kommt auch bei den Kantonsstrassen zur Anwendung. Was bei Grossprojekten bereits Standard ist, wird nun auch konsequent bei mittleren und kleineren Bauvorhaben umgesetzt. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben, vorab des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (SR 814.20), Art. 7, Abwasserbeseitigung, bildet die Wegleitung des Bundesamtes für Umwelt über den Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen aus dem Jahre 2002 die Entscheidungsgrundlage für die notwendigen Verfahren. Es hat sich bei den Projekten des 16. SBP gezeigt, dass Standardlösungen nicht zielführend sind. Es müssen praktikable und finanzierbare Einzellösungen gesucht und umgesetzt werden. Diese sind zum Teil sehr aufwändig, binden interne Personalressourcen, verursachen Kosten und beanspruchen entsprechend Land. Die Projekte werden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie erarbeitet. Sie bilden einen festen Bestandteil innerhalb des Projektierungsablaufes.

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. Der Umbau von verkehrsreichen, lichtsignalgesteuerten Knoten in Kreisel oder strassenraumgestalterische Massnahmen, die den Innerortsverkehr harmonisieren, leisten wertvolle Beiträge zur lokalen Schadstoffminderung. 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 kontrolliert.

1.2.1.e Dringende kleine Vorhaben, Projektierungen, Agglomerationsprogramme, Reserven

Mit der Umsetzung des 16. SBP sind erstmals im Kanton St.Gallen auch die Begehren der AP der 1. und 2. Generation in die Prioritätslisten eingeflossen. Dabei wurden Projektbegehren für das SBP, denen auch in den AP hohe Prioritäten zugewiesen wurden, in die Prioritätenliste A des 16. SBP aufgenommen. Voraussetzung war, dass diese Projekte einerseits die geforderten Kriterien erfüllen und andererseits eine Realisierbarkeit innerhalb des 16. SBP möglich war. Von den 90 Projekten in der Priorität A handelte es sich bei 22 Projekten um Agglomerationsprojekte. Im Zeithorizont des 16. SBP konnten 31 Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund unterzeichnet werden.

1.2.1.f Schwachstellen Langsamverkehr inklusive Fussgängerübergänge

Zusammen mit der Erarbeitung der AP der 1. und 2. Generation wurde eine Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr erarbeitet. Ziel war es, innerhalb des 16. SBP für die massgebenden Sicherheitsdefizite Kantonsstrassenprojekte auszuarbeiten und schnellstmöglich umzusetzen. Dabei musste auf Grund der Projektmenge priorisiert werden. Es zeigte sich, dass einige Begehren mit sehr geringem Aufwand durch die Strassenkreisinspektorate umgesetzt werden konnten und keine eigentlichen Projekte notwendig waren. Diese sind grösstenteils erledigt. Andere Vorhaben müssen alle Verfahrensschritte eines Kantonsstrassenprojektes durchlaufen und dauern länger. 34 Projekte zur Behebung der Schwachstellen Langsamverkehr sind aktuell in Bearbeitung, die über die Stufen Vorprojekt bis zur Bauausführung reichen.

Die Erhebung der Mängel an den rund 1'500 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen wurde per Ende 2014 abgeschlossen. Daraus ergaben sich rund 2'800 Massnahmen. Diese umfassen ein breites Spektrum von einfachen Anpassungen an Signalisationen bis zu baulichen Anpassungen wie der Erstellung von Mittelinseln, die ein Kantonsstrassenprojekt auslösen. Bei kleinen Frequenzen und unlösbaren Problemen müssen Fussgängerstreifen auch ersatzlos aufgehoben werden. Mehr als die Hälfte der Massnahmen sind umgesetzt, dies vor allem bei einfachen Problemstellungen. Rund 80 Projekte sind aktuell als Kantonsstrassenprojekte mit grösseren Eingriffen und baulichen Anpassungen in Bearbeitung. Im Jahr 2017 wurde mit einer grossflächigen Überprüfung der Beleuchtung an den Fussgängerübergängen begonnen. Die daraus gewonnen Erkenntnisse sollen in den Folgejahren umgesetzt werden.

Im 16. SBP wurden unter dem Titel Schwachstellen Langsamverkehr einschliesslich Fussgängerübergänge 10 Mio. Franken eingestellt. Davon wurden rund 4 Mio. für die Behebung Schwachstellen Langsamverkehr und rund 6 Mio. Franken für die Sanierung von Fussgängerübergängen ausgegeben.

1.2.2 Kantonsstrassenunterhalt

1.2.2.a Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen

Der Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen wurde durch das Strasseninspektorat resp. durch die fünf Strassenkreisinsektorate wahrgenommen. Die Finanzierung erfolgte über die laufende / ordentliche Rechnung des Strassenfonds. Für den Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen wurde im 16. SBP mit Aufwendungen von 255 Mio. Franken gerechnet.

Der genügende Zustand der Kantonsstrassen ist wichtig für einen sicheren, funktionierenden und leistungsfähigen Strassenverkehr. Die Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes ist deshalb von besonderer Bedeutung. Seit dem Jahr 2010 wird dafür etwa alle 5 Jahre der bauliche Zustand der Kantonsstrassen erfasst, um eine Unterhaltsstrategie festlegen zu können. Die Datenerhebung basiert auf der VSS-Norm «Erhaltungsmanagement der Fahrbahnen». Die Resultate der letzten Zustandserfassung im Jahr 2016 zeigen, dass sich der Zustand der Kantonsstrassen gegenüber der Erhebung von 2010 massgeblich verschlechtert hat. Etwa 39 Prozent der Kantonsstrassen befinden sich in einem kritischen bis schlechten Zustand, etwa 29 Prozent sind ausreichend und etwa 32 Prozent sind in einem mittleren bis guten Zustand. Aus diesem Grund wurden die Mittel für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen bereits für das Jahr 2018 um 3,5 Mio. Franken erhöht.

1.2.2.b Werkhöfe, Stützpunkte

Im 16. SBP war vorgesehen, dass der heutige Stützpunktstandort Freihof des Strassenkreisinsektorates Gossau an der Bronschhoferstrasse 4 in Wil und der Stützpunkt Thurhof in Oberbüren in einem neuen Stützpunkt im Raum Wil und Umgebung zusammen geführt werden. Ein möglicher Standort wurde in Zuzwil eruiert. Die dafür nötig gewordene Umzonung in der Gemeinde Zuzwil wurde an einer Urnenabstimmung deutlich abgelehnt. Dadurch konnte der geplante Standort nicht weiter bearbeitet werden. Im 16. SBP werden damit die veranschlagten 5 Mio. Franken nicht beansprucht. Ein Ersatzstandort wird weiter gesucht und die Standortplanung ist im 17. SBP vorgesehen.

1.3 Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

1.3.1 Werkgebundene Beiträge

Nach Ziff. 10 des Kantonsratsbeschlusses über das 16. SBP für die Jahre 2014 bis 2018 (ABI 2013, 2509) wurden insgesamt 20 Mio. Franken für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 ff. StrG bereitgestellt. Tatsächlich werden bis Ende 2018 voraussichtlich 26 Mio. Franken ausbezahlt sein. Die Mehrausgaben begründen sich darin, dass die Projekte aus den AP im 16. SBP ausschliesslich im Kantonsstrassenbau budgetiert wurden, Vorhaben für kantonale und regionale Fuss- und Veloverkehrsrouten aber über werkgebundene Beiträge mitfinanziert werden. Dementsprechend fand eine Mittelverschiebung aus der Reserve für Agglomerationsprojekte zu den werkgebundenen Beiträgen statt.

1.3.2 Pauschale Kantonsbeiträge

Mit dem Finanzausgleichsgesetz vom 23. September 2007 (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 16. SBP 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern. In den Jahren 2014 bis 2018 werden voraussichtlich 67 Mio. Franken an die Gemeinden ausbezahlt.

1.3.3 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. In den Jahren 2014 bis 2018 werden voraussichtlich 202 Mio. Franken an die Gemeinden ausbezahlt.

1.4 Finanzierung des 16. Strassenbauprogramms (2014 bis 2018)

Die Finanzierungsgrundsätze für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über das 16. SBP für die Jahre 2014 bis 2018 vom 18. September 2013 dargelegt. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2014 bis 2018 (Stand März 2018):

Finanzierung des 16. Strassenbauprogramms (2014 bis 2018)

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Rechnung 2014	Rechnung 2015	Rechnung 2016	Rechnung 2017	Budget 2018	Total 16. SBP
730900 Strassenfonds								
Ertrag			195 850 046	199 491 117	205 730 606	203 392 818	229 477 100	1 033 941 688
Motorfahrzeugsteuer	406000		151 740 145	155 008 986	158 196 570	161 744 935	161 000 000	787 690 637
Motorfahrzeugsteuer	406001		185 480	194 820	231 160	255 212	230 000	1 096 672
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		16 885 615	16 688 037	16 235 072	16 886 861	16 537 600	83 233 185
Anteil LSVA	440500		22 372 570	21 863 018	21 832 013	24 505 811	24 269 000	114 842 412
verr. Zinsen	490019	390019	43 449	0	0	0	0	43 449
Überdeckung StVA ¹	497800	397800	0	0	0	0	0	0
Überdeckung Betrieb Nationalstr. ²	497801	397801	4 622 787	0	0	0	0	4 622 787
Defondierung	482000		0	5 736 256	9 235 791	0	27 440 500	42 412 548
Aufwand			195 850 046	199 491 117	205 730 606	203 392 818	229 477 100	1 033 941 688
Verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	188 446	195 005	189 269	180 033	160 900	913 654
Fondierung	382000		6 558 728	0	0	2 339 842	0	8 898 569
Mittelverwendung	39xxxx		189 102 872	199 296 112	205 541 338	200 872 944	229 316 200	1 024 129 465
Verfügbare Mittel			384 107 997	388 564 981	385 574 415	383 245 863	362 771 178	
Bestand 1.1.			188 446 397	195 005 125	189 268 869	180 033 078	160 895 478	
Nettoertrag ER			195 661 600	193 559 856	196 305 546	203 212 785	201 875 700	990 615 487
Verwendung zweckgebundene Mittel			189 102 872	199 296 112	205 541 338	200 872 944	229 316 200	1 024 129 465
615200 Gemeindestrassen	396900	496900	16 884 195	18 244 766	17 820 850	16 470 664	22 234 600	91 655 075
Werkgebundene Beiträge		362782	4 261 062	5 274 387	5 052 194	2 765 690	8 530 000	25 883 334
Pauschale Beiträge 8.50%		362282	12 913 700	13 192 300	13 466 400	13 770 000	13 704 600	67 047 000
Nicht verwendete Kredite		439820	- 290 567	- 221 921	- 697 744	- 65 026	0	- 1 275 258
315000 Finanzausgleich	393905	493905	41 425 100	41 634 300	41 238 300	38 651 600	39 243 400	202 192 700
Sonderlastenausgleich Weite		347211	41 425 100	41 634 300	41 238 300	38 651 600	39 243 400	202 192 700
Limitierung 33.00%			50 135 500	51 217 300	52 281 200	53 460 000	53 205 900	260 299 900
725000 Verkehrspolizei ³	397901	497901	36 427 400	36 296 238	37 098 587	38 022 993	39 638 500	187 483 718
Beitrag Stadtpolizei		352023	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei		gem.Kapo	29 927 400	29 796 238	30 598 587	31 522 993	33 138 500	154 983 718
73003x Strassenverkehrsamt Prüfstellen ¹	397902	497902	0	0	0	0	0	0
Baulicher Unterhalt		314200	0	0	0	0	0	0
615300 Kantonsstrassen	396902	496902	94 366 177	103 120 808	109 383 601	107 187 709	127 534 700	541 592 996
Deckung Unterhalt			48 540 580	50 342 957	51 473 635	53 090 858	60 915 700	264 363 730
Verr. Zinsen		390019	32 049	0	0	0	0	32 049
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	45 793 549	52 777 851	57 909 965	54 096 852	66 619 000	277 197 217
615000 Amtsleitung TBA	396904	496904	0	0	0	539 977	665 000	1 204 977
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege ⁴		gem. TBA	0	0	0	539 977	665 000	1 204 977

¹ Nachtrag zum Strassengesetz: entfällt (Sparpaket II)

² ab 2015 wird die Überdeckung der GEVI nicht mehr dem SF gutgeschrieben, sondern den Reserven der Staatsbilanz zugewiesen (Vorgabe ASTRA)

³ Beitrag an Stadtpolizei gemäss Vereinbarung über die Erfüllung polizeilicher Aufgaben auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen, sGS 451.17 (Sparpaket I); moderate Erhöhung der Entschädigung an die Verkehrspolizei der Kantonspolizei aufgrund des Korpsausbaus (gemäss Bericht «Polizeiliche Sicherheit im Kanton St.Gallen», 40.14.05) für den Anteil wachsender verkehrspolizeilicher Aufgaben infolge Verkehrszunahme

⁴ bis 2016 in den Kantonsstrassen enthalten (Deckung Unterhalt)

Entwicklung des Strassenfonds

	Rechnung 2014	Rechnung 2015	Rechnung 2016	Rechnung 2017	Budget 2018
Bestandesrechnung					
110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	45 793 549	52 777 851	57 909 965	54 096 852	66 619 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 45 793 549	- 52 777 851	- 57 909 965	- 54 096 852	- 66 619 000
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700 Strassenfonds					
Stand 1.1.	188 446 397	195 005 125	189 268 869	180 033 078	182 372 919
Fondierung	6 558 728	0	0	2 339 842	0
Defondierung	0	- 5 736 256	- 9 235 791	0	- 27 440 500
Stand 31.12.	195 005 125	189 268 869	180 033 078	182 372 919	154 932 419

Tabelle 5: Finanzierung 16. Strassenbauprogramm mit Entwicklung Strassenfonds⁹

Finanzierungsvergleich des 16. Strassenbauprogramms (2014 bis 2018)

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Planung 16. SBP	Effektiv 16. SBP	Abweichung
730900 Strassenfonds					
Ertrag			1 127 479 788	1 033 941 688	- 93 538 100
Motorfahrzeugsteuer	406000		722 500 000	787 690 637	65 190 637
Motorfahrradsteuer	406001		710 000	1 096 672	386 672
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		90 828 000	83 233 185	- 7 594 815
Anteil LSVa	440500		122 633 000	114 842 412	- 7 790 589
verr. Zinsen	490019	390019	4 100 000	43 449	- 4 056 551
Überdeckung StVA ¹	497800	397800	0	0	0
Überdeckung Betrieb Nationalstr. ²	497801	397801	9 304 000	4 622 787	- 4 681 213
Defondierung	482000		177 404 788	42 412 548	- 134 992 240
Aufwand			1 127 479 788	1 033 941 688	- 93 538 100
Verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	618 300	913 654	295 354
Fondierung	382000		0	8 898 569	8 898 569
Mittelverwendung	39xxxx		1 126 861 488	1 024 129 465	- 102 732 023
Verfügbare Mittel					
Bestand 1.1.					
Nettoertrag LR			949 456 700	990 615 487	41 158 787
Verwendung zweckgebundene Mittel			1 126 861 488	1 024 129 465	- 102 732 023
615200 Gemeindestrassen	396900	496900	81 473 000	91 655 075	10 182 075
Werkgebundene Beiträge		362782	20 000 000	25 883 334	5 883 334
Pauschale Beiträge 8.50%		362282	61 473 000	67 047 000	5 574 000
Nicht verwendete Kredite		439820	0	- 1 275 258	- 1 275 258
315000 Finanzausgleich	393905	493905	206 000 000	202 192 700	- 3 807 300
Sonderlastenausgleich Weite		347211	206 000 000	202 192 700	- 3 807 300
Limitierung 33.00%			238 659 500	260 299 900	21 640 400
725000 Verkehrspolizei ³	397901	497901	178 062 600	187 483 718	9 421 118
Beitrag Stadtpolizei		352023	20 362 400	32 500 000	12 137 600
Entschädigung Verkehrspolizei		gem.Kapo	157 700 200	154 983 718	- 2 716 482
73003x Strassenverkehrsamt Prüfstellen ¹	397902	497902	1 175 000	0	- 1 175 000
Baulicher Unterhalt		314200	1 175 000	0	- 1 175 000
615300 Kantonsstrassen	396902	496902	660 150 888	541 592 996	- 118 557 892
Deckung Unterhalt			255 195 000	264 363 730	9 168 730
Verr. Zinsen		390019	2 775 000	32 049	- 2 742 951
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	402 180 888	277 197 217	- 124 983 671
615000 Amtsleitung TBA	396904	496904	0	1 204 977	1 204 977
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege ⁴		gem. TBA	0	1 204 977	1 204 977

¹ Nachtrag zum Strassengesetz: entfällt (Sparpaket II)

² ab 2015 wird die Überdeckung der GEVI nicht mehr dem SF gutgeschrieben, sondern den Reserven der Staatsbilanz zugewiesen (Vorgabe ASTRA)

³ Beitrag an Stadtpolizei gemäss Vereinbarung über die Erfüllung polizeilicher Aufgaben auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen, sGS 451.17 (Sparpaket I); moderate Erhöhung der Entschädigung an die Verkehrspolizei der Kantonspolizei aufgrund des Korpsausbaus (gemäss Bericht «Polizeiliche Sicherheit im Kanton St.Gallen», 40.14.05) für den Anteil wachsender verkehrspolizeilicher Aufgaben infolge Verkehrszunahme

⁴ bis 2016 in den Kantonsstrassen enthalten (Deckung Unterhalt)

Tabelle 6: Finanzierungsvergleich 16. Strassenbauprogramm

Höhere Einnahmen bei den Motorfahrzeugsteuern (kontinuierliche Zunahme des Fahrzeugbestands) stehen Mindereinnahmen bei den Treibstoffzöllen, den LSVa-Anteilen, den Zinserträgen und der Überdeckung des Betriebs der Nationalstrassen gegenüber. Die Beiträge an die Gemeinden inklusive Sonderlastenausgleich Weite und an die Verkehrspolizei liegen um 16 Mio. Franken über den Planwerten. Der Kantonsstrassenunterhalt übersteigt den Planwert um 9 Mio. Franken. Für die Abschreibung des Kantonsstrassenbaus wurden 125 Mio. Franken weniger aufgewendet.

⁹ VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

Die Hauptgründe für die Minderausgaben im Kantonsstrassenbau sind:

- Projektverzögerungen aufgrund ergriffener Rechtsmittel (insbesondere Grossvorhaben Umfahrungen Bütschwil und Wattwil);
- allgemein tiefere Baupreise.

Die geschilderten Entwicklungen führen dazu, dass der Strassenfonds am Ende des 16. SBP entgegen der Planung keine Verschuldung sondern ein Vermögen von rund 155 Mio. Franken ausweisen wird. Mit Blick auf bereits begonnene, rechtskräftige und in der Planung fortgeschrittene Grossprojekte ist dieser Saldo positiv zu werten. Im 16. SBP können noch alle aktivierten Strassenbauten vollständig über den Strassenfonds abgeschrieben werden. Der Fondsbestand am Ende des 16. SBP beträgt voraussichtlich rund 155 Mio. Franken.

