

5. öV-Programm

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. April 2013

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Umfeld und Stossrichtungen	5
1.1 Auftrag des Kantonsrates	5
1.1.1 Fünfjahresprogramme	5
1.1.2 Hängige parlamentarische Aufträge	5
1.1.3 Gegenstand des 5. öV-Programms	6
1.1.4 Koordination mit den Sparprogrammen	6
1.1.5 Koordination mit der Umsetzung der Bahnausbau Schritte	7
1.1.6 Koordination mit dem Strassenbauprogramm	8
2 Gesamtverkehr	8
2.1 Bund	8
2.1.1 Raumkonzept Schweiz – Funktionale Räume	8
2.1.2 Sachplan Verkehr	9
2.1.3 Agglomerationspolitik	10
2.2 Kanton	11
2.2.1 Koordinierte Verkehrspolitik	11
2.2.2 Gesamtüberarbeitung kantonaler Richtplan	11
2.2.3 Raumkonzept Kanton St.Gallen	12
2.2.4 Wirtschaftsleitbild	13
2.2.5 Agglomerationsprogramme im Kanton St.Gallen	14
2.2.6 Ländlicher Raum: Raumkonzept Toggenburg und Regionalplan Zürichsee/Linth	16
2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr	17
2.4 Strategisches Controlling Gesamtverkehr	18
3 Öffentlicher Verkehr	19
3.1.1 Grossprojekte des Bundes	19
3.1.2 Strategieplan öffentlicher Verkehr (SpöV)	20
3.1.3 Angebotsstandards	21
3.2 Programmziele	21

4	Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 2009 bis 2013	22
4.1	Erzielte Verbesserungen	22
4.1.1	Angebotsausbauten	22
4.1.2	Integraler Tarifverbund	24
4.1.3	Infrastrukturverbesserungen	24
4.1.4	Dynamische Fahrgastinformation	25
4.2	Mittelbedarf	26
4.2.1	Übersicht	26
4.2.2	Begründungen der Abweichungen	26
5	Geplante Massnahmen in den Jahren 2014 bis 2018	27
5.1	S-Bahn St.Gallen 2013	27
5.1.1	Ausbauschnitt 2013 als Basis	27
5.1.2	Angepasster Ausbauschnitt 2013/14 am Walensee	28
5.1.3	Neues Rollmaterial	29
5.1.4	Weitere Angebotsverdichtungen	29
5.2	Durchmesserlinie Zürich	29
5.3	Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen	30
5.4	Weitere S-Bahnsysteme	30
5.4.1	S-Bahn Zürich	30
5.4.2	S-Bahn FL.A.CH	30
5.4.3	S-Bahn Vorarlberg	31
5.4.4	S-Bahn D.A.CH	31
5.5	Angebotsplanung AP Ost 1. Teilergänzung	32
5.5.1	Ausgangslage und Zielsetzungen	32
5.5.2	Abschnitt St.Gallen-Kreuzlingen/Konstanz	33
5.5.3	Abschnitt Wil-St.Gallen	33
5.5.4	Abschnitt St.Gallen-Bregenz	34
5.5.5	Abschnitt St.Margrethen-Sargans	35
5.5.6	Abschnitt Rapperswil-Ziegelbrücke	36
5.5.7	Abschnitt Wattwil-Nesslau	36
5.6	Regional- und Agglomerationsverkehr	37
5.6.1	Region St.Gallen-Bodensee	37
5.6.2	Region Rheintal	38
5.6.3	Region Sarganserland-Werdenberg	39
5.6.4	Region ZürichseeLinth	40
5.6.5	Region Toggenburg	41
5.6.6	Region Wil	41
5.7	Güterverkehr	42
5.7.1	Ausgangslage	42
5.7.2	Kombiverkehrsterminal Ostschweiz in Gossau	43

5.7.3	Transport von Wechselbehältern in der Fläche	43
5.8	Modernisierung der Infrastruktur	44
5.8.1	Ausbau, Unterhalt und Erneuerung der Bahninfrastruktur	44
5.8.2	Infrastrukturausbauten in den Agglomerationen	48
5.8.3	Berücksichtigung der Ausbauvorhaben im 5. öV-Programm	49
5.9	Instrumente	51
5.9.1	Neuregelung Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	51
5.9.2	Gesetzesrevision	53
5.9.3	Rahmenkredite / Programmorganisation	53
5.9.4	Wirkungskontrolle	54
5.9.5	Qualitätsmesssysteme	56
5.10	Tarifstrategie Ostwind	57
5.11	Fahrgastsicherheit	57
6	Finanzierung und Mittelbedarf	58
6.1	Finanzierung	58
6.1.1	Verkehrsangebot	58
6.1.2	Tarifverbunde	58
6.1.3	Infrastruktur	59
6.1.4	Planung und Projektierung	60
6.2	Mittelbedarf	61
6.2.1	Kanton	61
6.2.2	Gemeinden	63
6.2.3	Vergleich zum 4. öV-Programm	64
7	Antrag	64
	Anhang: Fördermassnahmen in den Jahren 2014 bis 2018	65
	Beilage: Massnahmenkatalog aufgrund der Agglomerationsprogramme	67
	Entwurf (Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018)	73

Zusammenfassung

Das 5. öV-Programm umfasst die Periode 2014 bis 2018 und startet mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013. Hierfür wurden innert zwei Jahren je rund 200 Mio. Franken in die Erweiterung der Schienen- und Bahnhofinfrastruktur und in neues und zusätzliches Rollmaterial investiert. Auf den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 kann damit in einem finanziell schwierigen Umfeld das Fahrplanangebot von Bahn und Bus um gesamthaft rund 30 Prozent ausgebaut und ein System von halbstündlich vernetzten regionalen Anschlussknoten realisiert werden. Im Kanton St.Gallen wird nachgeholt, was in vielen Kantonen bereits mit Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 auf Ende 2004 realisiert werden konnte. In der ersten Hälfte der neuen Programmperiode gilt es, dieses stark verbesserte Gesamtsystem zu konsolidieren und die neu geschaffenen Kapazitäten durch neue Kundinnen und Kunden und zusätzliche Erlöse auf eine finanziell nachhaltig tragbare Basis zu stellen. Die S-Bahn ist ein wichtiges Instrument zur Umsetzung des kantonalen Raumkonzepts.

Die S-Bahn St.Gallen 2013 schafft eine neue Fahrplanstruktur und Verbindungsqualität mit exakten Halbstundentakten. Diese sind Basis für eine 1. Teilergänzung, mit der noch bestehende Mängel und eingegangene Angebotskompromisse in einem nächsten Schritt behoben werden sollen. Hierzu wird die Projektierung der Doppelspurabschnitte Goldach-Rorschach, Uznach-Schmerikon und Buchs-Sevelen vorangetrieben mit dem Ziel, diese auf Ende der Programmperiode in Betrieb nehmen zu können. Bereits innerhalb der Programmperiode können Infrastrukturprojekte für Verbesserungen auf den Verbindungen St.Gallen-Sargans, St.Gallen-Zürich, St.Gallen-Konstanz, Trogen-St.Gallen-Appenzell und Buchs-Feldkirch abgeschlossen werden.

Mit dem Bundesvorhaben FABI/STEP wird nach einer erfolgreichen Volksabstimmung auf den 1. Januar 2017 bundesseitig ein neues Finanzierungs- und Planungsregime eingeführt. Auf kantonalen Ebene wurden im Hinblick auf diesen Systemwechsel bereits Vorleistungen erbracht. Unter dem Titel Governance sollen im Weiteren verschiedene Reformvorhaben die Steuerungsprozesse optimieren und damit Qualität, Leistung und Preis gezielt verbessern.