2 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)

2.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen

2.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau

Beim Kantonsstrassennetz handelt es sich um ein intaktes System, das rund um die Uhr in Betrieb 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 so eingehandelter Rückstand ist nur mit einem erhöhten Mitteleinsatz wieder auf zu holen. 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 (Mai 2016);
 - R2011.01 Besondere Bestimmungen für Schallschutzfenster (Mai 2016);
 - R2011.02 Abzugssystem bei Belägen an Kantonsstrassen (Mai 2016);
 - 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 (Mai 2016);
 - R2014.01 Anforderungen Kreisel (Mai 2016);
 - R2014.03 Standardaufbauten Beläge (August 2016);
 - R2015.03 Sichtfelder bei priv.Verkehrerschliessungen an Kantonsstrassen (Mai 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).

- Normalien Strassenbau:
 - Werkleitungen;
 - Abschlüsse;
 - Fahrbahnoberbau;
 - Schächte Abläufe Rohre;
 - Leitschranken;
 - Signalisation;
 - Markierungen.
- Normalien Kunstbauten:
 - Werkleitungen;
 - Abdichtung und Beläge;
 - Entwässerung;
 - Ortbetonbau;
 - Lager Fahrbahnübergänge;
 - Leitschranken / Geländer.
- 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 Download¹⁰ 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 und 2017 durch Nachträge ergänzt.

Die Basis für das 17. SBP bilden der gültige Kantonsstrassenplan und der gleichzeitig beantragte XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

2.1.3 Finanzierungsmechanismus

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) und das FAG bilden die Rechtsgrundlagen zur Finanzierung des vorliegenden 17. SBP.

Das nachfolgende Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen» zeigt die Finanzflüsse am Beispiel des Budgets 2018.

¹⁰ Unter <https://www.tiefbau.sg.ch>.

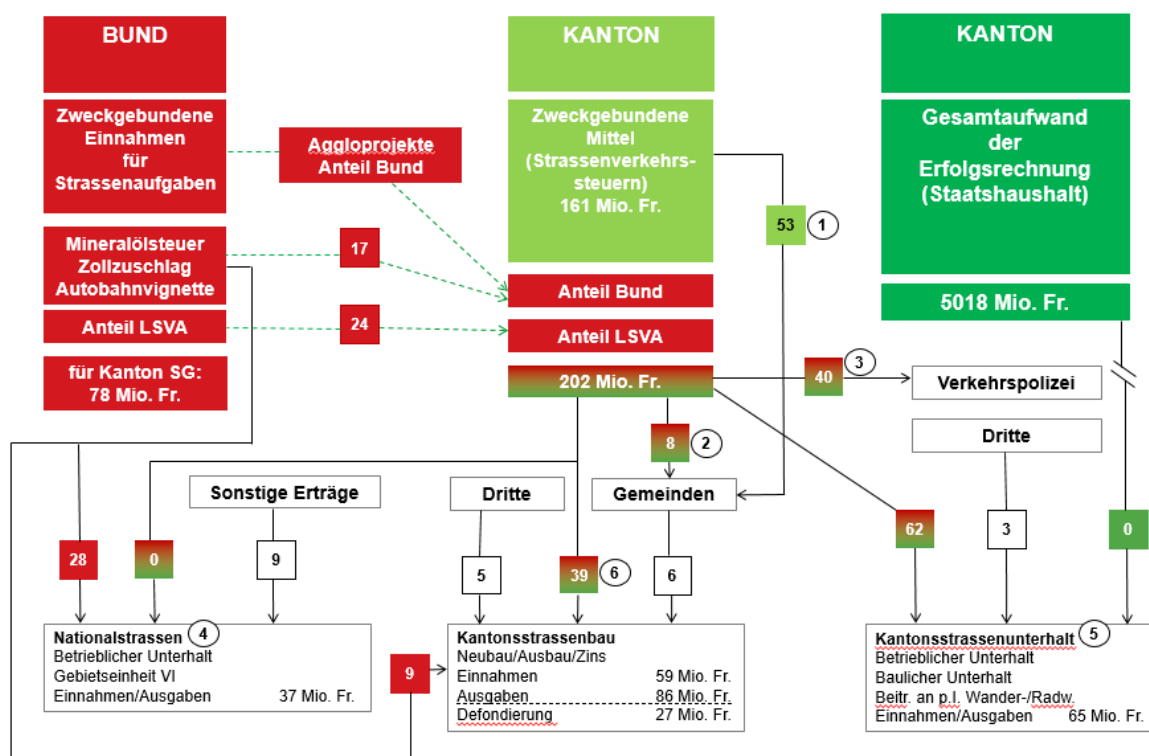


Abbildung 6: Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen»

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 Saldausgleich des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen (Gebietseinheit VI).
- ⑤ Deckung Unterhalt Kantonsstrassen 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 per Ende 2016 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier Agglomerationsprogramme (AP) der dritten Generation ein: Obersee, St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein und Wil (siehe dazu auch Teil C dieser Vorlage, Abschnitt 1.6).

Diese AP wie auch deren Vorgänger der 2. Generation benennen A-Massnahmen, die im 17. SBP entsprechend berücksichtigt werden müssten. Bezogen auf die verschiedenen Finanzierungsgefässe des 17. SBP ergibt sich ein gesamter Mittelbedarf (einschliesslich Bundesbeiträge, nur Massnahmen an Kantonsstrassen) von rund 271 Mio. Franken, der sich in folgenden Bereiche des 17. SBP zuteilen lässt:

- Einzelmassnahmen: rund 195 Mio. Franken;
- Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen: rund 17 Mio. Franken;
- Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Agglo-Projekte und Gesamtverkehr: rund 34 Mio. Franken;
- Werkgebundene Beiträge für kantonale und regionale LV-Routen, an Gemeindestrassen: rund 25 Mio. Franken.

Der Botschaftsentwurf des Bundesrates zu den vom Kanton St.Gallen eingereichten AP der 3. Generation lag erst im Januar 2018 vor. Dementsprechend waren Annahmen zu treffen hinsichtlich dem vom Bund voraussichtlich genehmigten Massnahmenumfang und Beitragssatz. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Begehrlichkeiten aller 37 Schweizer AP und somit vermutlich auch diejenigen des Kantons St.Gallen die Mitfinanzierungsmöglichkeiten des Bundes um ein Mehrfaches übertreffen.

Die vom Bund genehmigten Massnahmen im Rahmen der AP 1. Generation wurden bislang im Umfang von rund 70 Prozent und diejenigen der 2. Generation gar lediglich im Umfang von 15 Prozent plangemäss umgesetzt. Neben normalen Verzögerungen im Planungsverfahren sind die personellen Ressourcen im Baudepartement zu knapp bemessen, um sämtliche Massnahmen wie vorgesehen umzusetzen. Auch die in allen vier AP der 3. Generation enthaltenen Massnahmen an Kantonsstrassen überschreiten die personellen Kapazitäten des Baudepartements massiv.

Würden alle Massnahmen der 2. und 3. Generation an Kantonsstrassen vollumfänglich im 17. SBP berücksichtigt, wären die zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen zusammen mit den bereits beschlossenen Grossprojekten sowie den aus dem 16. SBP zu übertragenden begonnenen Projekte bereits erheblich überbucht und überlastet. Weitere Begehren von Seiten der Gemeinden, Regionen und kantonalen Stellen hätten nicht aufgenommen werden können.

Aufgrund der Erfahrungen aus der Umsetzung der 1. Generation sowie zum Teil der 2. Generation ist während der Projekterarbeitung sowie in der Auflage mit Verzögerungen (z.B. Einsprachen) zu rechnen. Auch ist erfahrungsgemäss die Mitfinanzierung in den Gemeinden nicht in allen Gemeinden gesichert. Aus diesen Gründen sind die angenommenen Umsetzungsfristen in den Vorgaben des Bundes zu den AP nicht realistisch. Die benötigten Mittel müssten bereits vollumfänglich im 17. SBP eingestellt werden.

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 aufgestockt worden. Mit den im 17. SBP für Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen vorgesehenen Mittel, können voraussichtlich rund 44. Mio. Franken an Bundesbeiträgen beantragt werden. Ausgehend von einer Mitfinanzierung des Bundes von 30 Prozent würden Agglomerationsmassnahmen im Rahmen von rund 146 Mio. Franken umgesetzt. Dies würde rund 54 Prozent der total 271 Mio. Franken der von der Regierung in den Regierungsratsbeschlüssen Nr. 828, 829, 830 und 831 beschlossenen und beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten Agglomerationsprojekte an Kantonsstrassen (in Federführung des Kantons St.Gallen) entsprechen.

Mit den genannten Finanzierungsmassnahmen kann jedoch nicht gewährleistet werden, dass dem Kanton St.Gallen keine beantragten Bundesgelder entgehen. Zum einen sind Umsetzungsfristen gesetzt, zum anderen können nicht plangemässe Umsetzungen der AP sich negativ auf die Beurteilung der nächsten Generation auswirken. Dies kann im Extremfall in der nächsten Generation zur Aussetzung der Mitfinanzierung des Bundes führen.

Mit der revidierten Verordnung zur zweckgebundenen Verwendung der Mineralölsteuer (SR 725.116.21; abgekürzt MinVV) und mit der Departementsverordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zum Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214; abgekürzt PAVV) 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 vier Jahre ab der 4. Generation.

Der Bund schreibt vor, dass kantons- oder landesübergreifende Massnahmenpakete gegenüber dem Bund nur durch einen Kanton zu vertreten sind. Diese wird oft und sinnvollerweise durch den federführenden Kanton wahrgenommen. Der Kanton St.Gallen agiert federführend in allen AP mit St.Galler Kantonsbeteiligung. Deshalb ist das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein erheblicher administrativer Mehraufwand konfrontiert, namentlich bei den grenzüberschreitenden Massnahmenpaketen der folgenden AP:

- Obersee (Beteiligung der Kantone Zürich und Schwyz).
- Wil und St.Gallen – Bodensee (Beteiligung des Kantons Thurgau).
- Rheintal (Beteiligung des Landes Vorarlberg).
- Werdenberg – Fürstentum Liechtenstein (Beteiligung des Fürstentums Liechtenstein).

2.2 Nationalstrassen-Vorhaben

a) *Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg*

Wie im Teil C, Abschnitt 1.1.1.a, dargelegt, hat das ASTRA im Jahr 2017 mit der Bearbeitung des generellen Projekts nach Nationalstrassengesetz und -verordnung begonnen.

Im vorliegenden 17. SBP sind durch den Kanton St.Gallen ebenfalls die generellen Projekte (Vorprojekte) und gegebenenfalls die Bau- und Auflageprojekte für die ihm zugeordneten Streckenteile auszuarbeiten. Die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte sind im vorliegenden 17. SBP in der 1. Priorität (A) enthalten.

b) *Bodensee Schnellstrasse S18*

Im Herbst 2011 konnte das Land Vorarlberg das konsensorientierte Planungsverfahren Mobilität im Rheintal (MIR) abschliessen. Strassenseitig sieht diese Planung die Verbindung der beiden Rheintalautobahnen (Schweizer N13 mit der österreichischen A14) im Raum St. Margrethen – Lustenau vor. Die beiden favorisierten Lösungen wurden durch die ASFNAG und das Land Vorarlberg zwischenzeitlich soweit weiter bearbeitet, dass die Projektierung für das kurze Ergänzungsstück vom Anschluss St.Margrethen bis zur Landesgrenze mit dem vorgesehenen Zollamt gestartet werden kann. Die Verantwortlichkeiten für dieses kurze Stück zwischen Zoll, ASTRA und Kanton St.Gallen sollen als erstes geklärt werden. Die erste Sitzung zwischen den österreichischen und schweizerischen Vertretern fand im Januar 2018 statt.

c) *Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West*

Das ASTRA erarbeitet in der Filiale Winterthur zurzeit ein Generelles Projekt für den neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West. Die Arbeiten wurden zwischenzeitlich aufgrund der vertiefenden Abklärungen zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wil-West sistiert. Die durchgeführte Masterplanung Wil-West 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.

Der Anschluss Wil-West mit dem ESP wie auch die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen sind Bestandteile der 2. und 3. Generation des AP Wil. Obwohl der Nationalstrassenanschluss in der Kompetenz des Bundes liegt und auch durch den Bund finanziert wird, ist eine Abstimmung mit dem AP zwingend. Der provisorische Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung, die

Aussagen zur Priorisierung und auch zur Mitfinanzierung der Netzergänzung Nord und der weiteren Elemente über den Agglomerationsfonds enthält, stufte das Vorhaben Netzergänzung Nord in die Priorität B (2023–2026) ein. Der Kanton St.Gallen forderte daraufhin die Umpriorisierung in die höchste Prioritätsstufe A (2019–2022). Der definitive Bericht kann bis Herbst 2018 erwartet werden. Die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte sind im vorliegenden 17. SBP in der 1. Priorität (A) enthalten.

d) Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach «Autobahnanschluss plus»
Wie beim Nationalstrassenanschluss Wil-West erfolgt die Abstimmung für den N01 Zubringer Region Rorschach über das AP St.Gallen-Rorschach. Das Vorhaben ist zusammen mit der neuen Kantonsstrasse ins Zentrum von Rorschach und den damit verbundenen Begleitmassnahmen als Kernelemente im AP St.Gallen-Bodensee enthalten. Voraussichtlich wird nur das eigentliche Anschlussbauwerk der Nationalstrasse über den Bund finanziert. Die weiteren Strecken des Zubringers von der Sulzstrasse in Goldach zur Autobahn wie auch die neue Kantonsstrasse ins Zentrum von Rorschach und die damit verbundenen Begleitmassnahmen werden voraussichtlich über den Agglomerationsfonds und den Kanton St.Gallen zu finanzieren sein. Der provisorische Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung, der Aussagen zur Priorisierung und auch zur Mitfinanzierung der neuen Kantonsstrasse ins Zentrum von Rorschach und der weiteren Elemente über den Agglomerationsfonds enthält, stufte das Vorhaben in die Priorität A (2019–2022) ein. Der definitive Bericht kann bis Herbst 2018 erwartet werden. Die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte sind im vorliegenden 17. SBP in der 1. Priorität (A) enthalten.

e) Nationalstrassenanschluss N03/76 Sargans; Verlegung Halbanschluss Baltschana
Mitte 2012 startete die Abteilung Netze des ASTRA das Projekt: «Projektdefinition N03 Anschluss Sargans». Die Absicht liegt darin, dass der bestehende Nationalstrassenanschluss (Vollanschluss) Sargans zum Halbanschluss von und nach Zürich umgebaut werden soll. Die Anbindung von und nach St.Gallen / Chur soll rund einen Kilometer Richtung Osten in den Raum Baltschana verlegt werden. Die Rückstaus bis auf die Stammstrecke der Autobahn aus dem stark genutzten Gewerbegebiet Mels / Vilters-Wangs / Sargans können so eliminiert werden. Im 17. SBP ist die Weiterentwicklung des Projekts mittels einer ZMB in der 1. Priorität (A) vorgesehen.

2.3 Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI

In den fünf Jahren von 2019–2023 stehen der Gebietseinheit VI (GEVI) verschiedene wichtige Aufgaben und Herausforderungen bevor. Es sind umfangreiche Sanierungsarbeiten auf der Nationalstrasse N01/56 St.Gallen West-Ost und auf der N03/76 Murg-Walenstadt in den Jahren 2019 bis 2025 vorgesehen.

Der neue Netzbeschluss des Bundes (NEB) sieht vor, schweizweit 20 Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz zu übernehmen. Nach längeren parlamentarischen Verhandlungen auf Bundesebene und der Volksabstimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), werden ab dem 1. Januar 2020 gesamthaft sechs Streckenabschnitte in den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Glarus mit einer Gesamtlänge von 73 km zusätzlich in die betriebliche Verantwortung der GEVI übergehen.

Die zukünftigen Grossbaustellen, die Übernahme von neuen Strassen im Projekt NEB und der ständig steigende Druck des ASTRA auf die Betriebskosten werden von der GEVI erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit stellen. Durch die zunehmenden Aufgaben, bedingt durch die Übernahme von 73 km Strassennetz in die betriebliche Verantwortung der GEVI, sind die personellen Ressourcen entsprechend anzupassen. Der entsprechende Mehraufwand wird über die Abgeltung des Bundes innerhalb der Leistungsvereinbarung kompensiert werden.

2.4 Kantonsstrassen-Vorhaben

2.4.1 Vorbereitung und Umfrage

Im Dezember 2016 lud das Baudepartement die interessierten Stellen (Städte/Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und die kantonalen Departemente) ein, Begehren für das 17. SBP bis 31. März 2017 einzureichen. Mit der Einladung wurde bekannt gegeben, welche Unterlagen zu jedem Begehren erwartet werden, damit diese untereinander verglichen werden können und das geplante Bewertungsverfahren vernünftige Aussagen ergibt. Ebenfalls wurden die Ziele und Kriterien zur Projektbeurteilung abgegeben, damit im Sinn eines offenen und transparenten Verfahrens die Eingaben auf diese Kriterien ausgerichtet werden können.

2.4.2 Bewertung

Gesamthaft sind 1'128 Begehren von 67 Gesuchstellern eingegangen. Nach Bereinigung der Doppelnennungen verbleiben noch 832 Begehren. 301 Begehren entsprechen nicht den kantonalen Vorgaben, weshalb diese Begehren nicht im Rahmen des Strassenbauprogrammes abgehandelt werden. Es handelt sich dabei um Vorhaben auf Nationalstrassen und auf Gemeindestrassen sowie um weitere nicht zuteilbare Begehren. Nach Abzug der insgesamt 105 abgekehrten Strassenraumgestaltungen, sowie der 108 öV- und Verkehrsmanagementmassnahmen, die nicht bewertet werden, verbleiben noch 318 zu bewertende Vorhaben. Die Bewertung dieser Begehren erfolgte gemäss der bewährten Einteilung der vergangenen SBP. Die Klassifikation lautet wie folgt:

- (A): Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 17. SBP);
- (B): Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte);
- (C): Weitere Begehren.

Nicht priorisiert wurden Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen, für die im 17. SBP pauschale Beiträge vorgesehen werden.

Die bestehende Bewertungsmethodik wurde aufgrund der neu erarbeiteten GVS angepasst und einer Eingangsprüfung unterzogen. Diese Anpassung ist in Teil A, Abschnitt 1.3.3, dieser Vorlage detailliert beschrieben. Nach dieser erstmals erfolgten Eingangsprüfung gelangte für die zu bewertenden Vorhaben das bewährte Bewertungssystem aus den vergangenen SBP zur Anwendung. Vorhaben mit einem erwarteten Investitionsvolumen von weniger als 2,5 Mio. Franken sowie Geh- und Radwege wurden nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren und solche mit einem erwarteten Investitionsvolumen von über 2,5 Mio. Franken mittels dem Wirtschaftlichkeitswerkzeug der Kostenwirksamkeit beurteilt.