Im Busbereich sind nach der Konsolidierungsphase vor allem weitere Verbesserungen in den Agglomerationen geplant. Die fünf Agglomerationsprogramme 2. Generation für die Periode 2015-2018 bilden dabei den Orientierungsrahmen für von Bund und Kanton gemeinsam priorisierte und finanzierte Massnahmen. Kantonsweit wird die Definition des Fahrplanangebots konsequent auf Angebotsstandards in Abhängigkeit von Raumtyp, Nachfrage und Kostendeckungsgrad ausgerichtet. Dies sichert ein flächendeckendes, nach planerischen und verkehrspolitischen Grundsätzen differenziertes Angebot in allen Regionen des Kantons.

Vom Kanton wieder aktiver gepflegt werden soll der Wirkungsbereich Schienengüterverkehr. Mit der Repositionierung des Wagenladungsverkehrs auf Ende 2012 und dem Aufbau von neuen Systemen des kombinierten Verkehrs ab 2013 bieten sich interessante Ansätze, vermehrt wieder gestaltend an regionalen Lösungen zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene mitwirken zu können. Für den Kanton entstehen hieraus keine Kostenfolgen.

Die im Regional-, Fern- und Güterverkehr umfangreichen konzeptionellen Arbeiten der letzten Jahre, die finanziellen Vorleistungen bei Infrastrukturstudien und die politischen Erfolge bei Bundesvorlagen bieten eine hohe Planungssicherheit für die Weiterentwicklung von Angebot und Infrastruktur im Zeitraum 2018-2025. Diese gilt sowohl für den innerkantonalen Regionalverkehr als auch für die grenzüberschreitenden S-Bahn-Systeme und die mit dem Regionalverkehr abgestimmten Ausbauschritte im Fernverkehr.

Die sinnvollen nächsten Ausbauschritte der kommenden Programmperiode sind zum heutigen Zeitpunkt weitgehend definiert und abgestimmt. Auf der Zeitachse der Realisierung spielen begrenzt verfügbare Projektierungs- und Umsetzungsressourcen zunehmend den limitierenden

Faktor. Neben der aktiven Nutzung von finanziellen Instrumenten wie einer kantonalen Vorfinanzierung von Bundesanteilen muss der Prozessoptimierung vermehrt Beachtung geschenkt werden. Die Konsolidierungsphase 2014 bis 2016 soll dazu genutzt werden. Die Umsetzung der geplanten Massnahmen in den Jahren 2017-2018 ist sowohl bei den Infrastrukturvorhaben wie bei den Ausbauten im Busbereich stark abhängig von externen Faktoren. Namentlich finanzielle Restriktionen auf Bundes- wie auch auf Kantonsebene beeinflussen das 5. öV-Programm erheblich. Gemäss Botschaft der Regierung zum Entlastungsprogramm 2013 müssen angebotsseitige Verbesserungen mit Effizienzsteigerungen im Gesamtsystem kompensiert werden, damit der Nettobedarf (abgesehen von der S-Bahn St.Gallen und Mitfinanzierung des Ortsverkehrs durch den Kanton) stabilisiert werden kann.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 (nachfolgend 5. öV-Programm genannt).

1 Umfeld und Stossrichtungen

1.1 Auftrag des Kantonsrates

1.1.1 Fünfjahresprogramme

Nach Art. 21 Bst. a des Gesetzes zur Förderungen des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5; abgekürzt GöV) beschliesst der Kantonsrat ein mehrjähriges Programm über die geplanten Fördermassnahmen und deren Finanzierung. Den Kantonsratsbeschluss über das 4. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 verabschiedete der Kantonsrat am 24. September 2008 (ABI 2008, 3294). Für die Jahre 2014 bis 2018 wird das 5. öV-Programm vorgelegt.

1.1.2 Hängige parlamentarische Aufträge

Im Rahmen der Beratungen zur S-Bahn St.Gallen 2013 und zum IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 3. August 2010 (nGS 45–77) hat der Kantonsrat den Auftrag erteilt, die Planung eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans sowie einer geeigneten Verstärkung der Infrastruktur für die Verbesserung der Fahrlage zwischen Wil und St.Gallen auszulösen. Zudem soll gemeinsam mit den beteiligten Bahnunternehmen die S-Bahn zwischen Sargans und Rapperswil optimiert werden. Dazu seien die erforderlichen Planungsstudien auszulösen und dem Kantonsrat die erforderlichen Kredite zu beantragen.

Zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (öV) im Linthgebiet sollen weitere Gemeinden des Linthgebiets mit einem Halbstundentakt ausgestattet werden. Die Regierung wurde gleichzeitig eingeladen, die Berücksichtigung der Anliegen des Kantons St.Gallen und der Ostschweiz für eine optimale Erschliessung im Rahmen von Bahn 2030 dezidiert einzubringen, wo notwendig und sinnvoll in Zusammenarbeit mit den Regierungen der Ostschweizer Kantone und des Fürstentums Liechtenstein. Ziel müsse sein, dass bis 2030 die Bahninfrastruktur so ausgebaut ist, dass der Halbstundentakt auch auf der Strecke Zürich-Sargans-Chur und im St.Galler Rheintal möglich wird (ABI 2010, 1316 ff.).

1.1.3 Gegenstand des 5. öV-Programms

Das 5. öV-Programm beinhaltet weitere Massnahmen zur Umsetzung der Ziele gemäss dem Bericht der Regierung vom 30. August 2010 über den Strategieplan öffentlicher Verkehr (abgekürzt SPöV), die eine massgebliche Finanzierung seitens des Kantons erfordern und die sich mittelfristig realisieren lassen. Das 5. öV-Programm baut auf der S-Bahn St.Gallen 2013 auf, die Mitte Dezember 2013 in Betrieb genommen wird. Sie bringt rund 30 Prozent mehr Bahn- und Busangebot im ganzen Kanton und eine Fahrplanstruktur, die alle regionalen Knotenbahnhöfe halbstündlich mit Fahrzeiten von knapp 15, 30, 45 oder 60 Minuten vernetzt und damit die Ausbildung von regionalen Anschlussknoten nach dem nationalen Vorbild von «Bahn 2000» erlaubt. Da «Bahn 2000» im Kanton St.Gallen nur teilweise umgesetzt wurde, ergeben sich in einer Übergangszeit von 2 Jahren bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich und der voraussichtlich erst auf dann möglichen dritten und beschleunigten Verbindung Zürich-St.Gallen teilweise vorübergehend auch Verschlechterungen der Anschlüsse vom Fernverkehr auf die S-Bahn im neuen Knoten St.Gallen.

Wesentliche Zielsetzungen des SPöV, insbesondere die Verbesserungen der nationalen und internationalen Verkehrsanbindungen, werden im Rahmen der Grossprojekte des Bundes «Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz», «Neat Integration Ostschweiz, Phase 2» und «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur» (ZEB) umgesetzt. Die Botschaft des Bundesrates zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012 [BBI 2012, 1577 ff.] bildet eine wichtige Grundlage für die Realisierung weiterer zentraler Projekte in der Programmperiode sowie deren Finanzierung. Die Ausgestaltung der kantonalen Angebots- und Infrastrukturausbauten im Bahnnetz basieren massgeblich auf den gemeinsamen Planungen mit den Nachbarkantonen und dem Bund sowie den dabei vereinbarten Termin- und Finanzierungsplänen.