Grossvorhaben mit einem Investitionsbedarf über 50 Mio. Franken bedürfen einer speziellen Betrachtung. Für Projekte dieser Grössenordnung hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass ein breit angelegtes Variantenstudium mit verschiedenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unumgänglich ist. Die Erfahrung zeigt auch, dass der Zeitaufwand für diese Phase, in der auch vermehrt die Mitwirkung der Bevölkerung eingefordert wird, meist unterschätzt wird. Das Resultat der Studienphase zeigt eine breit abgestützte Lösungsabsicht auf und entspricht auch dem kantonalen Richtplaneintrag als Zwischenergebnis, bestenfalls als Festsetzung. Da bei Begehren ohne Vorliegen einer Studie oft keine klar definierten Massnahmen vorliegen, kann damit keine Bewertung vorgenommen werden. Anstelle der Bewertung der Vorhaben erfolgt hier eine Priorisierung aufgrund des Problemdrucks. Als massgebender Indikator wird in diesem Fall der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) an der bezeichneten Problemstelle berücksichtigt. Dies stellvertretend im Sinn der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und des Konflikts zwischen der Siedlung und dem Verkehr.

Folgende Begehren befinden sich in der Projektphase Studie:

- Altstätten, Ostumfahrung Altstätten;
- Sargans, Netzstrategie Sargans;
- Bad Ragaz, Verkehrsentslastung Dorfkern / Kurpark;
- Diepoldsau, Netzstrategie DHAMK;
- Rapperswil-Jona, Mobilitätszukunft;
- Nesslau, Umfahrung Nesslau;
- Sevelen, Nordumfahrung Sevelen;
- Marbach/Rebstein, Entlastungsstrasse Rheintal.

Die Kosten für solche Studien (Projektphasen 1–2, SIA¹¹) sind im Vergleich zu den Realisierungskosten gering. Eingeschränkt wird die Anzahl der angebehrten Studien durch die beschränkten Personalressourcen des Tiefbauamtes wie auch der Fachplaner.

Auf Basis der Studien, bzw. nach der Festlegung der Bestvariante, wird in der darauf folgenden Phase das Vorprojekt erarbeitet. Bis zur Rechtskraft des Projektes bedarf es der Ausarbeitung eines Auflageprojektes, der Anhörung der Gemeinde (Art. 35 StrG), der Projektgenehmigung durch den Kantonsrat, der öffentlichen Auflage, des Abschlusses der Rechtsmittel und des Erwerbs der benötigten Flächen (Projektphasen 3–4, SIA). Die Erfahrung zeigt, dass in der Regel die Periode eines SBP nicht ausreicht, um die Baureife für ein Projekt dieser Grössenordnung zu erlangen.

Folgende Begehren befinden sich in der Projektphase Vorprojekt oder liegen zur Prüfung vor:

- Goldach/Rorschach, Zubringer N01/56 Region Rorschach «Autobahnanschluss plus»;
- St.Gallen, N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg;
- Wil, Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West;
- Wil, Grünaustrasse;
- Uznach, Verbindungsstrasse A53-Gaster.

Die Realisierungsphase ab Spatenstich bis Inbetriebnahme (Projektphasen 5–6, SIA) bildet den Abschluss eines Grossprojektes. Je nach Grösse des Vorhabens wird auch hierfür weit mehr als die Zeitspanne eines SBP beansprucht. In dieser Phase befinden sich im 17. SBP die bereits durch den Kantonsrat genehmigten Vorhaben Umfahrung Bütschwil und Umfahrung Wattwil – 2. Etappe. Folgende Darstellung gibt eine Übersicht der Eingaben:

Eingabe	Priorisierungsverfahren		
	umfassend	vereinfacht	keine
Umfahrungsstrassen (19)	9	12	10 ¹³
Korrekturen (95)	3	92	-
Kunstabauwerke, Aufhebung Niveauübergänge (35)	-	35	-
Geh- und Radwege (128)	-	128	-
Verkehrsmanagement (10)	-	10	-
Kantonsstrassensanierungen (23)	-	23	-
Umweltschutzmassnahmen (6, Sammelposition)	-	-	6
Strassenraumgestaltungen (84, Sammelposition)	-	-	84
Total (400)	12	288	100

Tabelle 7: Übersicht der Eingaben

¹¹ Schweizerischer Ingenieur und Architektenverein (SIA), Leistungsumfang in 6 Phasen gegliedert.

¹² Studien für Grossvorhaben gemäss Auflistung in Abschnitt 2.4.4.

¹³ Nicht priorisiert wurden die bereits beschlossenen Vorhaben Umfahrung Bütschwil, Umfahrung Wattwil – 2. Etappe und Brücke Pfäfers samt Erschliessungsstrasse Valur.

2.4.3 Umfassendes Bewertungsverfahren

Zur Erfüllung der von der Regierung im Juni 2017 beschlossenen GVS SG wurde das Bewertungsverfahren für das 17. SBP verfeinert. Die bisher angewendeten Indikatoren wurden auf die Kompatibilität mit der GVS SG überprüft und den GVS-Oberzielen «Erreichbar», «Solidarisch und sicher» sowie «Ökologisch» zugeordnet (siehe Teil A, Abschnitt 1.3 bzw. Abbildung 2: Aufbau und Funktionen der GVS SG). Um alle Ziele der GVS SG auch im Bewertungsverfahren für das Strassenbauprogramm zu berücksichtigen, wurden zwei Ergänzungen vorgenommen: Einerseits wird für die Beurteilung der Erschliessungswirkung von Einwohner/innen ein neuer Indikator eingeführt. Andererseits basiert die Betrachtung von Investitionskosten neu auf Jahreskosten (sogenannten Annuitäten). Dies ermöglicht neben den reinen Investitionskosten auch die Berücksichtigung von Betriebs- und Unterhaltskosten, die durch die Realisierung der Strassenbauvorhaben zusätzlich durch den Kanton getragen werden müssen. So sieht es auch das GVS-Oberziel «Finanzierbar und wirtschaftlich» vor.

Das Bewertungsverfahren besteht aus 15 Indikatoren, welche die Abschätzung eines Gesamtnutzens zulassen. Dieser wird den entstehenden Jahreskosten gegenübergestellt, um die Kostenwirksamkeit zu bestimmen. Die Gewichtung der Indikatoren wurde aus dem 16. SBP übernommen. Damit kann die Konsistenz mit den Bewertungen der vergangenen SBP sichergestellt werden.

Oberziel GVS	G (%)	Teilziel	G (%)	Kriterium / Indikator	Nr.	G (%)
Erreichbar	28%	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellen	9%	Verkehrsfluss, Stauhäufigkeit	1.1	9%
		Standortgunst bzw. Erreichbarkeit verbessern (Personen- und Güterverkehr)	14%	Reisezeitgewinne bzw. -verluste auf ausgewählten Beziehungen	1.2.1	6%
				Erschliessungswirkung Arbeitsplatzgebiete	1.2.2	8%
		Gewährleistung Erschliessung	5%	Erschliessungswirkung Einwohner *	1.3	5%
Solidarisch und sicher	34%	Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	10%	Attraktivität Fuss- und Veloverkehr	2.1	10%
		Trennwirkung durch Strassen reduzieren	11%	Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	2.2	11%
		Verkehrssicherheit verbessern	8%	Unfälle reduzieren	2.3	8%
		Kosten für Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	5%	Betriebskosten MIV	2.4	5%
Ökologisch	38%	Luftqualität verbessern	7%	Luftschadstoffemissionen	3.1.1	3%
				Luftschadstoffimmissionen	3.1.2	4%
		Lärmbelastung senken	9%	Verkehrslärmbelastung	3.2	9%
		Sparsamer Umgang mit dem Boden	6%	Flächenbeanspruchung	3.3	6%
		Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten und aufwerten	12%	Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	3.4	12%
		Beeinträchtigung des Klimas minimieren	2%	CO ₂ -Emissionen	3.5	2%
Finanzierbar und wirtschaftlich		Energiebedarf minimieren	2%	Energieverbrauch	3.6	2%
		Infrastrukturkosten minimieren		Investitionskosten, Ersatzinvestitionen		Vergleichsgrösse (Annuität)
		Sicherstellung Betrieb und Unterhalt		Betriebs- und Unterhaltskosten		

Abbildung 7: Verwendetes Ziel- und Indikatorensystem

* Die Gewichtung der beiden Indikatoren zur Erschliessungswirkung (Indikator 1.2.2 und 1.3) der Bewertung für das 17. SBP entspricht derjenigen des einzelnen Indikatoren zur Erschliessungswirkung des 16. SBP. Die Erschliessung von Einwohnern wird hier dem GVS Oberziel «Erreichbar» zugeordnet. Es wäre auch eine Zuordnung zum GVS Oberziel «Solidarisch und sicher» möglich.

Gemäss der Zusammenstellung in Teil C, Abschnitt 2.4.2, dieser Vorlage wurden folgende Projekte dem umfassenden Bewertungsverfahren unterzogen:

9 Umfahrungsstrassen			Kosten (Basis 2016) ¹⁴ in Mio. Franken	
				Inkl. FlaMa ¹⁵
U02	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten	23,4	Nein
U03	Rapperswil-Jona	Mobilitätszukunft ¹⁶	575,0	Ja
U04	Rorschach / Goldach	Zubringer N01/56 Region Rorschach «Autobahnanschluss plus»	161,3	Ja
U06	Sevelen	Nordumfahrung Sevelen	9,0	Nein
U07	St.Gallen	N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg	926,1	Nein
U08	Wil	Grünaustrasse	17,3	Ja
U09	Wil / Bronschhofen	Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West	74,6	Ja
U10	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Verbindungsstrasse A53 - Gaster	95,9	Nein
U11	Diepoldsau / Hohenems / Altach / Mäder / Kriessern	Netzstrategie DHAMK	124,4	Ja

Abbildung 8: Zu priorisierende Umfahrungsstrassen

¹⁴ Die Kosten basieren auf Kostenschätzungen und beinhalten die Bestandteile Landerwerb, Planung/Projektierung, Baukosten sowie Unvorhergesehenes/Reserven (jeweils exkl. MWST). Basisjahr ist 2016, die Teuerung wurde auf Grundlage des Schweizerischen Baupreisindex berücksichtigt.

¹⁵ Die Kosten für flankierende Massnahmen («FlaMa») wurden – sofern vorhanden – den vorliegenden Kostenschätzungen entnommen. Ansonsten wurden diese im Bewertungsverfahren abgeschätzt.

¹⁶ Für die Verkehrsentslastung mit Tunnellösung in Rapperswil-Jona wurden die Varianten «Mitte» und «Direkt» untersucht. Die Variante «Mitte» weist im Vergleich zur Variante «Direkt» einen höheren Gesamtnutzen bei höheren Kosten aus. Die Kostenwirksamkeit der beiden Varianten ist mit 0.53 (Variante «Direkt») und 0.68 (Variante «Mitte») vergleichbar. Daher wird auf eine Differenzierung verzichtet und die Resultate der Variante «Direkt» abgebildet. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung ist in Erarbeitung.

Bewertete Begehren Korrekturen:

3 Korrekturen			Kosten (Basis 2016) ¹⁷ in Mio. Franken	
				Inkl. FlaMa ¹⁸
K01	Au	Korrektion Knoten Zoll / Autobahn	23,2	Nein
K02	St.Gallen	Betriebs- und Gestaltungskonzept Geissberg- / Bildstrasse, 2. Etappe	3,5	Ja
K03	Sennwald	Optimierung Rheinquerung Haag / BERN-ESCHEN	14,3	Ja

Abbildung 9: Zu priorisierende Strassenkorrekturen

Die Bewertung ergab die folgenden Kostenwirksamkeiten (dargestellt mit dem Streubereich der Kostenschätzungen in der Horizontalen sowie der angedeuteten Unsicherheit bezüglich Gesamtnutzwert in der Vertikalen):

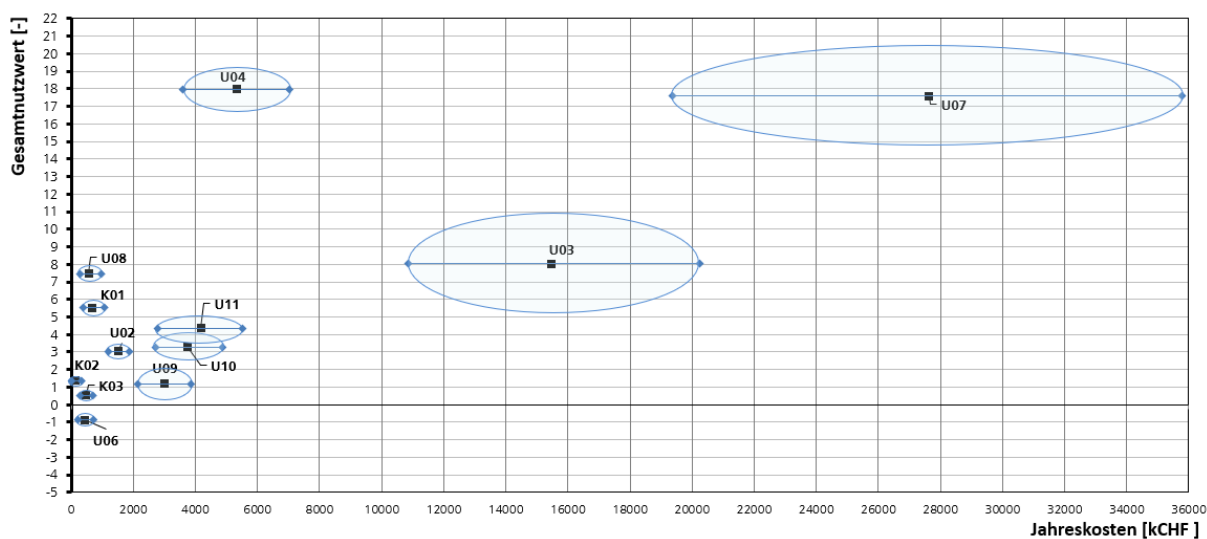


Abbildung 10: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller priorisierten Vorhaben

¹⁷ Die Kosten basieren auf vorliegenden Kostenschätzungen und beinhalten die Bestandteile Landerwerb, Planung/Projektierung, Baukosten sowie Unvorhergesehenes/Reserven (jeweils exkl. MWST). Basisjahr ist 2016, die Teuerung wurde auf Grundlage des schweizerischen Baupreisindexes berücksichtigt.

¹⁸ Die Kosten für flankierende Massnahmen («FlaMa») wurden – sofern vorhanden – den vorliegenden Kostenschätzungen entnommen. Ansonsten wurden diese im Bewertungsverfahren abgeschätzt.

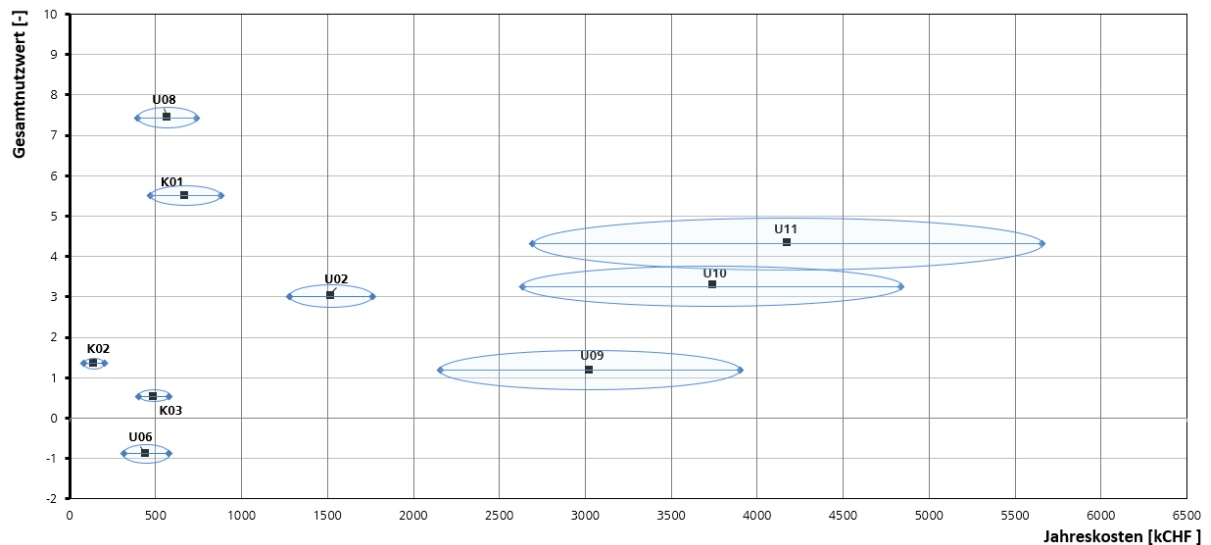


Abbildung 11¹⁹: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller ausführlich priorisierten Vorhaben

Das Bewertungsverfahren hat den unterschiedlichen Projektständen gerecht zu werden. So variieren die eingereichten Unterlagen zu den einzelnen Begehren von einer groben Linienführung, vergleichbar mit einem Richtplaneintrag, bis hin zum Reifegrad eines Auflageprojekts. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wird auf eine klare Rangreihenfolge aufgrund der ermittelten Kosten-Wirksamkeit verzichtet. Die Projekte werden in der Bewertung vereinfacht in die Kategorien I bis III eingeteilt:

- Kategorie I: Projekte mit guter Kosten-Wirksamkeit;
- Kategorie II: Projekte mit noch positiver Kosten-Wirksamkeit;
- Kategorie III: Projekte mit negativer Kosten-Wirksamkeit

Das 17. SBP weist für die bewerteten Begehren folgende Prioritäten aus:

Umfahrungen			Kategorie Bewertung	Priorisierung im 17. SBP
U02	Altstätten	Ostumfahrung	II	A
U03	Rapperswil-Jona	Mobilitätszukunft	II	A
U04	Rorschach / Goldach	Zubringer N01/56 Region Rorschach «Autobahnanschluss plus»	I	A
U06	Sevelen	Nordumfahrung Sevelen	III ²⁰	C
U07	St.Gallen	N01/56 Engpassbeseitigung Teilspange Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg	II	A
U08	Wil	Grünaustrasse	I	B
U09	Wil / Bronschhofen	Netzergänzung Nord zum neuen Autobahnanschluss N01/56 Wil-West	II	A

¹⁹ Die Grafik zeigt Detail-Ausschnitt der Abbildung 9. Dargestellt bis Jahreskosten von 6,5 Mio. Franken und Gesamtnutzen bis 10.

²⁰ Auf Basis der Sensitivitätsbetrachtung (Änderung der Gewichtung) an den Grenzen der Kategorien ausgewiesen.

U10	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Verbindungsstrasse A53-Gaster	II	A
U11	Diepoldsau / Hohenems / Altach / Mäder / Kriessern	Netzstrategie DHAMK	II ²¹	B

Abbildung 12: Resultat Priorisierung der Umfahrungen

Korrekturen			Kategorie Bewertung	Priorisierung im 17. SBP
K01	Au	Korrektion Knoten Zoll / Autobahn	I	A
K02	St.Gallen	Betriebs- und Gestaltungskonzept Geissberg- / Bildstrasse, 2. Etappe	I	A
K03	Sennwald	Optimierung Rheinquerung Haag / BERN-ESCHEN	I-III ²²	Gesamtverkehr

Abbildung 13: Resultat Priorisierung der Strassenkorrekturen

2.4.4 Umfahrungsstrassen

Das 17. SBP enthält folgende Grossvorhaben in Form von Umfahrungen:

Realisierung:

- Ziel für die Umfahrung Bütschwil ist es, sie in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 dem Verkehr zu übergeben. Dazu stehen die Voraussetzungen gut. Sämtliche Arbeiten für das Trasse und die einzelnen Kunstbauten sind im Gange. Aus heutiger Sicht sind auch keine unvorhergesehenen Ereignisse, bspw. aus dem Baugrund oder dem Grundwasser zu erwarten. Für die flankierenden Massnahmen wurden auf dem verbleibenden Kantonsstrassennetz je ein Projekt auf der Wiler- sowie auf der Ottilienstrasse erarbeitet. Diese Projekte berücksichtigen den zukünftig wesentlich tieferen Verkehr. Sie werden im Jahre 2018 der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil zur Stellungnahme nach Art. 35 des Strassengesetzes vorgelegt. Nach der anschliessenden Genehmigung durch die Regierung erfolgt die öffentliche Planaufgabe. Mit den Bauarbeiten kann erst nach der Inbetriebnahme der Umfahrung Bütschwil gestartet werden. Parallel dazu erarbeitet die Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil redimensionierte Strassenprojekte auf den von ihnen zu übernehmenden bisherigen Kantonsstrassen.
- Bei der Umfahrung Wattwil – 2. Etappe werden die Bauprojekte der Teilbereiche erarbeitet. Einzelne Submissionen wurden noch im Jahre 2018 durchgeführt. Der Baustart für das Trasse und die Thurbrücke SOB erfolgen voraussichtlich im letzten Quartal 2018. Der Spatenstich für das Tunnel Lochweidli ist für das Jahr 2019 terminiert. Auf Grund der langen Bearbeitungszeit der Rechtsmittel bis zum Bundesgericht ist eine ursprünglich geplante, gleichzeitige Inbetriebnahme zusammen mit der Umfahrung Bütschwil nicht mehr möglich. Die Fertigstellung und Verkehrsübergabe der Umfahrung Wattwil – 2. Etappe ist nach heutigem Kenntnisstand in den Jahren 2022/2023 zu erwarten. Bei den flankierenden Massnahmen wurde ein Teilstück der Bahnhofstrasse zusammen mit dem Busbahnhof bereits gebaut. Das zweite Teilstück hängt mit der Überbauung des Bahn-

²¹ Im Sinn einer gesamtheitlichen Betrachtung werden Nutzen und Kosten sowohl auf Schweizer Seite als auch im Ausland (Österreich bzw. Liechtenstein) bestimmt und berücksichtigt.

²² Im Sinn einer gesamtheitlichen Betrachtung werden Nutzen und Kosten sowohl auf Schweizer Seite als auch im Ausland (Österreich bzw. Liechtenstein) bestimmt und berücksichtigt.

hofareals durch die Südostbahn (SOB) zusammen. Der Umbau der Ebnaterstrasse zur Verbesserung des Langsamverkehrs befindet sich im Rechtsmittelverfahren. Die Gemeinde Wattwil hat die Ingenieurarbeiten für die Umgestaltung des Gemeindestrassenteilstückes der Bahnhofstrasse in Auftrag gegeben. Sie soll zu einer Begegnungszone umgebaut werden.

Projektierung:

- Für folgende Projekte ist in 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 den Landerwerb zu tätigen:
 - Rorschach: Zubringer N01/56 Region Rorschach «Autobahnanschluss plus»;
 - Rorschach: N01/56 Anschluss Witen mit Zubringer Rorschach²³;
 - Uznach/Kaltbrunn/Schmerikon: Verbindungsstrasse A53-Gaster;
 - St.Gallen: N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg;
 - Wil / Bronschhofen: Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West.
- In 2. Priorität (B) ist folgendes Begehren als Ersatzprojekt für die Projektierung vorgesehen:
 - Wil: Grünastrasse.

Studien:

- Für die nachfolgenden Vorhaben der 1. Priorität (A) sind jeweils Varianten zu entwickeln, die Zweckmässigkeit nachzuweisen, die Linienführung zu bestimmen (Bestvariante) und der Kostenteiler zu definieren:
 - Rapperswil-Jona: Mobilitätszukunft;
 - Altstätten: Ostumfahrung Altstätten;
 - Sargans: Netzstrategie Sargans;
- Als Ersatzprojekte (Vorhaben der 2. Priorität [B]) werden vorgeschlagen:
 - Diepoldsau: Netzstrategie DHAMK;
 - Bad Ragaz: Verkehrsentslastung Dorfkern / Kurpark.
- Nicht zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagen sind:
 - Sevelen: Nordumfahrung Sevelen;
 - Balgach: Optimierung Verkehrsablauf Rietstrasse;
 - Eschenbach: Verkehrsentslastung Rickenstrasse, Umfahrung des Dorfes St.Gallenkappel - Bezikon;
 - Gossau: Bahnhofsquartier Ost, Verbindung Industriestrasse-Mooswiestrasse;
 - Nesslau: Umfahrung Nesslau;
 - Rorschach: Kernumfahrung Rorschach;
 - Rebstein/Marbach: Entlastungsstrasse Rheintal.

2.4.5 Übrige Kantonsstrassenprojekte / Strassenkorrekturen

Unter den übrigen Kantonsstrassenprojekten und Korrekturen sind 62 Einzelmassnahmen gemäss Anhang (unter A) aufgeführt. Es handelt sich dabei um:

- 33 Strassenkorrekturen;
- 9 Massnahmen zum Verkehrsmanagement;
- 20 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr.

²³ Projekt im Auftrag des ASTRA im Rahmen der Nationalstrassenplanung.

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

2.4.6 Kunstbauten

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteile der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 17. SBP vierzehn Brücken 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 Tragsicherheit (keine Lastbeschränkungen usw.) zu erfüllen, ersetzt werden. Einige Bauwerke müssen angepasst werden, da die Gebrauchstauglichkeit (Durchflussprofile, Verkehrsaufkommen usw.) nicht mehr gegeben ist. Die wichtigsten und kostenintensivsten Vorhaben sind die Rheinbrücke Kriessern – Mäder und das Viadukt Mühle Rickenbach. Sie werden zusammen mit zwölf weiteren Vorhaben im Anhang unter A aufgeführt.

2.4.7 Kantonsstrassensanierungsprojekte (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 17. SBP sind Investitionen von rund 20 Mio. Franken vorgesehen. Darunter fallen unter anderen, baulichen Unterhaltsmassnahmen für die Gesamtsanierung der Umfahrungsstrasse Ebnat-Kappel, der Flumserbergstrasse, der Wasserfluhstrasse und der Rickenstrasse, aber auch Strassenraumgestaltungen wie in Oberuzwil.

2.4.8 Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen

Der letzte noch zu sanierende Amphibienzug von nationaler oder regionaler Bedeutung an Kantonsstrassen liegt in Schänis. Wie unter Teil C, Abschnitt 1.2.1.d, 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 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 Gewässerschutzzonen und Kantonsstrassen wird weiter vorangetrieben. Dabei bestimmt in erster Linie das Gefährdungspotenzial die Dringlichkeit, soweit nicht die Sanierung im Rahmen eines ohnehin anstehenden Strassenbaus erfolgt.

Zu den Umweltschutzmassnahmen im weiteren Sinn gehören auch die baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung. Diese dienen nicht nur der Reduktion von Umweltbelastungen sowie der Verbesserung des Ortsbilds und der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, sondern auch dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. 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 17. 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 so-

genannten «Ohnehinkosten» abgezogen. Das 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.

Die Arbeiten zur Lärmsanierung an Kantonsstrassen werden ebenfalls fortgesetzt. Dies unabhängig der in der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41) festgeschriebenen Sanierungsfrist bis 31. März 2018. Aufgrund des erheblichen Sanierungsrückstands in mehreren Kantonen, hat der Bund die Zusicherung von Bundessubventionen im Bereich der Strassenlärmsanierung gemäss Lärmschutz-Verordnung über die bisherige Sanierungsfrist hinaus bis zum Jahr 2022 verlängert. Davon profitiert auch der Kanton St.Gallen.

Im Kanton St.Gallen sind noch etwa 190 Kantonsstrassenabschnitte zu sanieren, die einem geschätzten Investitionsaufwand von rund 60 bis 70 Mio. Franken für notwendige Massnahmen auslösen werden. Das Tiefbauamt kann mit den zurzeit vorhandenen personellen Ressourcen Lärmsanierungsprojekte an etwa 20 Kantonsstrassenabschnitte je Jahr starten und bearbeiten. Die erstmalige umfassende Lärmsanierung aller Kantonsstrassen kann damit voraussichtlich bis in etwa zehn Jahren erreicht werden. Seit Ablauf der Sanierungsfrist am 31. März 2018 drohen Klagen. Der Umgang mit allfälligen Klagen wird im Einzelfall geprüft und das Vorgehen zusammen mit der Regierung festgelegt.

Die finanziellen Mittel für die Strassenraumgestaltungen werden zusammen mit den Umweltschutzmassnahmen im 17. SBP in einer Pauschale von 50 Mio. Franken budgetiert (Strassenraumgestaltungen 30 Mio. Franken / Umweltschutz 20 Mio. Franken).

2.4.9 Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Agglomerationsprogramm Reserve

Die aufgeführten Vorhaben der 1. Priorität (A) belasten die Strassenrechnung mit rund 386 Mio. Franken. Erfahrungsgemäss ist es aber 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 18. Strassenbauprogramm (2024–2028) anfallen. Im Weiteren gilt es, Finanzen zu reservieren für Agglomerationsprojekte, die im Strassenbauprogramm nicht in der 1. Priorität (A) eingeteilt sind, durch den Bund aber aufgrund seiner Projektbeurteilung als dringlich bewertet und mitfinanziert werden (siehe auch Teil C, Abschnitt 2.1.4, dieser Vorlage).

Das 17. SBP sieht vor, für Projektierungen 5 Mio. Franken, für dringende kleine Vorhaben 5 Mio. Franken und als Reserve für die Agglomerationsprogramme 15 Mio. Franken, damit insgesamt 25 Mio. Franken, einzusetzen.

2.5 Kantonsstrassenunterhalt

2.5.1 Betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen

Elf Kantone führen im betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen seit Jahren einen Aufwandvergleich. 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.

Der Mittelwert für den Aufwand unter den 11 teilnehmenden Kantonen beträgt für das Jahr 2016 27'686 Franken je km Kantonsstrasse. Das gesamtschweizerische Mittel wird mit 27'333 Franken je km angegeben. Der Kanton St.Gallen liegt mit 23'210 Franken 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.

2.5.2 Baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen

Wie im Teil C, Abschnitt 1.2.2, dargelegt, wurde der bauliche Fahrbahnzustand aller Kantonsstrassen im August 2016 erfasst. Die Resultate der Zustandserfassung können wie folgt zusammengefasst werden: 39,4 Prozent oder 269 km sind in kritischem bis schlechtem Zustand, 28,8 Prozent oder 196 km sind ausreichend und 31,8 Prozent oder 217 km sind in mittlerem bis gutem Zustand.

In den vergangenen Jahren wurden jährlich auf rund 20 bis 25 km Kantonsstrassen neue Deckschichten eingebaut. Demgegenüber stehen gemäss der aktuellen Zustandserfassung 269 km des Kantonsstrassennetzes in kritischem bis schlechtem Zustand. Damit reichten die Sanierungsvolumen der vergangenen Jahre nicht aus, um den Zustand des Kantonsstrassennetzes konstant zu halten. Damit die Substanzerhaltung auch auf längere Sicht gewährleistet bleiben kann, ist eine Erhöhung der jährlich zu erneuernden Kantonsstrassenabschnitte erforderlich, was sich auch in einem zusätzlichen jährlichen Mittelbedarf niederschlägt (siehe Abschnitt 2.7.5).

Ein Grund für eine verzögerte Instandstellung ergibt sich aus dem Umstand, dass sich die Umsetzung von reinen Unterhaltsmassnahmen immer schwieriger gestaltet. In vielen Fällen werden an vorgesehene Unterhaltsabschnitte zusätzliche Anforderungen in Form von baulichen Massnahmen gestellt, die den Prozess eines Strassenbauprojektes bedingen. Damit werden zusätzliche Verfahren wie Projektgenehmigung, Auflage und Landerwerb notwendig, die massiv mehr Zeit benötigen. Diese Problematik wurde im Tiefbauamt bereits im 2016 erkannt und die internen Prozesse im Tiefbauamt werden so angepasst, dass dieser Entwicklung zukünftig besser entgegnet werden kann.

2.5.3 Werkhöfe für den Strassenunterhalt

Der heutige Stützpunktstandort Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschhoferstrasse 4 in Wil ist seit vielen Jahren wegen seiner Zentrums Lage sehr umstritten und nicht mehr standortgerecht. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über Kantonsstrassen, die über den Schwanenkreisel führen. Dieser neuralgische Verkehrsknotenpunkt ist stets überlastet und erschwert zunehmend die Zu- und Wegfahrt zum Stützpunkt. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen soll der Stützpunkt Thurhof, Oberbüren, mit dem Stützpunkt Freihof, Wil, in einem neuen Stützpunkt im Raum Wil und Umgebung zusammen geführt werden. Damit können die Arbeitsabläufe in den einzelnen Arbeitsgruppen des Stützpunktes und der Geräteeinsatz optimiert werden. Ein gemeinsamer Stützpunkt ergibt Einsparungen bei den Räumlichkeiten und entsprechend weniger betriebliche und bauliche Unterhaltskosten für Technik- und Aufenthaltsräume, Lager, Werkstatt und Plätze. Im 17. SBP sind dafür 5 Mio. Franken vorgesehen.

Der bestehende Stützpunkt Ricken des Strassenkreisinspektorates Schmerikon an der Uzacherstrasse 4 in Ricken hat wesentlichen Erneuerungsbedarf. Auch sind Anpassungen an die heutigen betrieblichen Anforderungen unabdingbar. Im 17. SBP sind dafür 4 Mio. Franken vorgesehen.

2.6 Gesamtverkehr

Mit der GVS SG rückt die Gesamtverkehrsbetrachtung stärker ins Zentrum. Der Kanton St.Gallen berücksichtigt in seinen Planungen alle Verkehrsmittel. Er nutzt ihre spezifischen Vorteile sowie die Synergien und achtet darauf, dass sie nicht gegeneinander ausgespielt werden. So werden der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (öV) und der Fuss- und Veloverkehr (FVV) als gleichwertige Säulen des Personenverkehrs betrachtet und entsprechend gefördert. Aus diesem Grund wurde die im 16. SBP enthaltene Position «Schwachstellen Langsamverkehr inkl. Fussgängerübergänge» in die neue Position «Gesamtverkehr» umbenannt und inhaltlich ergänzt. Unter dieser Position werden Massnahmen zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation auf Kantonsstrassen aufgeführt, die nicht als Einzelmassnahmen in der Liste der Priorität A eingetragen wurden. Dies sind u.a. Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, Massnahmen zur Umsetzung des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3; abgekürzt BehiG), Massnahmen zur Verbesserung von Fussgängerübergängen sowie Massnahmen zum Verkehrsmanagement auf Kantonsstrassen.

Die Vielzahl der eingegangenen Begehren zusammen mit den vorhandenen Massnahmen aus den AP können nicht alle im vorliegenden SBP umgesetzt werden. Erfahrungsgemäss können nicht alle Massnahmen innerhalb einer Programmperiode zu baureifen Projekten oder gar zur Realisierung geführt werden. Aus diesem Grund wurde dieser Finanzierungsfond für Vorhaben im «Gesamtverkehr» gebildet. Das 17. SBP sieht vor, für die Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen 8 Mio. Franken, für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen 3 Mio. Franken, für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bushaltestellen an Kantonsstrassen 15 Mio. Franken und für Verkehrsmanagementmassnahmen 5 Mio. Franken, damit insgesamt 31 Mio. Franken, einzusetzen. Die Massnahmen sind in den nachfolgenden vier Abschnitten genauer umschrieben.

2.6.1 Sanierung Fussgängerübergänge an Kantonsstrassen

Aufgrund der flächendeckenden Überprüfung der Fussgängerübergänge an allen Kantonsstrassen wurden erheblich Sicherheitsmängel erkannt. Daraus folgte ein grosser Handlungsbedarf. Ein Teil der notwendigen Projektierungsarbeiten erfolgt koordiniert mit Betriebs-/Gestaltungskonzepten und im Rahmen der Massnahmen für die AP. Kleinere Anpassungen werden im Rahmen von Unterhaltsarbeiten der 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 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen sind im Gang und werden auch im Rahmen des 17. SBP weiterverfolgt. Es ist davon auszugehen, dass bis zum Ende des 17. SBP rund 85 Prozent der vorgesehenen Massnahmen umgesetzt werden können.

2.6.2 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 dienten 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.

2.6.3 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen an Kantonsstrassen

Von den gesamthaft 1'321 Haltestellen im Kanton St.Gallen liegt etwa die Hälfte an Kantonsstrassen. Eine grosse Zahl dieser Haltestellen entspricht nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Das Amt für öffentlichen Verkehr führt im Jahr 2018 eine Untersuchung zur Bewertung und Priorisierung aufgrund des BehiG sämtlicher Haltestellen im Kanton durch. Dadurch 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 Vorgabe 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.

2.6.4 Verkehrsmanagement

Die bestehenden Infrastrukturen in bebauten Gebieten sind immer stärker belastet oder sogar überlastet. Dies führt einerseits zu erheblichen Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs aber auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Bauliche Massnahmen für einen Kapazitätsausbau sind in vielen Fällen, aufgrund der bestehenden Bebauung, nicht mehr möglich oder benötigen einen grossen Planungs- und Projektierungszeitraum. Um diese verkehrlichen Herausforderungen kurz- bis mittelfristig angehen zu können, sind Verkehrsmanagementmassnahmen oder Massnahmen zur Priorisierung des öV zu prüfen und umzusetzen.

2.7 Mittelbedarf

Die Kantonsstrassen des Kantons St.Gallen bedürfen Mittel für den betrieblichen Unterhalt, den baulichen Unterhalt, für Korrekturen inklusive Strassenraumgestaltungen und Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen sowie für den Neubau von Grossprojekten. Die Systematik der Mittelzuteilung stellt primär die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen in den Vordergrund. Abgeleitet daraus folgt die Mittelzuteilung gemäss folgender Hierarchie:

- Betrieblicher Unterhalt;
- Baulicher Unterhalt;
- Korrekturen;
- Neue Strassen (Grossprojekte).

2.7.1 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 ff. StrG). Erfahrungsgemäss belaufen sich die Aufwendungen in einem SBP auf zwischen 5 bis 10 Mio. Franken je Jahr und hängen stark von den eintretenden Ereignissen ab. Im 17. SBP sind werkgebundene Beiträge in der Höhe von 40 Mio. Franken vorgesehen und tragbar.

2.7.2 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.

Die Höhe der pauschalen Beiträge liegt nach Art. 87 Abs. 2 StrG zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen (Art. 87 Abs. 3 StrG). Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge wird im 17. SBP, gleich wie im 16. SBP, auf 8,5 Prozent festgelegt, was rund 70 Mio. Franken entspricht.

2.7.3 Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite

Im Finanzausgleichsgesetz 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 17. SBP 196 Mio. Franken bereitgestellt.