1.1.4 Koordination mit den Sparprogrammen

Die Erstellung des 5. öV-Programms für die Jahre 2014 bis 2018 fällt in eine Phase angespannter Finanzen von Bund und Kanton. Mit dem Sparpaket I wurde die Beteiligung der Gemeinden an den Abgeltungen für den Regionalverkehr wieder auf 50 Prozent angepasst. Weitere Angebotsausbauten und auch die höheren Angebotskosten durch die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 mit rund 30 Prozent Mehrangebot müssen somit zur Hälfte durch die Gemeinden getragen werden.

Im Rahmen des Sparpakets II hat der Kantonsrat die Vorschläge der Regierung zu einer umfassenden Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Kenntnis genommen und die Regierung mit der Erarbeitung der entsprechenden Gesetzesanpassungen beauftragt. In enger Abstimmung mit der geplanten Neuordnung der Schieneninfrastrukturfinanzierung auf Bundesseite auf den 1. Januar 2017 sollen sich inskünftig die Gemeinden auch an den kantonalen Anteilen der Schieneninfrastrukturfinanzierung der Privatbahnen mit 50 Prozent beteiligen. Im Gegenzug würde der Kanton den heute nicht mitfinanzierten Ortsverkehr in die Finanzierung über den Gemeindepool übernehmen und sich damit ebenfalls mit 50 Prozent beteiligen. Mit dem Grundsatz, alle öV-Kosten mit je 50 Prozent auf Kanton und Gemeinden zu verteilen, würde der Kanton auch den Gemeindeanteil an den Tarifverbunden von 60 auf 50 Prozent reduzieren. Die gesamte, heute sehr komplexe öV-Finanzierung kann damit wesentlich vereinfacht werden.

Die Massnahmen zur Sanierung des Haushalts einerseits und der grosse Angebotsprung von rund 30 Prozent mit Beginn der neuen Programmperiode andererseits führen dazu, dass in den ersten Jahren der neuen Programmperiode vor allem eine Konsolidierung der Kostenentwicklung und eine Ertragssteigerung durch Frequenzzunahmen in den neu geschaffenen Angeboten und Auslastung der neu geschaffenen Sitzplatzkapazitäten im Vordergrund steht.

Einen erheblichen Einfluss auf die Finanzierungsanteile von Kanton und Gemeinden hat die Frage, ob der Bund im Rahmen einer Aufstockung der Kantonsquote seinen gesetzlichen Bundesanteil von 46 Prozent an nach Bundesrecht abgeltungsberechtigten zusätzlichen Angeboten im Kanton leisten können. Nach der Ankündigung des Bundes, die Mittel für die Jahre 2014/2015 sogar zu kürzen, haben die Kantone im März 2013 interveniert. Die entsprechenden Gespräche mit dem Bund sind noch im Gang. Für den Kanton St.Gallen und seine Gemeinden geht es ab 2014 um derzeit fehlende Bundesbeiträge von rund 8 Mio. Franken pro Jahr. Der Kanton und die Gemeinden hätten diese nach kantonalem Recht je zur Hälfte zu tragen, wenn der Bund seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkommen könnte.

Mit der Vorlage betreffend Entlastungsprogramm und Leistungsüberprüfung 2013 (EP 2013) beantragt die Regierung, eine weitere massgebliche Anpassung der Saldovorgabe im Bereich des öV in der Höhe von 2 Mio. Franken vorzunehmen, sofern der Bund seinen Verpflichtungen nachkommt.

1.1.5 Koordination mit der Umsetzung der Bahnausbau Schritte

Die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 auf Ende der laufenden Programmperiode 2009 bis 2013 wurde durch das Memorandum of Understanding vom 30. Oktober 2007 und verschiedene Vereinbarungen zur Finanzierung der notwendigen Planungs- und Projektierungsleistungen vorbereitet. Zum Zeitpunkt der damaligen Programmerstellung wurden durch die Regierung die Aufträge für die Erstellung der Vorprojekte erteilt. Die Finanzierungsbeschlüsse für die Freigabe der Baukredite durch Bund und Kanton erfolgte erst innerhalb der Programmperiode. In der damaligen Programmbotschaft konnte das Angebotskonzept, die notwendigen Infrastrukturerweiterungen und deren Kosten auf der Basis von Infrastrukturstudien beschrieben werden.

Der Kanton St.Gallen hat zusammen mit Nachbarkantonen in den vergangenen Jahren am Anfang 2008 gestarteten Projekt «Angebotsplanung Ost, 1. Teilergänzung» (AP Ost 1. TE) mitgewirkt. Aus diesem Projekt liegt ein Angebots- und Infrastrukturkonzept für den Regionalverkehr in der ganzen Ostschweiz auf Basis des im Jahr 2007 «eingefrorenen» Fernverkehrskonzepts vor. Im Auftrag der beteiligten Kantone konnten für alle evaluierten Infrastrukturmodule im Jahr 2012 die Infrastrukturstudien abgeschlossen werden. Die SBB sehen für die Gesamtplanung einen Realisierungshorizont von 2018 bis 2025 vor. Die beschränkten Projektierungs- und Realisierungsressourcen erfordern nach aktuellem Stand eine zeitliche Etappierung der einzelnen regionalen Module.

Ziel des Kantons St.Gallen ist es, die drei Schlüsselmodule für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in den Regionen Rorschach, Obersee und Rheintal/Werdenberg in einem «Ausbau schritt 2018» auf Ende 2018 umzusetzen. Hierzu müssen möglichst noch im Jahr 2013 die Vorprojektierungen ausgelöst werden können. Die entsprechenden Gespräche mit den SBB, der SOB und dem Bundesamt für Verkehr sind im Gang. Der überarbeitete Terminplan der SBB vom 6. März 2013 sieht eine gestaffelte Inbetriebnahme per Ende 2018, Ende 2020 und Ende 2022 vor, beruhend auf einem gestaffelten Start der Vorprojekte 2013, 2015 und 2016. Ursache für die Staffelung sind beschränkte Planungs- und Ausführungsressourcen bei den SBB.

Da beim Fernverkehr verschiedene offene Fragen zum künftigen auf den einzelnen Linienabschnitten eingesetzten Rollmaterial sowie zu den Verknüpfungen der Linienäste in Zürich und St.Gallen bestehen, hat das Bundesamt für Verkehr am 11. Februar 2013 den Auftrag erteilt, die offenen Punkte bis am 30. Juni 2013 zu klären und allfällige Auswirkungen auf das Angebots- und Infrastrukturkonzept AP Ost 1. TE aufzuzeigen. Diese Arbeiten sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Botschaft noch im Gang.

In der Programmperiode 2014 bis 2018 werden verschiedene bereits beschlossene oder unmittelbar zur definitiven Beschlussfassung anstehende Projekte mit Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen erstellt. Es sind dies vor allem die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich und die drei Umsetzungsschritte der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich. Eng damit verknüpft sind die Verbesserungen im Fernverkehr Zürich-Ostschweiz im Rahmen des Bundesprogramms ZEB im gleichen Zeitraum.