2.7.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei

Aus den zweckgebundenen Mitteln werden auch Entschädigungen an die Verkehrspolizei von Kanton und Stadt St.Gallen geleistet (Art. 7 SVAG). Im 17. SBP sind Beiträge von rund 205,7 Mio. Franken vorgesehen, was gegenüber den Planwerten des 16. SBP einer Erhöhung von 27,7 Mio. Franken oder rund 16 Prozent entspricht. Gegenüber den effektiven Werten des 16. SBP wachsen die Verrechnungen um 18,2 Mio. Franken bzw. 9,7 Prozent.

Der Grund für die Differenz zwischen Plan- und effektiven Werten des 16. SBP liegt darin, dass das aus dem Sparpaket I zugrunde gelegte Entlastungsvolumen an die Stadtpolizei um jährlich 2 Mio. Franken verfehlt wurde, was die Regierung in der Botschaft zum Aufgaben- und Finanzplan 2016–2018 einlässlich begründet hat (33.15.04, Abschnitt 2.4.1). Der im 17. SBP vorgesehene Anstieg der Entschädigung an die Verkehrspolizei resultiert aus dem Ausbau des Korpsbestands der Kantonspolizei, gestützt auf den Bericht 40.14.05 «Polizeiliche Sicherheit im Kanton St.Gallen». Mit dem steigenden Verkehrsvolumen und der aus dem Verkehrssicherheitsprogramm «Via Sicura» resultierenden Revision des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) steigen die Aufgaben und Anforderungen der Kantonspolizei im Strassenverkehr. Dabei geht es nicht nur um Geschwindigkeitskontrollen, sondern auch um die verbesserte Erkennung der Fahrfähigkeit bzw. -unfähigkeit sowie um die Bekämpfung der weiterhin wesentlichen Unfallursache der Ablenkung. Auch werden die Anforderungen an die Verkehrsinstruktion, nebst leicht steigenden Schülerzahlen, wegen der zunehmenden Verkehrsdichte immer höher; es ist daher unerlässlich, den Verkehrssinn aller Kinder präventiv zu schulen. Mit – und dank – dem vom Kantonsrat jährlich akzeptierten Ausbau der Personalbestands der Kantonspolizei können diese wachsenden Aufgaben erfüllt und wie vom Bund vorgegeben auch intensiviert werden. Damit verbunden ist eine entsprechende jährliche Erhöhung der Entschädigung an diese verkehrspolizeilichen Aufgaben aus dem Strassenfonds im Sinn einer internen Verrechnung.

2.7.5 Unterhalt von Kantonsstrassen

Gestützt auf Art. 70 und 70^{bis} StrG sowie auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand des Strassenunterhalts im 17.SBP 300 Mio. Franken betragen. Der im Vergleich zum 16. SBP erhöhte Aufwand begründet sich hauptsächlich durch den Nachholbedarf im baulichen Unterhalt (siehe auch Abschnitt 3.5.1). Die Notwendigkeit zur Erhöhung um 25 Mio. Franken im baulichen Unterhalt wurde im März 2012 nach der ersten Zustandserfassung der St.Galler Kantonsstrassen ausgewiesen. Gemäss dem damals durch das Strasseninspektorat verfassten Bericht beträgt der jährliche Mittelbedarf für den baulichen Unterhalt durchschnittlich 22,3 Mio. Franken. Der jährliche Fehlbetrag wurde mit 9.7 Mio. Franken bezeichnet. Dieser Fehlbetrag wird teilweise durch die als Kantonsstrassenbauten ausgewiesenen «Kantonsstrassensanierungen» gemäss Anhang A kompensiert. Insgesamt soll der bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen mittels 7 grossen Sanierungsmassnahmen im Gesamtvolumen von 25,5 Mio. Franken oder jährlich 5,1 Mio. Franken entlastet werden. Der verbleibende Fehlbetrag von jährlich

4,6 Mio. Franken oder rund 25 Mio. Franken über eine ganze Programmperiode wird im 17.SBP zusätzlich dem baulichen Unterhalt zugeschlagen.

Im betrieblichen Unterhalt wurde der Mittelbedarf für Fahrzeuge und Geräte sowie für Verbrauchsmaterialien im 17. SBP je um 2,5 Mio. Franken erhöht. Weitere Anpassungen wurden aufgrund der aktuellen Aufwendungen gemäss Rechnung 2017 und Budget 2018 erforderlich. Zusammen ergibt sich im 17. SBP ein prognostizierter Aufwand für den Kantonsstrassenunterhalt von 300 Mio. Franken.

2.7.6 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 17. SBP sind Kosten von rund 3,5 Mio. Franken vorgesehen. Diese sind in der nachfolgenden Gesamtschau in der Deckung Kantonsstrassenunterhalt integriert.

2.7.7 Strassenbau

Das 17. SBP rechnet für den Kantonsstrassenbau insgesamt mit folgendem Aufwand (in Mio. Franken, ohne Zinsen):

Kantonsstrassen	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Umfahrungsstrassen						
- Bütschwil	10.0	8.0	7.0	4.0	1.0	30.0
- Wattwil	14.0	15.0	15.0	25.0	21.0	90.0
Vorhaben der 1. Priorität	60.5	54.5	40.0	52.0	59.3	266.3
Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung	5.0	6.0	12.0	14.0	13.0	50.0
Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Aggloprogramm Reserve	3.0	4.0	6.0	6.0	6.0	25.0
Gesamtverkehr	4.0	4.0	6.0	7.0	10.0	31.0
Werkhöfe / Stützpunkte	0.5	1.5	3.0	3.0	1.0	9.0
Gesamtkosten	97.0	93.0	89.0	111.0	111.3	501.3
Anteil Bund Aggloprojekte	8.5	8.0	7.5	9.5	10.7	44.2
Anteil Bund Globale	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	40.0
Anteil Gemeinden	12.0	9.0	9.0	13.0	14.1	57.1
Anteil Dritte	5.5	4.5	3.5	4.0	4.0	21.5
Nettoanteil Kanton	63.0	63.5	61.0	76.5	74.5	338.5

Tabelle 8: Aufwand Kantonsstrassenbau 17. SBP (2019–2023)

2.7.8 Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 17. SBP ein Finanzbedarf von 1'154,2 Mio. Franken, der aus zweckgebundenen Mitteln aufzubringen ist (in Mio. Franken):

Kantonsbeiträge an Gemeinden einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite	306,0
Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	205,7
Deckung Kantonsstrassenunterhalt (einschliesslich Signalisation FWR)	303,5
Kantonsstrassenbau	338,5
Passivzinsen	0,5
Total	1'154,2

2.8 Verfügbare Mittel

2.8.1 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.

2.8.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

a) Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2017 bis 2023 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestands und vom mittleren zu erwartenden Steuerertrag je Fahrzeug abhängig. Alle Zahlen beziehen sich auf den Bestand an Fahrzeugen per Stichtag 30. September. 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 Strassenfahrzeugkontrollen gespeist 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.

b) Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2023

Jahr	Bestand effektiv	Prognose ²⁴
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		401'000

²⁴ In Verbindung mit den prognostizierten Erträgen der Motorfahrzeugsteuer in Tabelle 11.

Jahr	Bestand effektiv	Prognose ²⁴
2018		403'000
2019		405'000
2020		407'000
2021		409'000
2022		410'000
2023		413'000

Tabelle 9: Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2023

Die Zahl der Personenwagen nimmt im Kanton St.Gallen kontinuierlich zu. Im Zeitraum von 1990 bis 2016 ist der Personenwagenbestand um rund 121'000 Fahrzeuge angewachsen, was einer Zunahme um 44 Prozent entspricht. Die Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum um rund 14 Prozent gewachsen²⁵.

c) Entwicklung des mittleren Steuerertrags

Entwicklung des Steuerertrags in den Jahren 2009 bis 2023: Der Kanton fördert seit dem Jahr 2009 emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinverkehrssetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die Einnahmehausfälle von schätzungsweise 5 Mio. Franken je Jahr werden durch die Zunahme des Fahrzeugbestands und deren Erträge in den kommenden Jahren voraussichtlich kompensiert. Der mittlere Steuerertrag wird aber aufgrund der Zunahme der steuerbefreiten Fahrzeuge längerfristig nur noch gering zunehmen. 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 im Jahr 2023 voraussichtlich nur gering erhöhen. Die damit zusammenhängenden Ertragsausfälle werden wiederum durch höhere Gewichte der Elektrofahrzeuge kompensiert.

Um langfristig die Steuererträge im gleichen Umfang nachhaltig sicherzustellen, empfiehlt sich eine Überprüfung der kantonalen Verordnung über den Erlass der Motorfahrzeugsteuer für emissionsarme Motorfahrzeuge (sGS 711.73) und des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70).

Mittlerer Steuerertrag 2009 bis 2023:

Jahr	mittlerer Steuerertrag	Prognose
2009	393.–	
2010	393.–	
2011	397.–	
2012	396.–	
2013	389.–	
2014	393.–	
2015	396.–	
2016	399.–	
2017		400.–
2018		400.–
2019		400.–

²⁵ Quelle: Amt für Statistik Kanton St.Gallen.

Jahr	mittlerer Steuerertrag	Prognose
2020		401.–
2021		401.–
2022		402.–
2023		402.–

Tabelle 10: Mittlerer Steuerertrag 2009 bis 2023

Der prognostizierte Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuer bis im Jahr 2023 gemäss Tabelle 11 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 2017 bis 2023:

Jahr	Mittelwertprognose
2017	160'230'000
2018	161'230'000
2019	162'230'000
2020	163'230'000
2021	164'230'000
2022	165'000'000
2023	166'000'000

Tabelle 11: Prognose Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2017 bis 2023

d) Nicht werkgebundene Bundesbeiträge

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 2017 wird mit stabilen Erträgen aus der Mineralölsteuer und der LSVA gerechnet.

Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2009 bis 2023 (in Mio. Franken):

Jahr	Bundesbeiträge	Prognose
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		17.2
2018		16,5
2019		16,5
2020		16,3
2021		16,5

Jahr	Bundesbeiträge	Prognose
2022		16,5
2023		16,5

Tabelle 12: Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2009 bis 2023

Ertragsanteile LSVA 2009 bis 2023 (in Mio. Franken):

Jahr	LSVA	Prognose
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		23,9
2018		24,3
2019		24,0
2020		24,0
2021		24,0
2022		24,0
2023		24,0

Tabelle 13: Ertragsanteile LSVA 2009 bis 2023

e) Globalbeiträge an Hauptstrassen

Im 17. SBP sind Einnahmen von insgesamt 40 Mio. Franken oder 8 Mio. Franken je Jahr aus den Globalbeiträgen des Bundes berücksichtigt.

2.9 Strassenrechnung

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2019 bis 2023. Die Daten basieren auf dem Wissensstand von April 2018. Bei Ablauf des 17. SBP beträgt der Bestand des Strassenfonds 23,7 Mio. Franken.

Finanzierung des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023)

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	AFP 2019	AFP 2020	AFP 2021	AFP 2022	AFP 2023	Total 17. SBP
730900 Strassenfonds								
Ertrag			225 044 100	226 121 200	224 216 700	240 324 700	238 879 900	1 154 586 600
Motorfahrzeugsteuer	406000		162 000 000	163 000 000	164 000 000	164 800 000	165 800 000	819 600 000
Motorfahrzeugsteuer	406001		230 000	230 000	230 000	200 000	200 000	1 090 000
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		16 470 700	16 311 300	16 474 500	16 474 500	16 474 500	82 205 500
Anteil LSVA	440500		23 980 000	23 980 000	23 980 000	23 980 000	23 980 000	119 900 000
verr. Zinsen	490019	390019	0	0	60 000	280 000	215 000	555 000
Defondierung	482000		22 363 400	22 599 900	19 472 200	34 590 200	32 210 400	131 236 100
Aufwand			225 044 100	226 121 200	224 216 700	240 324 700	238 879 900	1 154 586 600
Verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	133 500	110 600	86 100	63 700	23 900	417 800
Fondierung	382000		0	0	0	0	0	0
Mittelverwendung	39xxxx		224 910 600	226 010 600	224 130 600	240 261 000	238 856 000	1 154 168 800
Verfügbare Mittel			357 479 619	335 979 719	314 627 519	296 167 719	262 552 319	
Bestand 1.1.			154 932 419	132 569 019	109 969 119	90 496 919	55 906 719	
Nettoertrag ER			202 547 200	203 410 700	204 658 400	205 670 800	206 645 600	1 022 932 700
Verwendung zweckgebundene Mittel			224 910 600	226 010 600	224 130 600	240 261 000	238 856 000	1 154 168 800
615200 Gemeindestrassen	396900	496900	21 789 600	21 874 600	21 959 600	22 025 000	22 110 000	109 758 800
Werkgebundene Beiträge		362782	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	40 000 000
Pauschale Beiträge 8.50%		362282	13 789 600	13 874 600	13 959 600	14 025 000	14 110 000	69 758 800
Nicht verwendete Kredite		439820	0	0	0	0	0	0
315000 Finanzausgleich	393905	493905	39 243 400	39 243 400	39 243 400	39 243 400	39 243 400	196 217 000
Sonderlastenausgleich Weite		347211	39 243 400	39 243 400	39 243 400	39 243 400	39 243 400	196 217 000
Limitierung 33.00%			55 535 900	53 865 900	54 195 900	54 450 000	54 780 000	272 827 700
725010 Verkehrspolizei	397901	497901	40 138 500	40 638 500	41 138 500	41 638 500	42 138 500	205 692 500
Beitrag Stadtpolizei		352023	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei		gem. Kapo	33 638 500	34 138 500	34 638 500	35 138 500	35 638 500	173 192 500
615300 Kantonsstrassen	396902	496902	123 029 100	123 564 100	121 099 100	136 664 100	134 674 100	639 030 500
Deckung Unterhalt			60 014 100	60 014 100	60 014 100	60 014 100	60 014 100	300 070 500
Verr. Zinsen		390019	15 000	50 000	85 000	150 000	160 000	460 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	63 000 000	63 500 000	61 000 000	76 500 000	74 500 000	338 500 000
615000 Amtsleitung TBA	396904	496904	710 000	690 000	690 000	690 000	690 000	3 470 000
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege		gem. TBA	710 000	690 000	690 000	690 000	690 000	3 470 000

Entwicklung des Strassenfonds

	AFP 2019	AFP 2020	AFP 2021	AFP 2022	AFP 2023
Bestandesrechnung					
110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	63 000 000	63 500 000	61 000 000	76 500 000	74 500 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 63 000 000	- 63 500 000	- 61 000 000	- 76 500 000	- 74 500 000
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700 Strassenfonds					
Stand 1.1.	154 932 419	132 569 019	109 969 119	90 496 919	55 906 719
Fondierung	0	0	0	0	0
Defondierung	- 22 363 400	- 22 599 900	- 19 472 200	- 34 590 200	- 32 210 400
Stand 31.12.	132 569 019	109 969 119	90 496 919	55 906 719	23 696 319

Tabelle 14: Finanzierung 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)

Aufwand		Ertrag
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (Kantonsstrassenbau) 338,5 Mio. Franken	Finanzbedarf 1154,2 Mio. Franken	Zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs 820,9 Mio. Franken
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite 306,0 Mio. Franken		Anteil Treibstoffzoll 82,2 Mio. Franken
Verkehrspolizei 205,7 Mio. Franken		Anteil LSVA 119,9 Mio. Franken
Kantonsstrassenunterhalt (inkl. Signalisation Wander- und Radwege) 303,5 Mio. Franken		Nationalstrassenunterhalt: aufgrund Bestimmungen ASTRA keine Zuweisung mehr budgetiert
Passivzinsen 0,5 Mio. Franken		Defondierung Strassenfonds 131,2 Mio. Franken
Total Aufwand 1'154,2 Mio. Franken		Total Netto-Ertrag inkl. Defondierung 1'154,2 Mio. Franken
	Bestand Strassenfonds 23,7 Mio. Franken	

Tabelle 15: Finanzbedarf 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)

2.10 Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen

2.10.1 Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999

(13. bis 17. 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).

Bis zum Sparpaket II im Jahre 2013 floss dem Strassenfonds zusätzlich die Überdeckung des Strassenverkehrsamtes zu. Seit 2013 wird die Überdeckung dem allgemeinen Haushalt zugewiesen. In den Jahren 2008 bis 2014 wurde das Jahresergebnis des Nationalstrassenunterhalts (Gebiet VI) dem Strassenfonds berechnet. Seit 2015 wird aufgrund einer Weisung des ASTRA der Gewinn / Verlust nicht mehr in den Strassenfonds verbucht.

Seit 1999 hat sich die Speisung des Strassenfonds gemäss der Abbildung 14: Entwicklung der Speisung des Strassenfonds seit 1999 entwickelt, wobei die Zahlen bis 2017 der Rechnung und die Zahlen 2018 dem Budget entnommen wurden. Die Zahlen 2019 bis 2023 basieren auf den Prognosen der vorliegenden Botschaft.

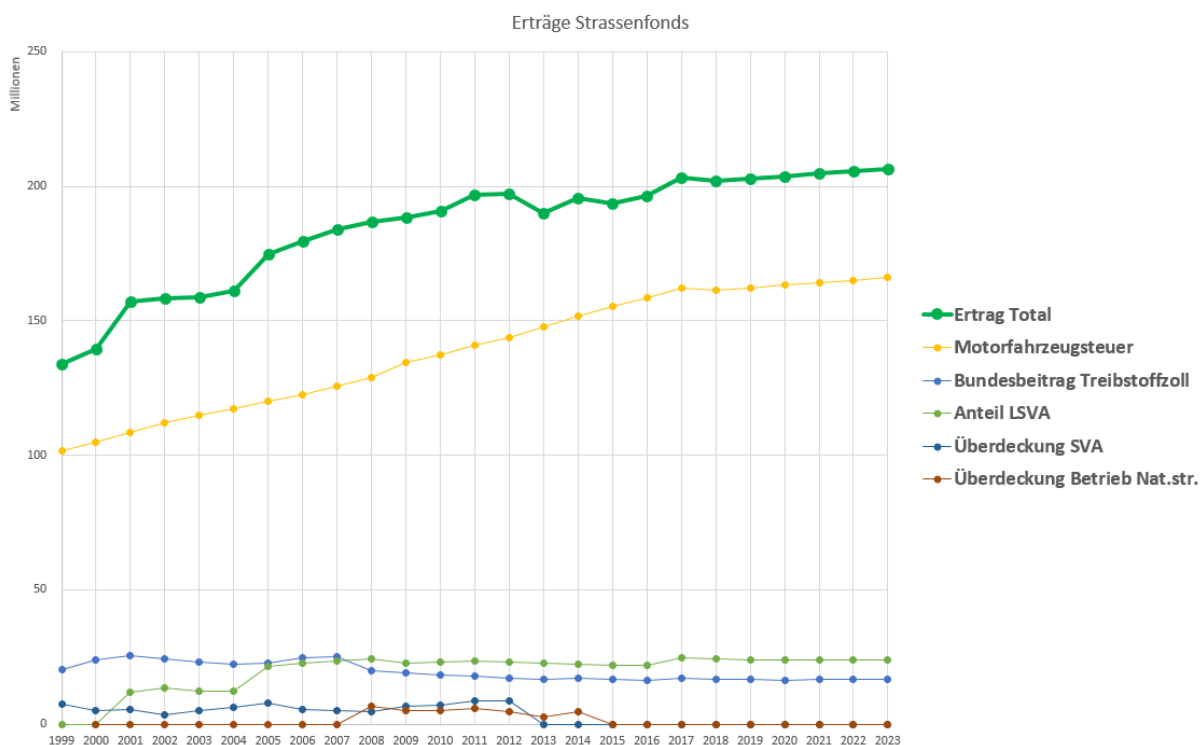


Abbildung 14: Entwicklung der Speisung des Strassenfonds seit 1999

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

- Werkgebundene Beiträge,
- Pauschale Beiträge an die Gemeinden (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG [sGS 813.1]),
- Sonderlastenausgleich Weite (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG [sGS 813.1]);
- Finanzierung der Verkehrspolizei.

Seit 2008, ebenfalls 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 der Nationalstrassen an den Bund übergang. Darum entfällt auf den 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, was zu einem Aufwandsprung im Kantonsstrassenunterhalt führte.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der «gebundenen» Ausgaben seit dem Jahr 1999:

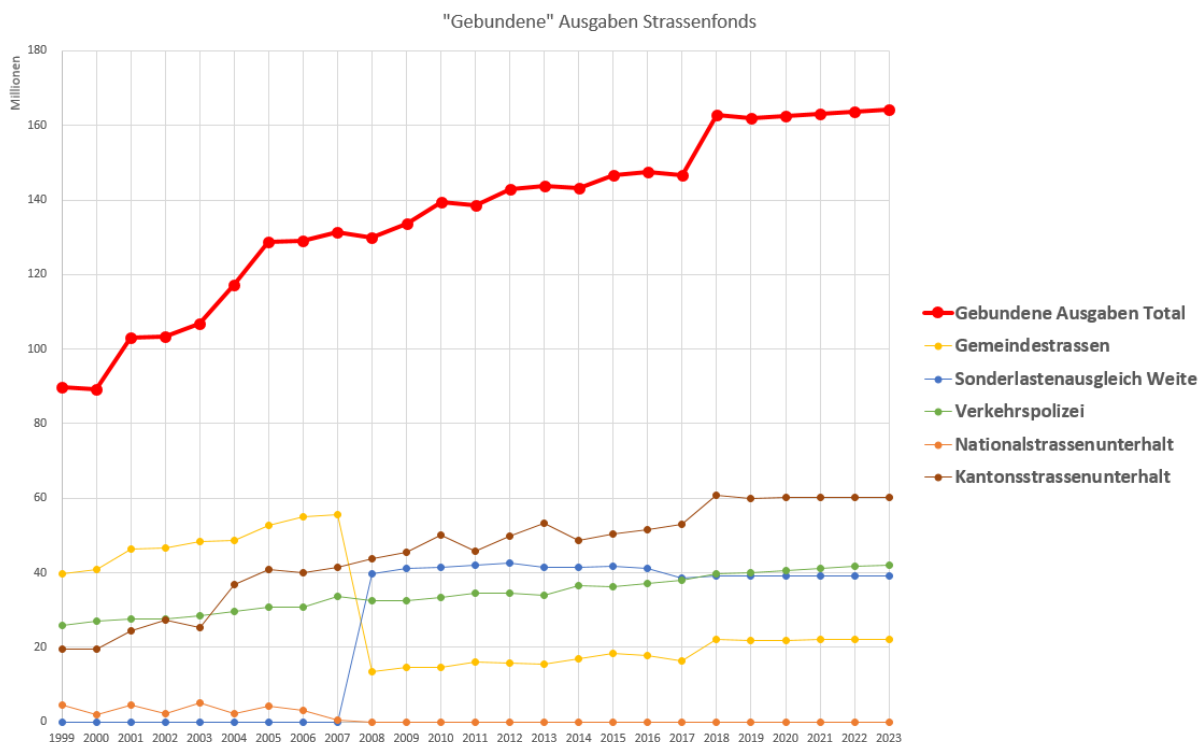


Abbildung 15: Entwicklung der «gebundenen» Ausgaben des Strassenfonds seit 1999

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

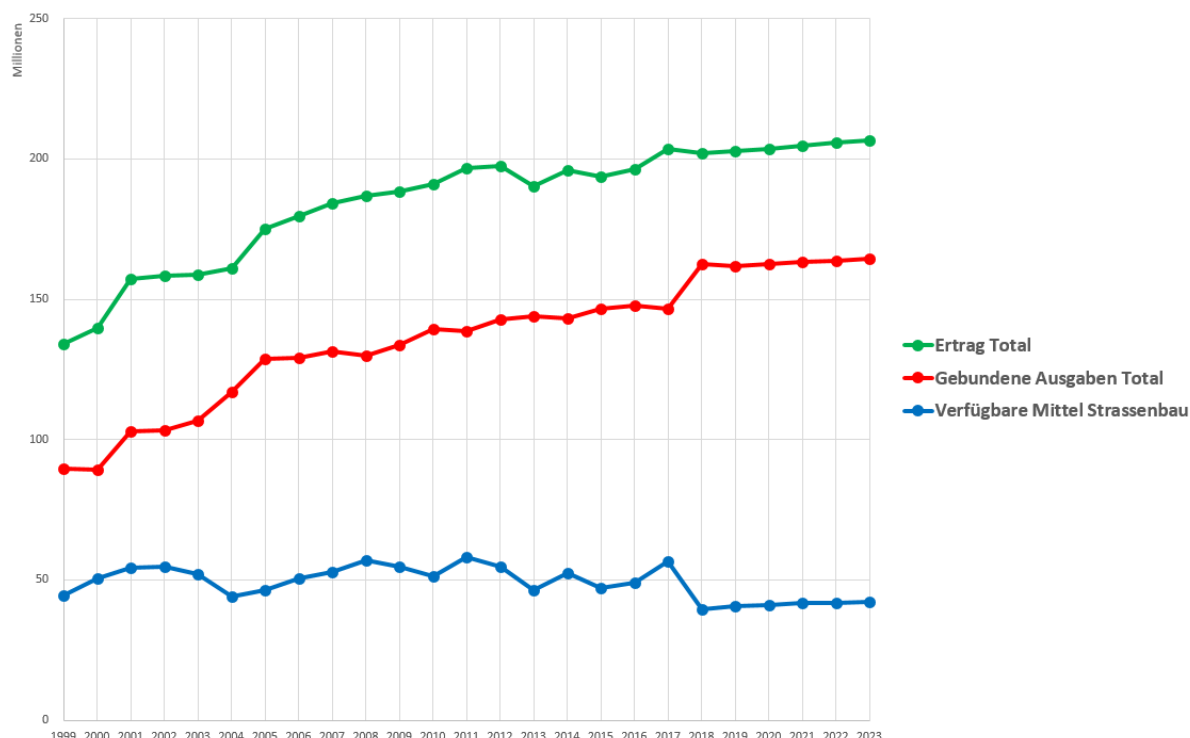


Abbildung 16: Verfügbare Mittel Kantonsstrassenbau

Abbildung 16 zeigt, dass die für den Kantonsstrassenbau zur Verfügung stehenden Mittel sich seit dem 13. Strassenbauprogramm um die 50 Mio. Franken bewegen. Das sind jene Mittel, die langfristig in den Kantonsstrassenbau investiert werden können. Der Strassenfonds mit der Möglichkeit der Äufnung und Verschuldung dient dazu, den stark schwankenden jährlichen Mittelbedarf auszugleichen.

2.10.2 Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus

Für die Finanzierung des kantonalen Strassenwesens stehen dem Kanton St.Gallen künftig die zweckgebundenen Mittel gemäss Teil C, Abschnitt 2.8, dieser Vorlage zur Verfügung. Von den gesamten zweckgebundenen Mitteln verbleibt für den Strassenbau allerdings nur der Restbetrag nach Abzug der Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden (einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite), der Aufwendungen für die Verkehrspolizei und der Aufwendungen für den Kantonsstrassenunterhalt. Der Strassenbau bildet das letzte Glied in der Finanzierung des kantonalen Strassenwesens (siehe Teil C, Abschnitt 2.9). Die damit dem Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel betragen im 17. SBP 207,3 Mio. Franken. Über den Strassenfonds besteht die Möglichkeit, sich je nach Bedarf der aktuellen Grossprojekte zu verschulden oder den Fonds zu äufnen. Die Grenzen der Verschuldung werden jeweils im SBP festgelegt. Über einen längeren Zeithorizont gesehen steht dem kantonalen Strassenbau allerdings nur der oben genannte Anteil zur Verfügung.

Aus den verbleibenden Mitteln für den Strassenbau sind einerseits die kleineren Projekte wie Strassenraumgestaltungen, Gesamtverkehrs-Infrastrukturen an Kantonsstrassen, Knotensanierungen und Umweltschutzmassnahmen sowie andererseits die Grossprojekte zu finanzieren. Die Auswertungen über das 14. und 15. SBP zeigen, dass diese «Grundlast» an Kleinprojekten relativ konstant bei 21 Mio. Franken je Jahr, also 105 Mio. Franken je Strassenbauprogramm lagen. Ab dem 16. SBP stieg dieser Wert markant auf 140 Mio. Franken an. Das 17. SBP veranschlagt die Investitionen ohne die vorgesehenen Grossprojekte (Umfahrungsstrassen) auf 199,6 Mio. Franken. Grund dafür sind vorwiegend die vier AP, die mehrheitlich Strassenraumgestaltungen und Projekte für den Fuss- und Veloverkehr enthalten, die aufgrund einer möglichen Mitfinanzierung durch den Bund im SBP hoch priorisiert wurden. Rund 200 Projekte aus der ersten und

zweiten Generation der AP konnten nicht abgearbeitet werden und mit der dritten Generation werden nochmals eine grosse Zahl an Klein- und Kleinstprojekten dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen übertragen. Deshalb bleibt bis auf weiteres ein massiver Überhang an solchen Projekten bestehen und die Investitionen in die «Grundlast» bleiben entsprechend erhöht. Ab dem 18. SBP wird aufgrund dieser Entwicklung eine «Grundlast» gemäss dem 16. SBP von 140 Mio. Franken angenommen.

Durch das geänderte Projektportfolio mit geschätzten 140 Mio. Franken für Klein- und Kleinstprojekten gegenüber den wenigen Grossprojekten veränderte sich auch der interne Aufwand des Tiefbauamtes. So zeigt sich der Aufwand für die Projektbetreuung eines Kleinstprojektes zwar entsprechend kleiner als bei einem Grossprojekt, jedoch verringert sich dieser Aufwand bei weitem nicht proportional zur Bausumme. Gründe dafür liegen u.a. darin, dass auch für kleine Projekte eine Submission mit Vergabe durchzuführen und die (Bauherren-)Begleitung der Projektverfasser sicherzustellen ist. Zudem müssen für alle kantonalen Strassenbauprojekte alle Prozesse gemäss kantonalem Strassengesetz, wie z.B. Anhörung der Gemeinden, Projektgenehmigung, Auflage, Rechtsmittel, Landerwerb usw. durchgeführt werden. Dieser Umstand führt dazu, dass damit nicht die finanziellen Mittel des Strassenfonds die Umsetzung von Projekten limitieren, sondern die im Tiefbauamt vorhandenen Ressourcen für die Begleitung der Planung / Projektierung, in der Bauleitung, bei der Rechtsmittelbearbeitung und für den Landerwerb.

Das 17. SBP sieht, bedingt durch das noch laufende Projekt Umfahrung Bütschwil und das anlaufende Projekt Umfahrung Wattwil – 2. Etappe, eine Reduktion des Strassenfonds um 131,2 Mio. Franken auf einen Fondbestand von 23,7 Mio. Franken vor. Die Entwicklung des Strassenfonds wird zukünftig massgeblich durch die Realisierung der sich in Planung befindlichen Grossprojekte bestimmt:

- St.Gallen: N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg;
- Rorschach: N01/56 Anschluss Witten mit Zubringer Rorschach / Zubringer N01/56 Region Rorschach «Autobahnanschluss plus»;
- Diepoldsau: Netzstrategie DHAMK;
- Uznach: Verbindungsstrasse A53-Gaster;
- Rapperswil-Jona: Mobilitätszukunft;
- Wil: Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West und Grünastrasse.

Da sich die Baukosten all dieser Projekte im Bereich von hundert Millionen Franken bis knapp einer Milliarde Franken bewegen, wirkt sich die Realisierung von nur einem oder zwei dieser Vorhaben massiv auf den Strassenfonds aus. Die Verschuldung des Strassenfonds wird auf die zur Realisierung vorgesehenen Vorhaben abzustimmen sein.

In der nachfolgenden Grafik soll aufgezeigt werden, wie sich die freien Mittel für Grossvorhaben im Strassenfonds über das 17. SBP hinaus entwickeln. Das Szenario geht von folgenden Rahmenbedingungen aus:

- Die Speisung des Strassenfonds bleibt konstant. Weder auf Seite des Bundes noch auf Seiten des Kantons werden zweckgebundene Mittel zu Lasten des Strassenfonds abgezogen. Weiter verbleiben die Einnahmen des Bundes (Anteile Treibstoffzoll, Treibstoffzollzuschlag, LSVA und Autobahnvignette) und des Kantons auf gleichem Niveau.
- Die Höhe der Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden, die Aufwendungen für die Verkehrspolizei und der Kantonsstrassenunterhalt verbleiben auf dem Stand des 17. SBP.
- Die oben genannte «Grundlast» reduziert sich für das 18. und 19. SBP wiederum auf dem Stand des 16. SBP (140 Mio. Franken).
- Der Fondbestand wird per Ende des 17. Strassenbauprogrammes eingefroren.
- Die durch den Kantonsrat beschlossenen Grossprojekte Umfahrung Bütschwil und Umfahrung Wattwil – 2. Etappe werden für 120 Mio. Franken wie vorgesehen realisiert bzw. fertig gestellt.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch den Kantonsrat werden für den Anschluss Witen mit Zubringer Rohrschach und «Autobahnanschluss plus» im 17. Strassenbauprogramm 13,8 Mio. Franken, für die Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss 1,6 Mio. Franken vorgesehen und für diverse Planungen und Projektierungen von Grossprojekten weitere 3,5 Mio. Franken aufgewendet. Insgesamt werden somit gemäss dem 17. Strassenbauprogramm 138,8 Mio. Franken in Grossvorhaben investiert.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen stehen dem kantonalen Strassenbau künftig je Programmperiode noch 207,3 Mio. Franken zur Verfügung.

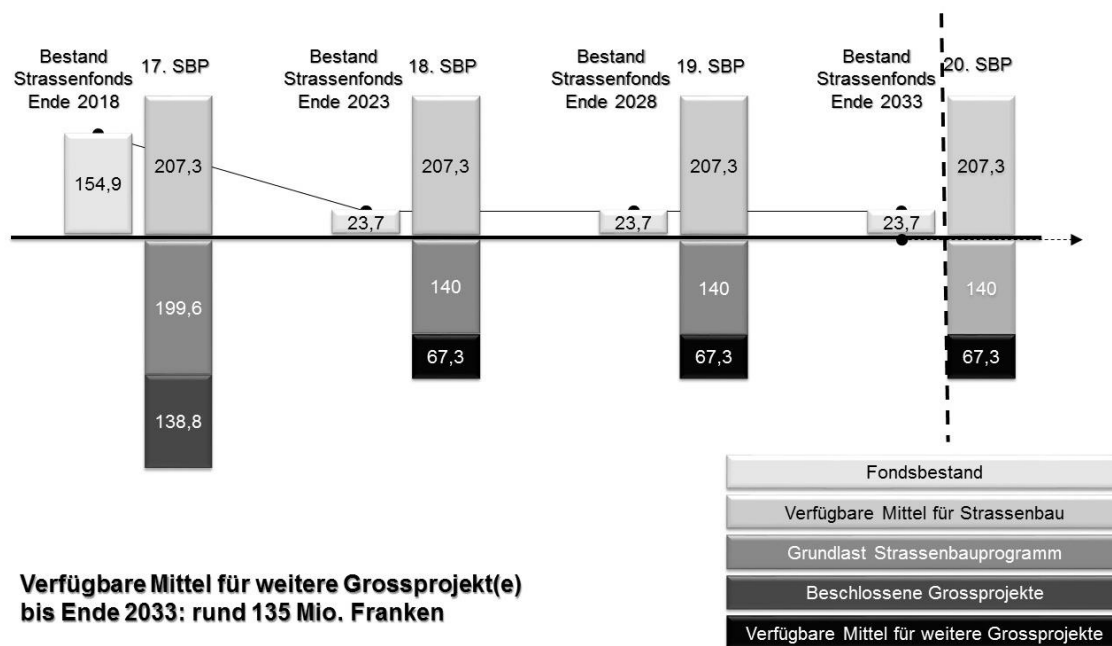


Abbildung 17: Fondsentwicklung Szenario Beibehaltung Verschuldung

Mit den angenommenen Rahmenbedingungen stehen gemäss diesem Szenario dem Kanton St.Gallen bis Ende 2033 für sämtliche Grossvorhaben, ausgenommen für die sich im Bau befindlichen, insgesamt 135 Mio. Franken zur Verfügung. Allfällige Finanzierungen von Grossprojekten sind daher im Einzelfall zu prüfen. Entsprechend werden allenfalls die Speisung des Fonds, die Fondsverschuldungsgrenze oder Spezialfinanzierungen zu diskutieren sein.

2.11 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^{bis} 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 ersetzte 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. XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

1 Anpassungsbedarf

1.1 Anpassungen aufgrund des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) mit integriertem Netzbeschluss (NEB)

Mit der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) werden folgende Kantonsstrassen auf den 1. Januar 2020 an den Bund (ASTRA) übergeben und werden somit aus dem Kantonsstrassenplan entlassen:

- Zubringer Arbon: Kantonsstrasse Nr. 129, Gemeindegrenze Mörschwil/Steinach bis Kantonsgrenze TG. Die Länge beträgt rund 2.560 km.
- Zubringer Schmerikon: Kantonsstrasse Nr. 86, Abschnitt Brückenwiderlager Süd inkl. Rampenanschlussbereich Schmerikon bis Kantonsgrenze SZ und Abschnitt Kantonsgrenze SZ bis Anschluss Reichenburg. Die Länge beträgt rund 3.260 km.
- A53 (Kantonsstrasse Nr. 86) Kantonsgrenze ZH inkl. Rampenanschlüsse Rapperswil, Jona und Eschenbach, bis Anschluss Schmerikon. Die Länge beträgt rund 12.000 km.
- St.Gallen (Kantonsstrasse Nr. 90), Appenzeller Strasse, Abschnitt Brücke SBB bis Kantonsgrenze AR. Die Länge beträgt rund 1.050 km.

1.2 Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben

Benken:

Die Strassenführung mit den zwei parallel geführten Dorfstrassen der Kantonsstrasse Nr. 50 um das Dorfdreieck führt zu unübersichtlichen Verkehrsknotensituationen. Auch die Einmündungen der Einbahnführung Vorderdorf stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die Aufhebung der nördlichen der beiden heute als Einbahnstrassen parallel geführten Äste der Dorfstrasse macht einen Ausbau auf dem anderen Ast nötig. Im Zusammenhang mit einem Investorenbauprojekt im Dorfdreieck soll die Anpassung der Strassenführung vorgenommen werden.