Ebenfalls im Zeitraum der Programmperiode 2014 bis 2018 ist die Realisierung der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen geplant. Über diese wurde bereits im 4. öV-Programm berichtet. Der Baubeginn ist vorbehältlich der politischen Beschlüsse in den drei beteiligten Kantonen und der Stadt St.Gallen für das Jahr 2014 geplant. Der abschliessende Beschluss fällt am 28. April 2013 an der Landsgemeinde in Appenzell. Im Weiteren will das Fürstentum Liechtenstein zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen und dem Land Vorarlberg ab 2014 mit den Ausbauten für die S-Bahn FL.A.CH beginnen. Nach dem teilweisen Ausbau auf Doppelspur der ÖBB-Strecke Feldkirch-Buchs bis 2016 soll die S-Bahn FL.A.CH zeitnah die Fortführung nach Sargans/Chur in einem zweiten Schritt finden. Dafür ist der teilweise Ausbau der SBB-Strecke Buchs-Sargans auf Doppelspur erforderlich. Des Weiteren sind auf diesen Zeitpunkt bei allen dann wieder bedienbaren Haltepunkten die Publikumsanlagen an die Anforderungen des Behindertengesetzes anzupassen.

1.1.6 Koordination mit dem Strassenbauprogramm

In der Botschaft vom 13. Oktober 1987 zum Entwurf des GöV stellte die Regierung in Aussicht, dem Kantonsrat die geplanten Vorhaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs «jeweils im gleichen Turnus wie das Strassenbauprogramm zu unterbreiten. Der Planungshorizont soll sich in der Regel ebenfalls über fünf Jahre erstrecken» (ABI 1987, 1999 ff.). Dies ermögliche dem Kantonsrat, die Ausbauten für den Individual- und den öffentlichen Verkehr zeitgleich zu behandeln und die Schwergewichte der st.gallischen Verkehrspolitik in einer rollenden Planung festzulegen. Dieses Vorgehen wurde bereits bei der Erarbeitung des 4. öV-Programms gewählt, welches zeitgleich mit dem 15. Strassenbauprogramm vom Kantonsrat behandelt wurde.

Für die Jahre 2014 bis 2018 wird dem Kantonsrat mit dem 5. öV-Programm das 16. Strassenbauprogramm, umfassend den entsprechenden Kantonsratsbeschluss (36.13.02) und den IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.13.03), unterbreitet. Die Erarbeitung der beiden Vorlagen wurde terminlich und inhaltlich koordiniert. Abschnitt 2 dieser Botschaft zum Gesamtverkehr wurde für beide Verkehrsprogramme gemeinsam erarbeitet und ist identisch. In Abschnitt 3 dieser Botschaft werden die spezifisch für den öffentlichen Verkehr relevanten Aussagen zusammengefasst.

2 Gesamtverkehr

2.1 Bund

2.1.1 Raumkonzept Schweiz – Funktionale Räume

Boden ist in der Schweiz ein knappes Gut. Bevölkerung und Wirtschaft wachsen, und immer mehr Menschen brauchen auch mehr Raum für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Mobilität. Vor diesem Hintergrund haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden mit dem Raumkonzept Schweiz eine von allen drei Staatsebenen gemeinsam getragene Vorstellung der räumlichen Entwicklung unseres Landes erarbeitet. Mit dem Konzept wollen sie aufzeigen, wie der fortschreitenden Ausdehnung der Wohnflächen und der Zunahme der Verkehrs- und Energieinfrastrukturen begegnet werden kann. Das Raumkonzept Schweiz will auch zukünftigen Generationen einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum sowie eine intakte Landschaft hinterlassen. Dafür setzt es auf drei Strategien: Handlungsräume bilden und Polyzentrisismus 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. Es ist vorgesehen, das Raumkonzept Schweiz nach seiner Verabschiedung als eine Grundlage für die Neufassung des Programmteils des Sachplans Verkehr zu verwenden (siehe Ziff. 2.1.2 dieser Botschaft). Das Leben und Wirtschaften in der Schweiz spielt sich zunehmend in Regionen ab, deren Grenzen nicht mit den Gemeinde- und Kantongrenzen übereinstimmen. In diesen funktionalen Räumen, in denen Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur eng verflochten sind, verspricht eine gemeinsame Planung und Problemlösung, die institutionelle und sektorische 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 Auserrhoden den klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsraum Nordostschweiz. Seine Erweiterung reicht nach Liechtenstein, Vorarlberg und in die deutsche Bodenseeregion. Der Handlungsraum ist eng mit dem Metropolitanraum Zürich verflochten. Die Region St.Gallen ist Zentrum dieses Raumes. Das Linthgebiet gehört zum Metropolitanraum Zürich. Das Sarganserland ist Teil des Handlungsraumes Südostschweiz.

Der Bundesrat hat das Raumkonzept Schweiz am 24. Oktober 2012 verabschiedet und die Bundesstellen beauftragt, ihre Tätigkeiten (sektorale Strategien, Konzepte, Sachpläne), die sich auf die räumliche Entwicklung auswirken, an den Zielen und Strategien des Raumkonzepts zu orientieren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) soll zudem in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern von Kantonen, Städten und Gemeinden sowie Bundesstellen dafür sorgen, dass das Raumkonzept Schweiz konkretisiert, angewandt und periodisch weiter entwickelt wird. Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), der Schweizerische Städteverband (SSV) sowie die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) haben das Raumkonzept Schweiz bereits zwischen Juni und Oktober 2012 verabschiedet. Erste Vorschläge liegen vor, wie Bund, Kantone, Städte und Gemeinden in Bereichen vorgehen wollen, die eine besonders enge Zusammenarbeit erfordern. Dazu gehören die Formulierung einer Gesamtstrategie für den ländlichen Raum, die Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik oder die Nutzung des Untergrunds.

2.1.2 Sachplan Verkehr

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 Verkehrsträger-übergreifenden Teil «Programm». Zum anderen umfasst er die Verkehrsträgerbezogenen Umsetzungsteile «Strasse» sowie «Schiene/öV». Ein dritter Umsetzungsteil «Luftfahrt» wird in der bisherigen Form des «Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)» vorläufig weitergeführt.

Der Teil «Programm», der vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet wurde, stellt die Gesamtsicht in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbe-
reich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben. Beim Güterverkehr wird schwergewichtig der Transitverkehr thematisiert.

Der Programmteil definiert die Handlungsprioritäten für Teilräume der Schweiz. Das Gebiet des Kantons St.Gallen wird drei sich teilweise überlagernden Teilräumen zugeordnet: der grösste Flächenanteil gehört zusammen mit dem Kanton Thurgau und den Kantonen Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden zum Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal mit Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Österreich und Deutschland. Der Raum Obersee wird zum Teilraum Zürich gezählt, das Sarganserland und die Agglomeration Buchs-Vaduz zusam-

men mit dem Kanton Glarus und Teilen des Kantons Graubünden zum Alpenraum Ost. Als sachplanrelevant bezeichnet der Bund zudem zwei durch den Kanton St.Gallen führende Verkehrskorridore: zum einen die West-Ost-Achse Genf-Zürich-St.Gallen mit Weiterführung Richtung München und Innsbruck, die als zentrale Erschliessungsachse für 60 Prozent der Schweizer Bevölkerung und Arbeitsplätze dient und zum anderen die vor allem dem Alpen-Transitverkehr dienende Nord-Süd-Achse St.Margrethen-Chur-San Bernardino-Bellinzona.

Der Sachplan Verkehr identifiziert für den Zeitpunkt 2020 folgende Probleme als zentral:

- zunehmende Kapazitätsprobleme auf den Hauptachsen und in den Agglomerationen;
- punktuelle Defizite bei den Verbindungen zwischen den Landesteilen und mit dem Ausland;
- des weiteren Umweltkonflikte, Defizite bei der Verkehrssicherheit, nicht ausgeschöpfte Potenziale für öV und für LV, steigende Betriebs- und Unterhaltskosten sowie beschränkte Finanzressourcen für den Ausbau der Infrastrukturen.

Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen setzt der Bund folgende für den Kanton St.Gallen bedeutsame Prioritäten:

- Sehr hoch bzw. hoch: Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassen- und des Schienennetzes, Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV), Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren;
- Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren und Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr bzw. im öV.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), der die Angaben aus dem Programmteil konkretisiert, befasst sich mit Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Infrastrukturen für den Schienenverkehr im Kompetenzbereich des Bundes. Das UVEK verabschiedete am 8. September 2010 das erste Modul, der Bundesrat am 16. Dezember 2011 die ersten Anpassungen und Ergänzungen.

Zum Schienengüterverkehr in der Fläche, v.a. zum Wagenladungsverkehr, können keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Dem Auftrag des Anschlussgleisgesetzes, mit Massnahmen der Raumplanung dafür zu sorgen, dass Industrie- und Gewerbezone wo möglich und verhältnismässig mit Anschlussgleisen erschlossen werden, kann aufgrund der laufend ändernden Rahmenbedingungen nicht mehr entsprochen werden. Es fehlt ein schweizweites Konzept, das dauerhaft verlässliche Leitplanken für den Schienengüterverkehr in der Fläche setzt.

Der Teil «Strasse» des Sachplans Verkehr behandelt die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Strassennetzes von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die Massnahmen für den Bereich Strasse werden etappenweise in diesem Sachplanteil konkretisiert.

2.1.3 Agglomerationspolitik

Die städtisch geprägten Agglomerationen tragen am meisten zur wirtschaftlichen Entwicklung bei und sind gleichzeitig am stärksten von Siedlungs- und Verkehrsproblemen betroffen. Um Wirtschaftskraft und Lebensqualität der städtischen Agglomerationen zu erhalten und zu fördern sowie generell zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen, engagiert sich der Bund seit dem Jahr 2001 zunehmend im Bereich der Agglomerationen. Für deren Förderung hat er im Rahmen des Infrastrukturfonds rund 6 Mia. Franken bereitgestellt, wovon rund 2,6 Mia. Franken für dringliche Massnahmen freigegeben wurden. Von den verbleibenden 3,4 Mia. Franken sind ab 2011 1,5 Mia. Franken gesprochen worden. Somit bleiben für die künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme noch 1,9 Mia. Franken übrig. Die Fondslaufzeit ist nach dem eidgenössischen Infrastrukturfondsgesetz (SR 725.13; abgekürzt IFG) auf 20 Jahre befristet. Beiträge an Agglomerationsprogramme werden somit während rund 17 Jahren (von 2011 bis 2027) ausbezahlt.

Nach einer Testphase mit sogenannten Modellvorhaben wurden vom Bund ab dem Jahr 2004 die eigentlichen Agglomerationsprogramme «Verkehr-Siedlung» lanciert. 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 Abstimmung von Siedlungs- 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 Infrastruktur(schlüssel)projekte in Aussicht, wenn die Massnahmen im Agglomerationsprogramm gut begründet werden. Die Höhe der Teilfinanzierung richtet sich entscheidend nach der Wirksamkeit der Programme. Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Relevanz, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und ihres Reifegrades den Prioritäten A bis C zugeordnet. Auf der A-Liste stehen die Massnahmen mit der höchsten Priorität. Der verbleibende Betrag von 50 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 die finanzielle Belastung der Finanzierungsträger auf kantonaler oder kommunaler Ebene.

2.2 Kanton

2.2.1 Koordinierte Verkehrspolitik

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1) legt in Art. 18 folgende Vorgaben für das staatliche Handeln im Bereich Verkehr fest:

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.

Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Wichtiger Ausdruck der ganzheitlichen Verkehrspolitik ist, dass das 16. Strassenbauprogramm und das 5. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt werden. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

2.2.2 Gesamtüberarbeitung kantonaler Richtplan

Schon bisher legte der kantonale Richtplan grosses Gewicht auf die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Unter dem Stichwort «Raumbezogene Strategien» zeigt er im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum sowie Tourismusgebiete verkehrsmässig erschlossen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden sollen.

Am 28. April 2009 lud die Regierung das Baudepartement ein, die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans durchzuführen. Das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) setzte eine Konzeptgruppe aus externen Fachleuten und Vertretern der interessierten Stellen der Kantonsverwaltung ein, um Handlungsbedarf und Konzept der Gesamtüberarbeitung zu erarbeiten. Die Konzeptgruppe erachtete ein Raumkonzept für den Kanton St.Gallen als Grundlage für die Gesamtüberarbeitung des Richtplans als notwendig. Ein aufgrund der beschränkten Finanzmittel schlankes Raumkonzept soll auf der Grundlage folgender Konzepte aufgebaut werden:

- Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons St.Gallen aus dem Jahr 2001;
- neues Raumkonzept Schweiz;

- Raumkonzepte der Nachbarkantone sowie des Metropolitanraums Zürich;
- Zukunftsbilder der Agglomerationsprogramme.

Den Handlungsbedarf im Bereich Verkehr sieht die Konzeptgruppe in einer besseren Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung als einerseits und der Verkehrsträger untereinander andererseits. Die strategischen Eckpunkte dazu sind im Raumkonzept festzulegen.

Am 8. Februar 2011 nahm die Regierung vom Konzept zur Gesamtüberarbeitung des Richtplans zustimmend Kenntnis. Gleichzeitig lud sie das Baudepartement ein, das Raumkonzept und die Gesamtüberarbeitung des Richtplans gemäss Konzept voranzutreiben und ihr zu gegebener Zeit die Ergebnisse zu unterbreiten.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde das Raumkonzept Kanton St.Gallen erarbeitet. Der Entwurf wurde in mehreren Foren den Nachbarn, den Regionen und Gemeinden, den Verbänden und den Fachämtern vorgestellt und diskutiert. Am 11. Februar 2013 hat die Regierung das Baudepartement ermächtigt, die Vernehmlassung zum Entwurf Raumkonzept durchzuführen. Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts wird unverzüglich die Gesamtüberarbeitung des Richtplans an die Hand genommen. Die Vorbereitungsarbeiten beginnen bereits während der Vernehmlassung.

2.2.3 Raumkonzept Kanton St.Gallen

Gemäss Raumkonzept Kanton St.Gallen ist Verkehr nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung verbunden. Die räumliche Entmischung der Siedlungsfunktionen ist eine wesentliche Ursache der Verkehrszunahme. Eine Verkehrsträger-übergreifende Planung ist wichtiger denn je. Zudem ist vermehrt eine grenzüberschreitende Betrachtung in grösseren funktionalen Räumen erforderlich. Agglomerationsprogramme sind als regionale Raumkonzepte unerlässliche Bausteine. Ansatzpunkte für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in funktionalen Räumen bestehen im Metropolitanraum Zürich und im Bodenseeraum.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen wurden für das Raumkonzept sechs Leitsätze der Raumentwicklung erarbeitet. Leitsatz 5 zum Verkehr lautet:

- Der Kanton St.Gallen richtet das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Dabei bildet das Bahnangebot das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Nationale und regionale Verkehrsprognosen gehen von einem weiteren, wenn auch etwas abgeschwächten Gesamtverkehrswachstum aus. Die Herausforderung besteht darin, den zusätzlichen Verkehr weitestgehend über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Damit dies gelingt, muss die Siedlungsentwicklung konzentrierter erfolgen und auf gut mit dem öV erschlossene Standorte gelenkt werden. Die weitere S-Bahn-Entwicklung ist dabei zentral und auch der weitere Ausbau im Bahn-Fernverkehr ist dringlich, um das Städtetz St.Gallen aufzuwerten und noch besser an die ausserkantonalen Zentren anzubinden. Auf den Bahnverkehr abgestimmte Buskonzepte komplettieren das Angebot. Beim Strassennetz gilt es, die Funktionsfähigkeit sicherzustellen und die grössten Engpässe zu beseitigen, ohne Verkehr induzierende neue Kapazitäten zu schaffen. In ländlichen Gebieten des Kantons St.Gallen stellt der Strassenverkehr auch in Zukunft die Haupteinschliessung dar. Bei der Siedlungsverdichtung und -erneuerung kommt dem LV eine wichtige Rolle zu. Der LV kann den städtischen öV entlasten und kürzere Autofahrten ersetzen. Weil die Finanzierung des Verkehrs in Zukunft immer schwieriger wird, ist der weisengerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zentral und Parallelausbauten sind zu vermeiden.