Mels:

Die Wangserstrasse im Dorfkernbereich, Teilstück Abzweigung Kirchstrasse bis Dorfplatz, in Mels ist heute als Kantonsstrasse Nr. 73 (km 2.24 bis km 2.41) Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Die politische Gemeinde Mels plant in diesem Abschnitt eine Begegnungszone (Tempo-20-Zone). Dieses Projekt setzt eine Entlassung der betroffenen Strasse, rund 170 m, aus dem Kantonsstrassennetz voraus. Der Gemeinderat Mels beantragt mit Beschluss vom 12. September 2017 auf den Zeitpunkt der Rechtskraft des Projekts «Begegnungszone» die Entlassung der Wangserstrasse auf dem Abschnitt Abzweigung Kirchstrasse bis Dorfplatz aus dem Kantonsstrassennetz.

Goldach:

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 19. Januar 2016 ersuchte die Gemeinde Goldach das Baudepartement, die Kantonsstrasse Nr. 104 Bruggmühlestrasse – Hauptstrasse – Sulzstrasse auf ihrem Gemeindegebiet bereits vor der Realisierung des Nationalstrassenanschlusses aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen. Die Gemeinde Goldach beabsichtigt über denselben Perimeter ein Gemeindestrassenprojekt zu projektieren. Damit der Unterhalt der Kantons- und Gemeindestrassen organisiert werden kann, soll die Sulzstrasse bis zum Kreisel Bahnhof als Kantonsstrasse belassen werden. Der Kreisel Bahnhof, die Hauptstrasse und die Bruggmühlestrasse sollen zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Gemeindestrassenprojekts als Gemeindestrassen klassiert werden.

2 Rechtliches

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Kanton einen Plan (Kantonsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Kantonsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Der Kantonsstrassenplan legt nach Art. 4 StrG den Umfang des Kantonsstrassennetzes abschliessend fest. Er hat die gleiche Rechtswirkung wie der Zonenplan. Er ist für jedermann verbindlich und gilt unmittelbar sowohl für die Grundeigentümerin oder den Grundeigentümer, ihre oder seine Rechtsnachfolge, die Inhaberin oder den Inhaber von dinglichen und obligatorischen Rechten an einem Grundstück als auch für die rechtsanwendenden Organe. Der Kantonsstrassenplan hat damit konstitutive Wirkung. Die konstitutive Wirkung des Kantonsstrassenplans ergibt sich unmittelbar aus Art. 4 Abs. 1 StrG, wonach der Kantonsstrassenplan den Umfang des Strassennetzes festlegt. Die Widmung einer Kantonsstrasse zum Gemeingebrauch erfolgt mit dem Kantonsstrassenplan. Art. 5 StrG regelt abschliessend, welche Strassen Kantonsstrassen sind.

Nach Art. 14 Abs. 1 und 2 StrG wird die Einteilung von Strassen, auch von Kantonsstrassen, geändert, wenn die Bedeutung oder die Zweckbestimmung es erfordert. Strassen werden aufgehoben, sofern sie ihre Bedeutung verloren haben. Kantonsstrassen werden aus dem Kantonsstrassenplan entlassen, wenn die Bedeutung als Kantonsstrasse nicht mehr gegeben ist.

Für Erlass und Änderung des Kantonsstrassenplans ist nach Art. 13 Abs. 1 StrG der Kantonsrat abschliessend zuständig. Der Kantonsstrassenplan untersteht nicht dem Referendum. Für Erlass und Änderung ist lediglich ein einfacher Kantonsratsbeschluss nötig. Für die Beratung im Kantonsrat ist deshalb nur eine Lesung erforderlich (vgl. auch Art. 98 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Kantonsrates [sGS 131.11]).

E. Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, einzutreten auf:

- die Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen;
- den Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023;
- den Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023;
- den XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

Im Namen der Regierung

Fredy Fässler
Präsident

Canisius Braun
Staatssekretär

Anhänge

I. 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	Ausbauschrift
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)
MinVV	eidgenössische Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)

MIR	Mobilität im Rheintal
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
OTV	Tarifverbund Ostwind
öV	Öffentlicher Verkehr
PAvV	Programm Agglomerationsverkehr
PEB	Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
Pkm	Personenkilometer
Priv.	Private
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
UPlaNS	Unterhaltsplanung Nationalstrassen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VVL	Verkehrsverbund Luzern
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Ziff.	Ziffer
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

II. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau der kantonalen Instrumente der Verkehrsplanung	8
Abbildung 2: Aufbau und Funktionen der GVS SG	11
Abbildung 3: Vorgehensweise zur Erarbeitung der öV- und Strassenbauprogramme	14
Abbildung 4: Funktionsweise BIF	41
Abbildung 5: Finanzierung des Strassenwesens gemäss dem neuen NAF	60
Abbildung 6: Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen»	74
Abbildung 7: Verwendetes Ziel- und Indikatorensystem	80
Abbildung 8: Zu priorisierende Umfahrungsstrassen	81
Abbildung 9: Zu priorisierende Strassenkorrekturen	82
Abbildung 10: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller priorisierten Vorhaben	82
Abbildung 11: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller ausführlich priorisierten Vorhaben	83
Abbildung 12: Resultat Priorisierung der Umfahrungen	84
Abbildung 13: Resultat Priorisierung der Strassenkorrekturen	84
Abbildung 14: Entwicklung der Speisung des Strassenfonds seit 1999	99
Abbildung 15: Entwicklung der «gebundenen» Ausgaben des Strassenfonds seit 1999	100
Abbildung 16: Verfügbare Mittel Kantonsstrassenbau	101
Abbildung 17: Fondsentwicklung Szenario Beibehaltung Verschuldung	103
Tabelle 1: Entwicklung Netto-Staatsbeiträge 2014–2018	23
Tabelle 2: Mittelbedarf Kanton 2019–2023 (Angaben in 1'000 Franken)	53
Tabelle 3: Mittelbedarf Gemeinden 2019–2023 (Angaben in 1'000 Franken)	54
Tabelle 4: Vergleich zum 5. öV-Programm	55
Tabelle 5: Finanzierung 16. Strassenbauprogramm mit Entwicklung Strassenfonds	70
Tabelle 6: Finanzierungsvergleich 16. Strassenbauprogramm	71
Tabelle 7: Übersicht der Eingaben	79
Tabelle 8: Aufwand Kantonsstrassenbau 17. SBP (2019–2023)	92
Tabelle 9: Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2023	94
Tabelle 10: Mittlerer Steuerertrag 2009 bis 2023	95
Tabelle 11: Prognose Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2017 bis 2023	95
Tabelle 12: Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2009 bis 2023	96
Tabelle 13: Ertragsanteile LSWA 2009 bis 2023	96
Tabelle 14: Finanzierung 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	97
Tabelle 15: Finanzbedarf 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	98

III. Gesamtverkehrsstrategie

Die Regierung hat am 27. Juni 2017 die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen verabschiedet. Die vollständige GVS ist als Anhang III dieser Vorlage ersichtlich. Die GVS ist zudem im Internet unter <https://www.sg.ch/home/mobilitaet.html> einsehbar.

Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023

Entwurf der Regierung vom 1. Mai 2018

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 1. Mai 2018 Kenntnis genommen und
erlässt

als Beschluss:

1. Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2019 bis 2023 nach dem Anhang dieses Erlasses in einem Kostenrahmen von insgesamt 372'786'000 Franken.
2. Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2019 angewendet.

Anhang: Mittelbedarf des Kantons für den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2019 bis 2023

	in 1'000 Franken
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	223'747
Angebotsausbau Bahnen	9'257
Angebotsausbau Busse	16'598
Ergänzende Massnahmen	101
Tarifverbunde	1'223
Total Verkehrsangebot einschliesslich Tarifverbunde	250'926
Bahninfrastrukturfonds des Bundes	100'953
Total Bahninfrastrukturfonds	100'953
Investitionsvereinbarung SOB 2013	873
Investitionsvereinbarung SOB 2014	1'345
Investitionsvereinbarung SOB 2015	1'859
S-Bahn St.Gallen, Ausbau 2013	2'704
HGV-Verlängerung Goldach-Rorschach, Publikumsanlagen	2'425
AP Ost 1. Teilergänzung, Haltestelle Trübbach-Fährhütten	2'750
Total Eisenbahninfrastruktur, Erneuerung und Ausbau	11'957
Bushof St.Gallen Marktplatz, Umsteigehaltestelle	900
Bushof St.Gallen Winkeln, Bahnhof	300
Bushof St.Gallen St.Fiden, Bahnhof	300
Bushof St.Margrethen, Bahnhof	600
Bushof Salez, Bahnhof	300
Bushof Gams, Umsteigehaltestelle Post	300
Bushof Grabs, Umsteigehaltestelle Post	450
Bushof Sevelen, Bahnhof	300
Bushof Gommiswald, Umsteigehaltestelle	300
Bushof Erweiterung Uznach, Bahnhof	1'200
Bushof Wil, Bahnhof	4'000
Total Businfrastruktur, Ausbau	8'950
Gesamttotal	372'786

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

Entwurf der Regierung vom 1. Mai 2018

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 1. Mai 2018 Kenntnis genommen und
erlässt

als Beschluss:

I. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen

1. Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2019 bis 2023 nach dem im Anhang dieses Erlasses enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 501,3 Mio. Franken verwirklicht.
Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 338,5 Mio. Franken.
2. Bei Projekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988²⁶ 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.
3. 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.
4. Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das 17. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen von insgesamt 303,5 Mio. Franken ausgeht. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.
5. 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 Beiträge²⁷, Pauschalbeiträge²⁸ und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite²⁹), an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung.

²⁶ sGS 732.1; abgekürzt StrG.

²⁷ Art. 94 ff. StrG.

²⁸ Art. 87 Abs. 1 StrG.

²⁹ Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG).

6. 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.
7. 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.
8. Das 17. Strassenbauprogramm sieht am 1. Januar 2019 einen Fondsbestand von 154,9 Mio. Franken und am 31. Dezember 2023 von 23,7 Mio. Franken vor. Eine Verschuldungsgrenze wird daher nicht festgelegt.
9. Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

II. Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden

10. 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»³⁰ in den Jahren 2019 bis 2023 insgesamt 40 Mio. Franken gutgeschrieben.
11. Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge³¹ nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.

III. Pauschale Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

12. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden»³² in den Jahren 2019 bis 2023 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern³³ gutgeschrieben.

IV. Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite

13. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite»³⁴ in den Jahren 2019 bis 2023 insgesamt voraussichtlich 196 Mio. Franken gutgeschrieben.

V. Motorfahrzeug-Steuerfuss

14. Dieser Erlass basiert auf einem Motorfahrzeug-Steuerfuss von 100 Prozent der einfachen Steuer.

VI. Schlussbestimmungen

15. Ändern sich die Grundlagen dieses Erlasses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.
16. Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2019 angewendet.

³⁰ Art. 94 ff. StrG.

³¹ Art. 99 StrG.

³² Art. 87 Abs. 1 StrG.

³³ Art. 87 Abs. 2 und 3 StrG.

³⁴ Art. 11 ff. FAG.

Anhang
zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die
Jahre 2019 bis 2023: Bauvorhaben der 1. Priorität (A), der 2. Priorität (B)
und weitere Projekte (C)

[gemäss separatem Dokument]

XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 1. Mai 2018

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 1. Mai 2018 Kenntnis genommen und
erlässt:

I.

Der Erlass «Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987»³⁵ wird wie folgt geändert:

Ziff. 1

¹ Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz aufgrund des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) mit integriertem Netzbeschluss (NEB), nach dem Anhang dieses Erlasses:

- a) Zubringer Arbon, Gemeindegrenze Mörschwil/Steinach bis Kantonsgrenze Thurgau (bisher Kantonsstrasse Nr. 129);
- b) Zubringer Schmerikon: Abschnitt Brückenwiderlager Süd einschliesslich Rampenanschlussbereich Schmerikon bis Kantonsgrenze Schwyz und Abschnitt Kantonsgrenze Schwyz bis Anschluss Reichenburg (bisher Kantonsstrasse Nr. 86);
- c) Umfahrungsstrasse Rapperswil/Jona bis Schmerikon A53, Kantonsgrenze Zürich bis Anschluss Schmerikon einschliesslich Rampenanschlüsse Rapperswil, Jona und Eschenbach (bisher Kantonsstrasse Nr. 86);
- d) Appenzeller Strasse St.Gallen, Abschnitt Brücke SBB bis Kantonsgrenze Appenzell Ausser rhoden (bisher Kantonsstrasse Nr. 90).

Ziff. 2

¹ Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz aufgrund in Planung oder in Ausführung begriffener Strassenbauvorhaben, nach dem Anhang dieses Erlasses:

- a) Benken: nördlicher der beiden heute als Einbahnstrasse parallel geführten Äste der Dorfstrasse im Dorfzentrum (bisher Kantonsstrasse Nr. 50);
- b) Mels: Wangserstrasse im Dorfkernbereich, Abschnitt Abzweigung Kirchstrasse bis Dorfplatz (bisher Kantonsstrasse Nr. 73);
- c) Goldach: Bruggmühlestrasse – Hauptstrasse – Sulzstrasse auf dem Gemeindegebiet Goldach (bisher Kantonsstrasse Nr. 104).

³⁵ sGS 732.15.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

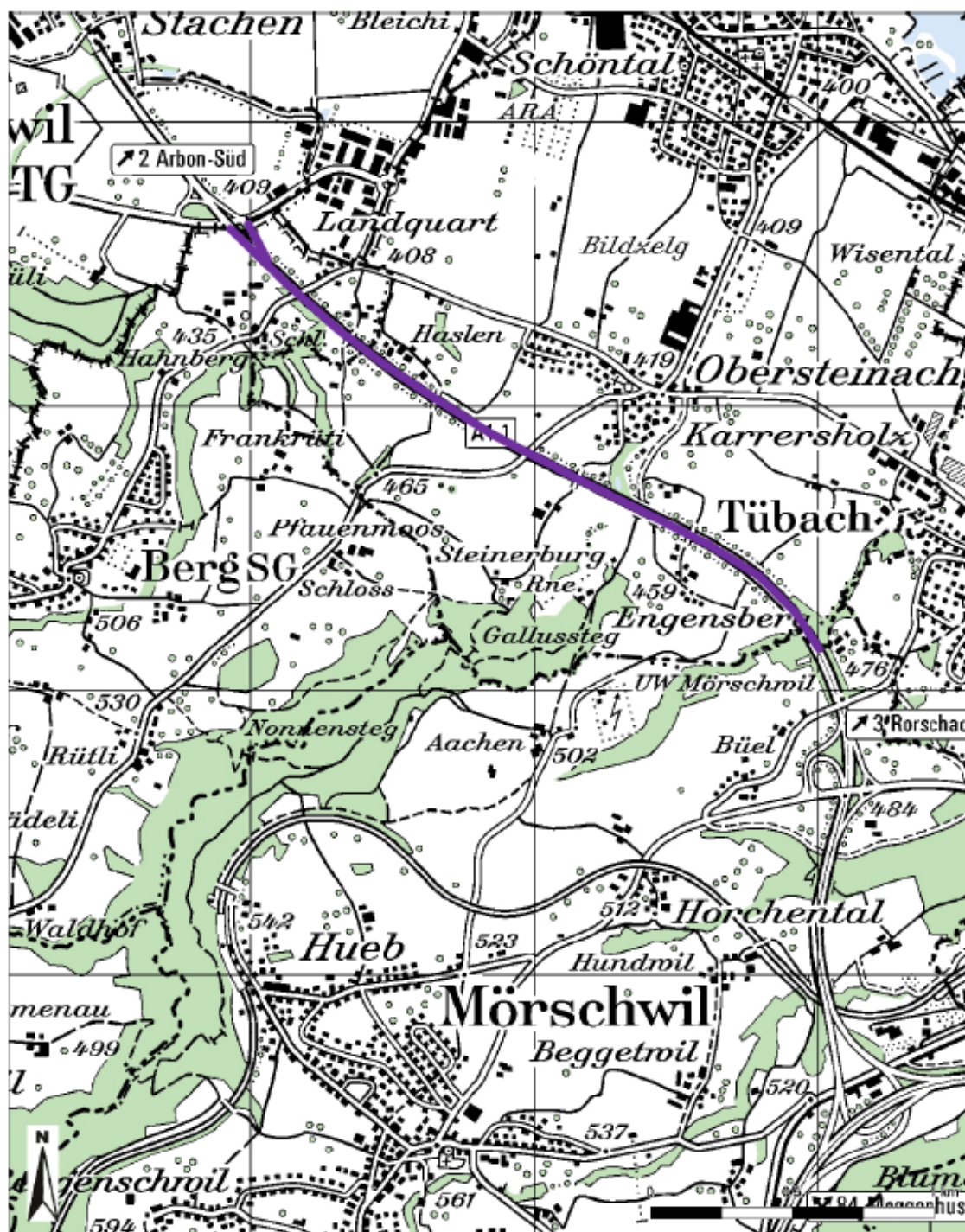
Dieser Erlass wird wie folgt angewendet:

- a) Ziff. 1 ab 1. Januar 2020;
- b) Ziff. 2 Bst. a ab Inbetriebnahme des ausgebauten südlichen Astes der Dorfstrasse im Zentrum von Benken;
- c) Ziff. 2 Bst. b ab Eintritt der Rechtskraft des zugehörigen Gemeindestrassenprojekts;
- d) Ziff. 2 Bst. c ab Eintritt der Rechtskraft des zugehörigen Gemeindestrassenprojekts.