Das Raumkonzept St.Gallen bezeichnet die sechs Handlungsräume St.Gallen, Wil, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein-Sarganserland, Zürichsee-Linth und Toggenburg. Kern der gegenüber 2001 leicht angepassten Perimeter der funktionalen Handlungsräume bilden die Agglomerationsprogramme, ergänzt um weitere jeweils betroffene ländliche Räume. In den sechs Handlungs-

räumen erfolgt die regionale Abstimmung verschiedener Planungen. Beispiele solcher Planungen sind die erwähnten Agglomerationsprogramme sowie das Raumkonzept Toggenburg (siehe Ziff. 2.2.6 dieser Botschaft).

Die Handlungsräume werden über die Haupt- und Nebenverbindungsachsen (und deren Verkehrsknoten) miteinander vernetzt. Hauptverbindungsachsen stellen sehr gut ausgebaute Verbindungen von Schiene und Strasse dar. Die Nebenverbindungsachsen sind wichtige Verbindungen mit geringerer Intensität aufgrund des ländlichen Charakters des Handlungsraums oder durch die grosse Distanz zwischen den Räumen.

Als Hauptverbindungsachsen werden die Verbindungen (Zürich)-Wil-St.Gallen-Altstätten/Bregenz, (Zürich)-Pfäffikon-Sargans-Buchs (/Chur) sowie das St.Galler Rheintal bezeichnet. Die wichtigsten Nebenverbindungsachsen sind das Toggenburg und die Verbindung St.Gallen-Obersee.

Im öV steht die gute Erreichbarkeit zwischen den Zentren der Handlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen im Vordergrund. Die erwähnten Hauptverbindungsachsen gilt es weiter auszubauen.

Für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die Hauptverbindungsachsen zwischen den Handlungsräumen durch die Autobahnen grundsätzlich gut ausgebaut. Der grösste Handlungsbedarf besteht in der Engpassbeseitigung der Agglomeration St.Gallen und in einer effizienten Verkehrssteuerung der Anschlussbereiche.

Innerhalb der Handlungsräume wird die Erreichbarkeit über den Regional- und Ortsverkehr sichergestellt. Der Kanton hat dazu Angebotsstandards im öV festgelegt (siehe Ziff. 3.1.3 dieser Botschaft). Die räumliche Konkretisierung erfolgt in den Agglomerationsprogrammen und regionalen Angebotskonzepten.

2.2.4 Wirtschaftsleitbild

Das Wirtschaftsleitbild aus dem Jahre 2002 setzt auf die ganzheitliche Standortförderung. Der Hebel wird dort angesetzt, wo der Wirtschaftsstandort St.Gallen seine Stärken weiter ausbauen kann. Zudem gilt die Aufmerksamkeit jenen spezifischen Qualitäten, durch die sich der Kanton St.Gallen von den anderen Standorten abheben kann. Dabei geht es um harte Fakten wie Verkehrserschliessung oder Steuern, aber ebenso um weiche Faktoren wie Lebensqualität oder Kultur. Beide Aspekte sind wichtig, damit sich der Wirtschaftsstandort St.Gallen ein attraktives und authentisches Profil geben kann. Die zehn Leitsätze machen den ganzheitlichen Ansatz der Standortförderung augenfällig:

1. St.Gallen denkt weiter
2. Vernetzung stärkt Kompetenz
3. Regionen wachsen im Verbund
4. Verkehr verbindet Wirtschaftsräume
5. Offenheit belebt den Arbeitsmarkt
6. Lebensqualität zieht Menschen an
7. Kultur stiftet Innovation
8. Fiskus spielt Joker aus
9. Zweck mässigt die Regulierung
10. Verwaltung setzt auf Lösungen

Mit dem Leitsatz «Verkehr verbindet Wirtschaftsräume» bekannte sich die Regierung zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Die im Rahmen der Standortoffensive Kanton St.Gallen mit dem Impulsprogramm Verkehr verfolgten fünf Module sind:

- Mobilitätsbedürfnisse in den Agglomerationen durch eine ganzheitliche Verkehrsplanung abdecken;
- St.Gallen und Sargans vollwertig ins nationale Eisenbahn-Städtenetz einbinden;
- Direktanschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz verbessern;
- Anbindung der St.Galler Regionen an das Hochleistungsstrassennetz optimieren;
- Flugplatz St.Gallen-Altenrhein mit ausgewählten Linienflugverbindungen aufwerten.

Schritte zu deren Umsetzung sind in Teilbereichen getätigt oder eingeleitet.

2.2.5 Agglomerationsprogramme im Kanton St.Gallen

Die Besonderheit aller fünf St.Galler Agglomerationen ist deren Ausdehnung über die Landes- (Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein) bzw. Kantonsgrenze (St.Gallen/Arbon-Rorschach, Obersee, Wil). Ende 2007 waren die Agglomerationsprogramme der ersten Generation St.Gallen/Arbon-Rorschach, Obersee und Wil dem UVEK zur Prüfung eingereicht worden. Mit der hauptsächlichlichen Begründung einer ungenügenden Programmwirkung lehnte der Bund das Agglomerationsprogramm Wil ab.

Gestützt auf die Prüfung hat der Bundesrat die Botschaft und den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr Ende 2009 dem Parlament vorgelegt. Am 16. Juni 2010 fasste der Ständerat und am 21. November 2010 der Nationalrat den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr.

Aufgrund der positiven Beurteilung durch den Bund wurden für die Region St.Gallen/Arbon-Rorschach ein Bundesbeitragssatz von 40 Prozent und ein Höchstbeitrag von 74 Mio. Franken, für die Region Obersee ein Beitragssatz von 30 Prozent und ein Höchstbeitrag von 11 Mio. Franken für Massnahmen auf der A-Liste festgesetzt. Bei beiden Agglomerationsprogrammen sind Anfangs 2011 die Leistungsvereinbarungen zwischen Trägerschaft und Bund unterzeichnet worden; die ersten Bundesbeiträge fliessen bereits, so etwa für die neue Linienführung der Kantonsstrasse in Arbon, die S-Bahn St.Gallen oder die Aufwertung des Zentrums von Gossau und die öV-Eigenstrassierung in der Stadt St.Gallen.

Nach jahrelangen Arbeiten in den betroffenen Regionen reichte das Baudepartement Ende 2011 beim Bund die drei neuen Agglomerationsprogramme Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein und Wil ein. Während sich Liechtenstein als ausländischer Partner von Anfang an am Agglomerationsprogramm mit Werdenberg beteiligte, ist die Gründung einer gemeinsamen Trägerschaft in Form eines Vereins zwischen der Region Rheintal und dem Vorarlberg im Jahr 2013 geplant. Zu den wesentlichen Inhalten der neuen Agglomerationsprogramme gehören auf raumplanerischer Ebene die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, die Stärkung der bestehenden dezentralen Siedlungsstruktur sowie eine grossräumige Sicherung des Landschaftsraums und der Lebensraumvernetzung, auf der Ebene Gesamtverkehr die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die Förderung des grenzüberschreitenden öV und LV, die Verkehrsentlastung und Aufwertung der Zentren sowie das Management des Gesamtverkehrs mit Blick auf die Nachhaltigkeit. Dazu gehören auch die kombinierte Mobilität sowie die nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung.

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Rheintal bis 2018 (A-Liste) gehören:

- Behebung von Fuss- und Radverkehrsschwachstellen sowie Bau von Parkieranlagen LV an intermodalen Schnittstellen;
- Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau öV (für Angebotsanpassung);
- Netzergänzungen MIV für verbesserte Erschliessung von Entwicklungsgebieten;
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten (Gesamtverkehr).

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein bis 2018 (A-Liste) zählen:

- S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe inkl. Buspriorisierung / Aufwertung Publikumsanlagen öV;
- Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz (Gesamtverkehr);
- Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen;
- Zusätzliche Rheinbrücken für LV;
- Dosierung Zufahrten Regionalzentrum MIV.

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Wil bis 2018 (A-Liste) gehören:

- Entwicklungsschwerpunkt Wil-West mit Autobahnanschluss, öV-Haltestellen, Anbindung LV;
- Zentrumsentlastung Wil mit Netzergänzungen Nord bzw. Grünastrasse, Verkehrsmanagement Wil, mehrere Betriebs- und Gestaltungskonzepte als flankierende Massnahmen;
- Zentrumsentlastung Uzwil mit Verkehrsberuhigung Uzwil bzw. Oberbüren, Betriebs- und Gestaltungskonzepte als flankierende Massnahmen;
- öV mit Aufwertungen Bahnhöfe Wil und Uzwil sowie weitere öV-Haltestellen, Angebotsverbesserungen Buslinien;
- Mobilitätszentrale Wil;
- Vernetzung LV von Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebieten, Reparaturen und Aufwertungen Netz.

Im Sommer 2012 wurden die beiden überarbeiteten Programme der zweiten Generation St.Gallen/Arbon-Rorschach und Obersee in Bern eingereicht. Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach bis 2018 (A-Liste) gehören:

- Umsetzung der Teilergänzung der S-Bahn 2018, der damit verbundenen Etappe des öV-Angebotskonzepts und die Optimierung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben bzw. Umsteigepunkte;
- A 1-Anschluss Rorschach-Witen inklusive flankierender Massnahmen;
- Umsetzung des Konzepts LV, das die Massnahmen Schlüsselprojekte LV, Aufwertung Radverkehrsachsen inkl. Fussverkehr, Quotenregelung LV, Behebung von Unfallhäufungsstellen, Sanierung Fussgängerübergänge sowie die Definition von Standards für wichtige Veloabstellanlagen beinhaltet.

Die wichtigsten Verkehrs-Vorhaben der Agglomeration Obersee bis 2018 (A-Liste) sind:

- Stadtbahn Obersee;
- Zentrumsentlastungen (Rapperswil-Jona, Uznach / Schmerikon);
- Massnahmen rollender Langsamverkehr (rLV).

Alle Agglomerationsprogramme stehen in Einklang mit den Zielen und Entwicklungsvorstellungen des Kantons St.Gallen und korrespondieren mit dem kantonalen Richtplan. Neue relevante Inhalte sollen im Rahmen der nächsten Richtplanüberarbeitung berücksichtigt werden. Die als Projekte der Priorität A ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen sind zur Aufnahme ins 16. Strassenbauprogramm bzw. ins 5. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

Der Bund beteiligt sich im Rahmen der vorhandenen Mittel mit Beiträgen in der Höhe von 30 bis 50 Prozent an guten bis sehr guten Agglomerationsprogrammen. Für die Agglomerationsprogramme ab der zweiten Generation stehen im Infrastrukturfonds bis zu dessen Ablauf im Jahr

2027 1,9 Mia. Franken zur Verfügung. Laut Planung des Bundes soll die gesamte Prüfung der Agglomerationsprogramme bis Ende 2013 abgeschlossen sein. Bis Mitte 2014 folgt die Botschaft an das Parlament, das über die Verwendung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds entscheidet und die Botschaft beschliesst. Ab Mitte 2015 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 2015 gemäss der vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden.

2.2.6 Ländlicher Raum: Raumkonzept Toggenburg und Regionalplan ZürichseeLinth

Der Kanton St.Gallen verfügt über kein mit den fünf Agglomerationsprogrammen vergleichbares flächendeckendes Konzept über die Entwicklung des ländlichen Raumes. Neuere Beispiele für regionale Entwicklungsvorgaben für den ländlichen Raum gibt es allerdings im Toggenburg und im Linthgebiet.

Im November 2011 beschloss der Vorstand des Vereins toggenburg.ch, ein Raumkonzept für das Toggenburg zu erarbeiten. Im Dezember 2012 wurde das Raumkonzept Toggenburg vom Vorstand verabschiedet. Gemäss Konzept sind für das Toggenburg die Aussenbeziehungen zu den benachbarten Wirtschaftsräumen Zürich/Innerschweiz, St.Gallen/Bodensee sowie Rheintal/Vorarlberg und die entsprechenden verkehrstechnischen Anbindungen zentral. Letztere verlaufen vom Zentrum Wattwil aus entlang der Talachse Richtung Wil und Richtung Buchs sowie über die Querachsen Wasserfluh und Ricken.

Der Leitsatz für das Handlungsfeld «Wohnen und Mobilität» lautet wie folgt: Das Toggenburg bietet seiner Bevölkerung eine hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität und ist sowohl im Thurtal als auch im Neckertal attraktiver Standort für Pendler in die benachbarten und weiter entfernten Arbeitsplatzregionen. Verkehrsverbindungen werden optimiert und bestehende Angebote des öV besser ausgelastet. Es sind folgende Teilstrategien mit Bezug zur Mobilität formuliert:

- Wattwil ist der verkehrstechnische Knotenpunkt zu den benachbarten Regionen Wil, St.Gallen, Herisau und Rapperswil-Jona.
- In der Region hat der öV eine hohe Priorität. Nach innen werden die Angebote unterhalten und besser ausgelastet. Nach aussen wird die Strecke Nesslau-Wildhaus-Buchs im 1/2 h-Takt ausgebaut. Von Wattwil aus werden eine direkte Anbindung an die Stadt Zürich ohne Umsteigen und eine Verdichtung des Fahrplantakts angestrebt. Als Schlüsselprojekt wird deshalb die öV-Verbindung Wattwil-Rapperswil-Zürich ohne Umsteigen bezeichnet.
- Mit dem Bau der Umfahrungen Bütschwil und Wattwil und lokalen Verbesserungen wird der Verkehrsfluss in der Region deutlich verbessert. Nach aussen wird der Anschluss an das überregionale Strassennetz optimiert. Schlüsselprojekte sind demnach die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil.

Mit der Strategie, Nutzungen an den regionalen Standortqualitäten und den bestehenden Verkehrsverbindungen zu orientieren, unterstützt die Region die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

Der Regionalplan ZürichseeLinth wurde von der Region im Dezember 2009 durch die Mitgliederversammlung verabschiedet und im Februar 2011 von der Regierung unter Einschränkungen und Auflagen genehmigt (RRB 2011/121). Der Regionalplan deckt neben den am Agglomerationsprogramm Obersee beteiligten Gemeinden auch den ländlich geprägten Regionsteil ab. Die Siedlungsentwicklung soll an und im Einzugsbereich leistungsfähiger öV-Haltestellen konzentriert erfolgen. Die Region will nicht nur die Anbindung der Zentren und Gemeinden an das übergeordnete Verkehrsnetz, sondern auch die Erreichbarkeit der Naherholungs- und Freizeitangebote mit dem öV und LV sicherstellen.