Anhang

XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan, Rückgabe an den Bund (ASTRA)

Zubringer Arbon, KS-Nr. 129, Grenze Mörschwil/Steinach bis Kantonsgrenze TG

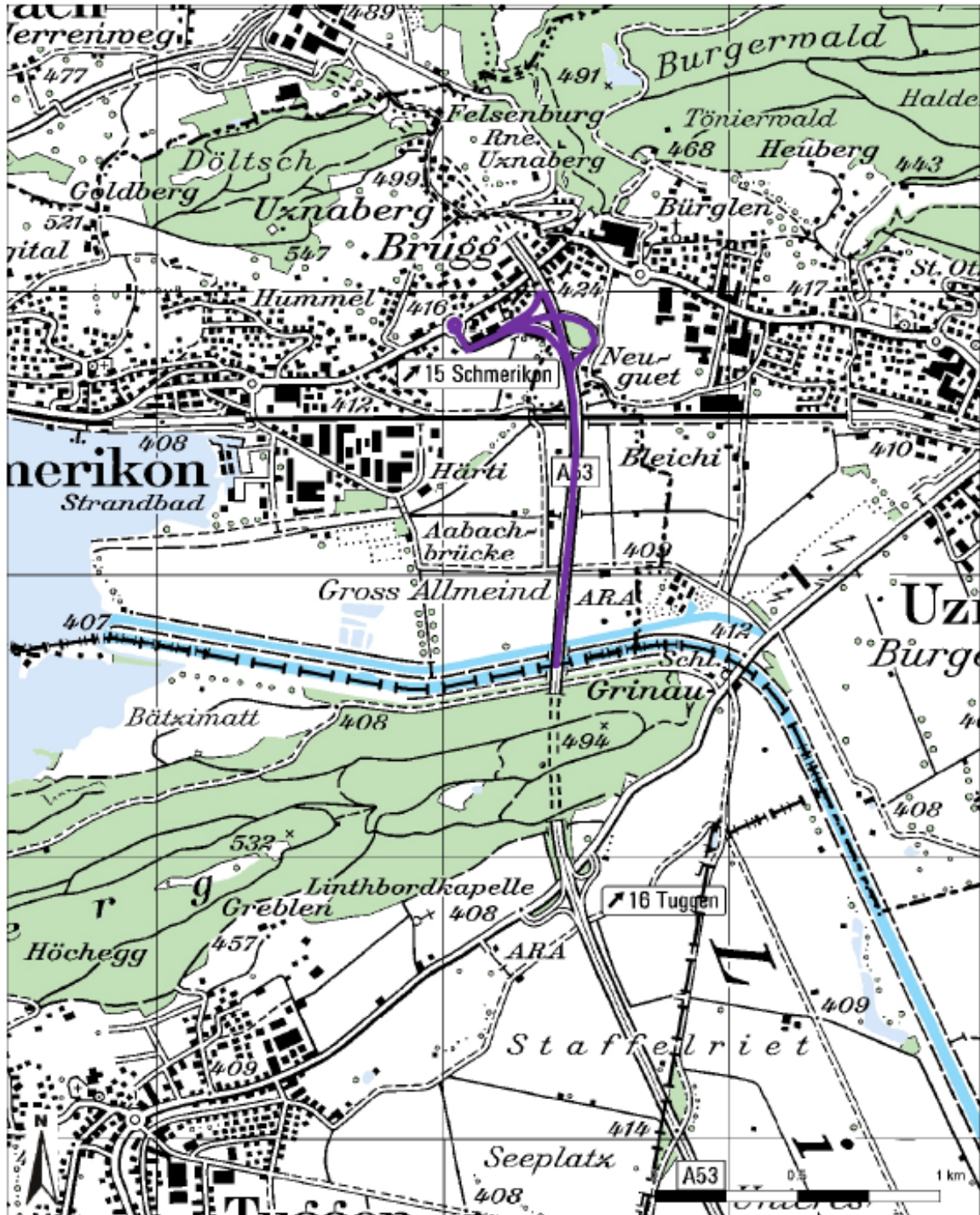


Mittelpunkt-Koordinaten 2 749 847 / 1 261 229

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.

Massstab 1 : 20000

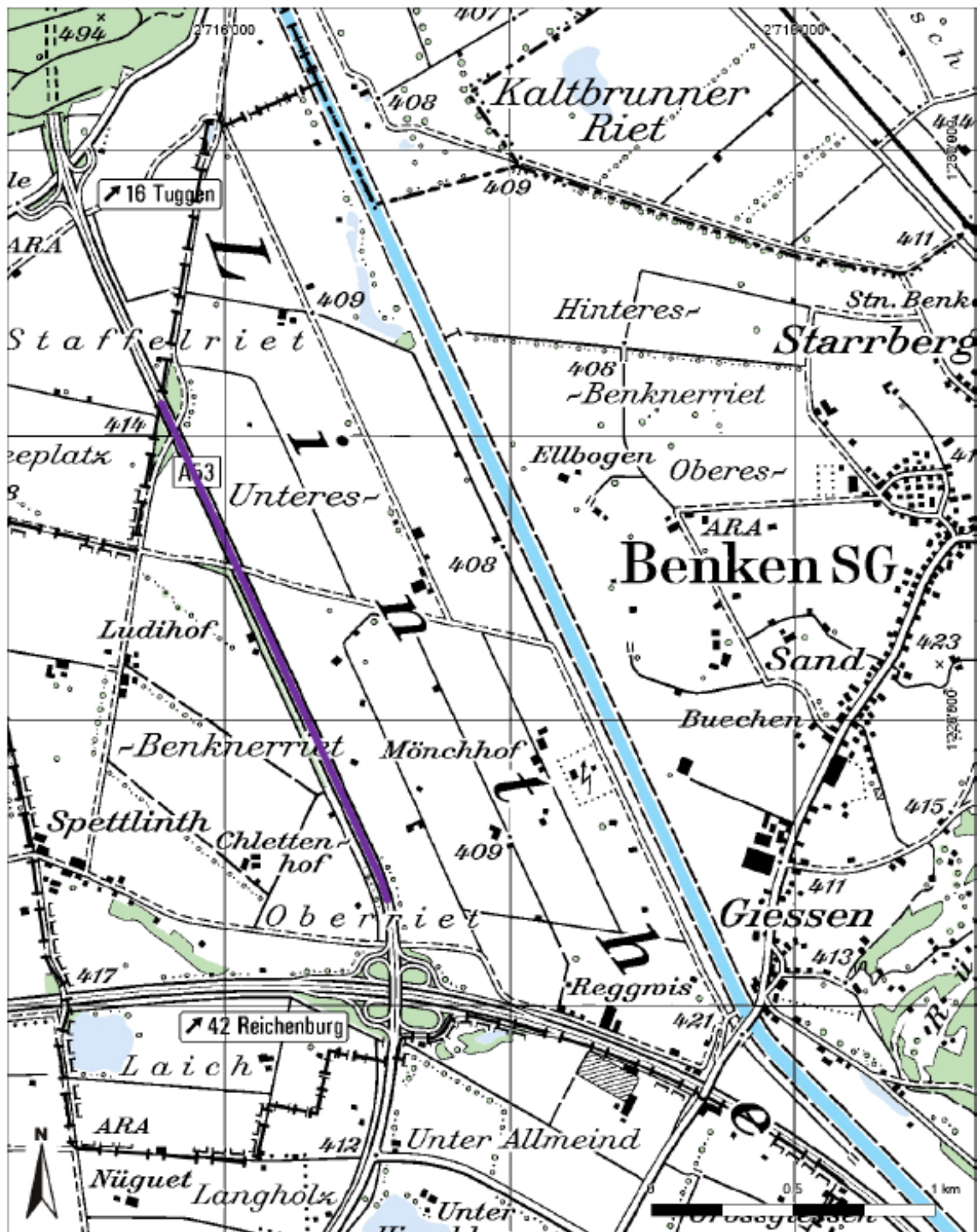
**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Rückgabe an den Bund (ASTRA)
Zubringer Schmerikon, KS-Nr. 86 Brückenwiderlager Süd bis Kantonsgrenze SZ**



Mittelpunkt-Koordinaten 2 715 178 / 1 230 865
Massestab 1 : 20000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.

**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Rückgabe an den Bund (ASTRA)
Zubringer Schmerikon, KS-Nr. 86 Kantonsgrenze SZ bis Anschluss Reichen-
burg**



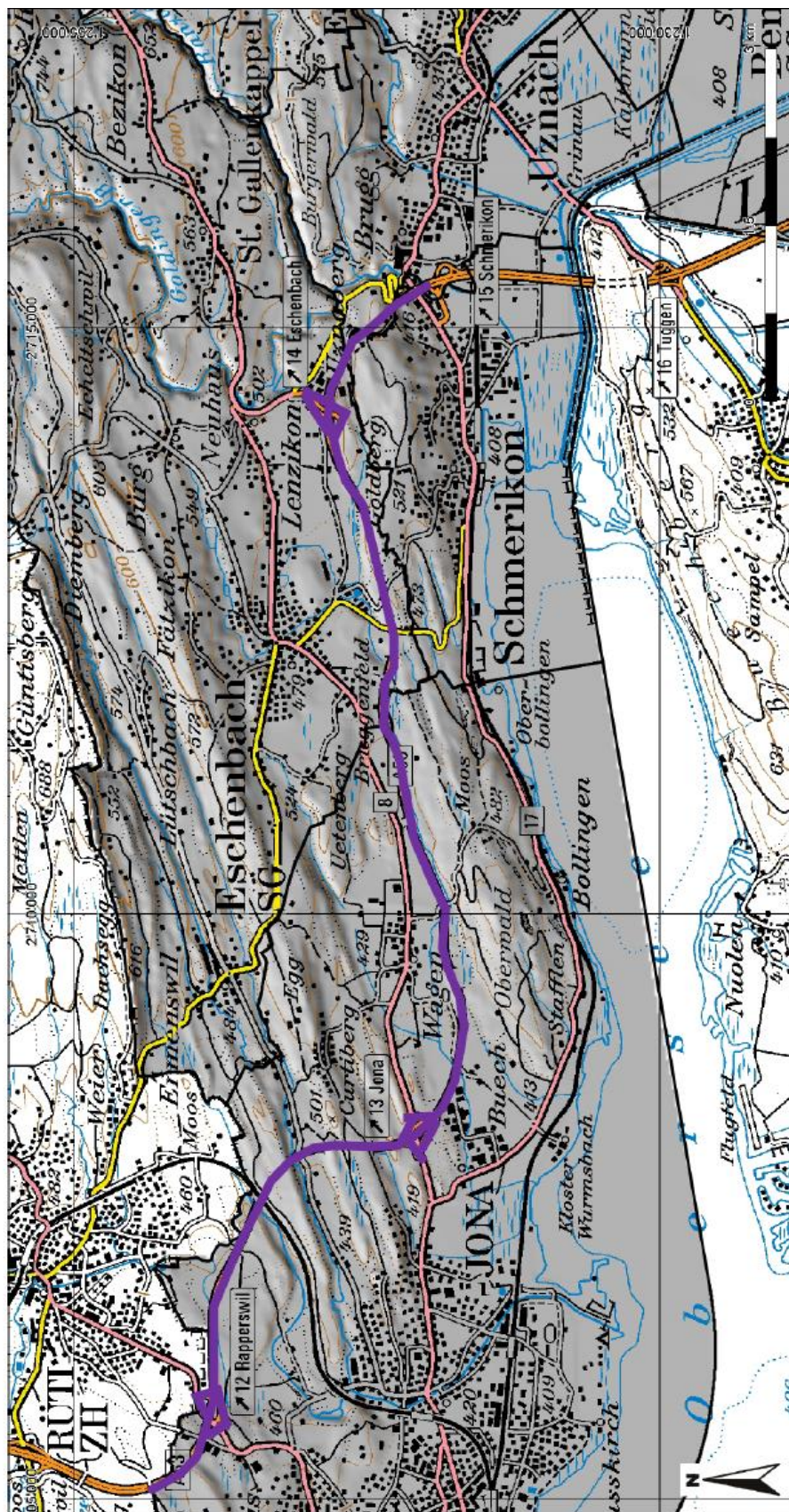
Mittelpunkt-Koordinaten 2 716 936 / 1 228 350

Massstab 1 : 20000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.

**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Abgabe an den Bund (ASTRA)**

A53 KS-Nr. 86 Kantonsgrenze ZH bis Anschluss Schmerikon, inkl. Anschlüsse



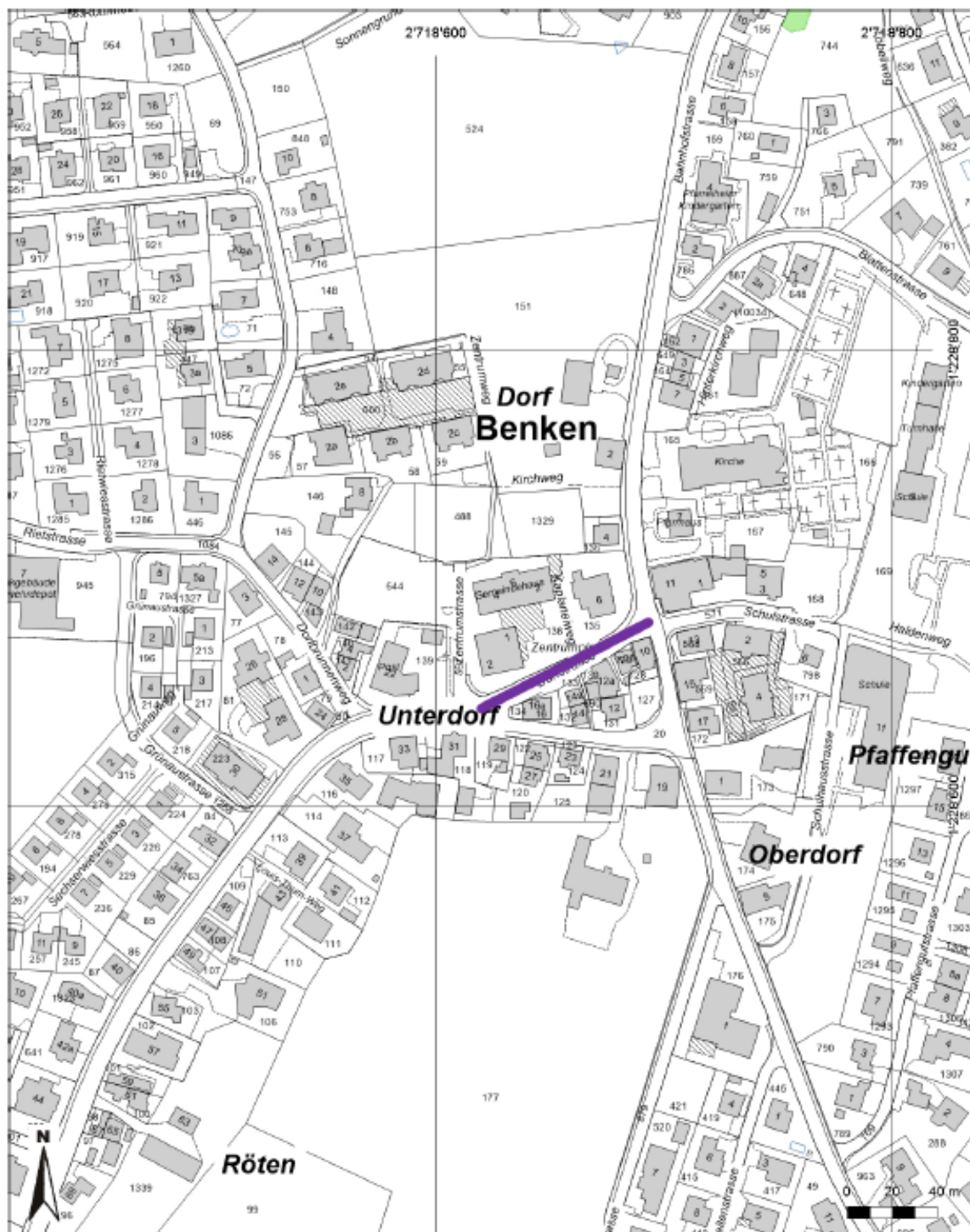
Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.

Mittelpunkt-Koordinaten 2 711 292 / 1 232 202
Massstab 1 : 50000

**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Abgabe an den Bund (ASTRA)
Kantonsstrasse Nr. 90 von Brücke SBB (A1, Anschluss Nr. 80, St.Gallen
Winkeln) bis Kantonsgrenze AR**



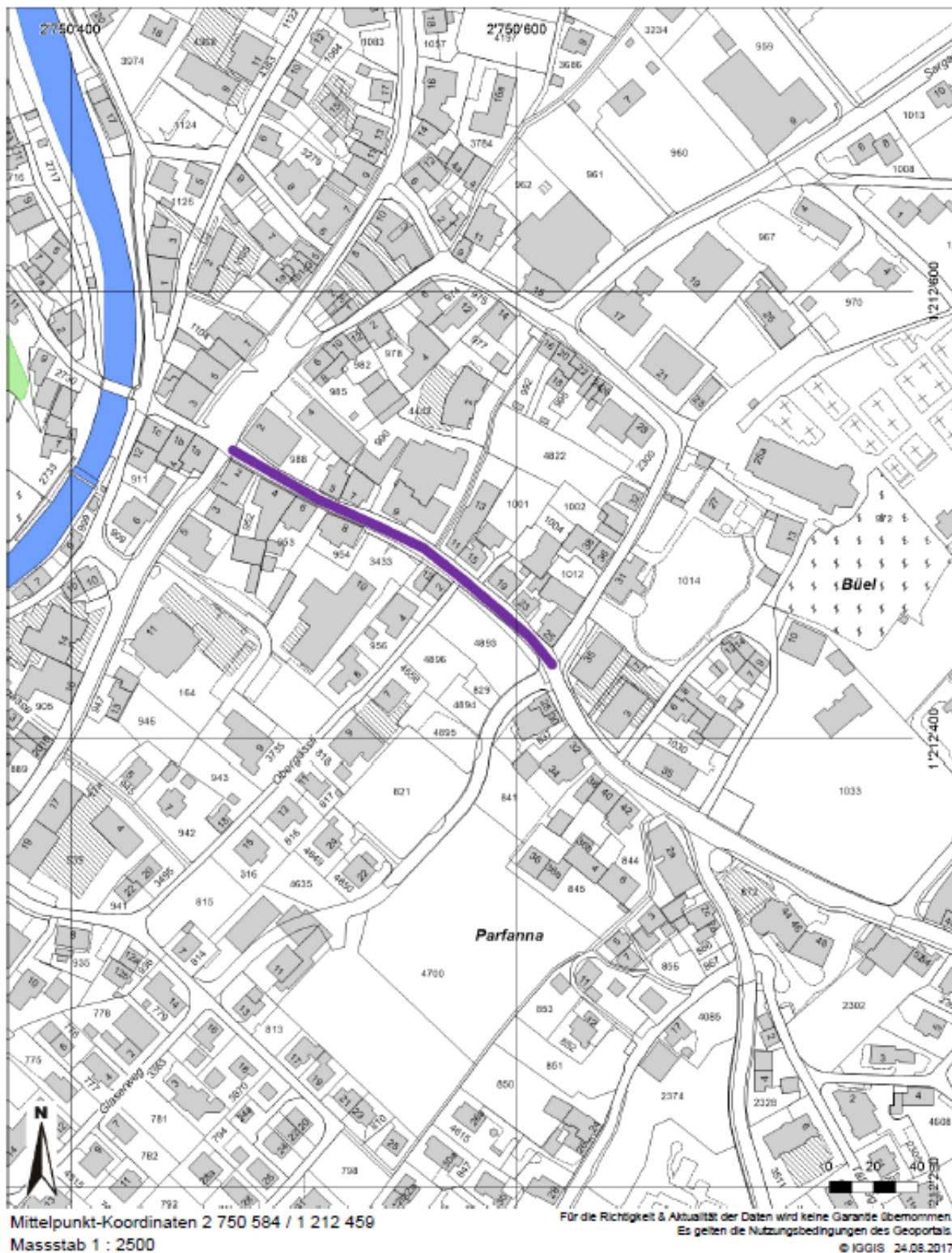
**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Benken
Kantonsstrasse Nr. 50, Fahrbahn 1 von km 2.37 bis km 2.46**



Mittelpunkt-Koordinaten 2 718 625 / 1 228 680
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 24.08.2017

**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Mels
Kantonsstrasse Nr. 73 von km 2.24 bis km 2.41**



**XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan,
Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Goldach
Kantonsstrasse Nr. 104 von km 0.00 bis km 0.63**