Im öffentlichen Verkehr stehen die Verbesserung der Fahrplanstabilität in Rapperswil (Anschlüsse) und die Anbindung der S-Bahn nach Uznach-Wattwil und Ziegelbrücke, beim motorisierten Individualverkehr der vierspurige Ausbau der A53 Rüti ZH-Neuhaus sowie die regionale Entlastungsstrasse A53-Gaster im Vordergrund. Die Region hat etliche der Festlegungen als Forderungen an den Kanton definiert, welche zum grösseren Teil im Agglomerationsprogramm behandelt wurden.

2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr

Der Verfassungsauftrag, den ganzen Kanton ausreichend zu erschliessen und die verschiedenen Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht einzusetzen, kann erfüllt werden, wenn folgende Ziele verfolgt werden:

- Mobilität sicherstellen, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung der Standortgunst;
- Gesundheit der Menschen schützen;
- Ressourcen und Klima schonen;
- Finanzmittel wirtschaftlich einsetzen.

Auf nationaler Ebene gilt die besondere Aufmerksamkeit weiterhin der Verbesserung der Verbindungen zu den ausserkantonalen Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentren mittels optimaler Anbindung an die nationalen und internationalen Netze des Strassen-, Schienen- und Luftverkehrs. Von höchster Priorität sind die Verbindung zum Metropolitanraum Zürich und die Engpassbeseitigung bei der Stadtautobahn St.Gallen.

Rund vier Fünftel der Einwohner des Kantons leben in einer Gemeinde, die zum Perimeter eines der Agglomerationsprogramme gehört. Mit den fünf Agglomerationsprogrammen besteht auf der strategischen und auf der Massnahmenebene eine regional und kantonale abgestützte Grundlage für die Entwicklung des Verkehrssystems, koordiniert mit der Siedlungsentwicklung und unter den Verkehrsträgern. Die Programme fördern dort Lösungen, wo der Nutzungsdruck am höchsten ist und wo in Zeiten knapper Mittel die Herausforderung am grössten ist, angesichts der Verkehrs- und Siedlungsprobleme die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität zu erhalten. Die Umsetzung der in den fünf Agglomerationsprogrammen der ersten und der zweiten Generation entwickelten Massnahmen steht im Zentrum der st.gallischen Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Die Massnahmen erster Priorität sind Bestandteil des 16. Strassenbauprogramms und des 5. Programms zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Vordergrund stehen die Förderung des öV und des IV, punktuelle Ergänzungen des Strassennetzes und eine Entlastung für verkehrsgeplagte Zentren.

Im ländlichen Raum trägt schwergewichtig die Strasse die Hauptlast der Verkehrserschliessung. Die vom Kanton neu entwickelten Angebotsstandards liefern auf die verschiedenen Raumtypen abgestimmte Vorgaben zur Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr. Damit regelt der Kanton insbesondere auch die Angebotsgestaltung des öV in peripheren Räumen (Grundangebot).

Alle diese Vorgaben sind bestimmend für die Handlungsoptionen, nach denen das 16. Strassenbauprogramm und das 5. Programm zur Förderung des öV gestaltet werden und wie die entsprechenden Massnahmen priorisiert werden.

2.4 Strategisches Controlling Gesamtverkehr

Der Kanton St.Gallen stellt im Rahmen der fünfjährigen Planungen für Strassen (Strassenbauprogramme) und öV (öV-Programme) jeweils entscheidende Mittel für Investitionen und Betrieb bereit. Im Sinne der wirkungsorientierten Verwaltungsführung befasst sich das strategische Controlling mit den Wirkungen der Verkehrsinfrastrukturen an sich und im Verhältnis zu den Zielen der Raumentwicklung und berührt alle Nachhaltigkeitsdimensionen.

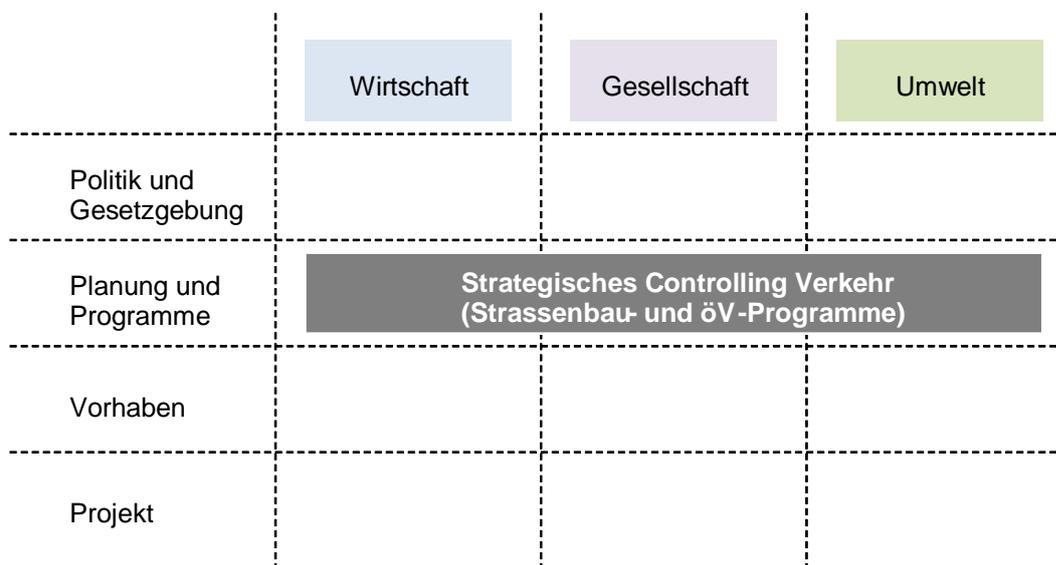


Abbildung 1: Einbettung des strategischen Controllings Verkehr

Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass räumliche Anpassungsprozesse Zeit benötigen und klare Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge für einzelne Verkehrsinfrastrukturen etwa in Bezug auf die Landnutzung nur in begrenztem Umfang bisher von konzeptioneller Seite bestimmt werden konnten. Das strategische Controlling soll im Sinne einer strategischen Evaluation der geplanten Massnahmen an Vorhaben ansetzen, die sich noch im Stadium der Planung oder Projektierung befinden; es geht also nicht um ein Controlling der direkten Verkehrsauswirkungen von bereits realisierten Vorhaben. Zudem geht es nicht um eine Betrachtung von Einzelvorhaben, wo verschiedene Controlling-Instrumente bereits greifen, sondern um eine Gesamtsicht der Vorhaben und Programme. Betrachtet werden vorrangig aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten als Verkehrsarten der MIV und der öV, daneben wird weitest möglich der LV einbezogen. In Anlehnung an die kantonalen Vorgaben, wie sie in Abschnitt 2 dieser Botschaft über den Gesamtverkehr beschrieben sind, erfolgt die Herleitung des Zielsystems anhand von bestehenden kantonalen Grundlagen. Hierzu gehören der kantonale Richtplan, vor allem der Teil Gesamtverkehr, der Strategieplan öV, das Wirtschaftsleitbild, die Nachhaltigkeitsbeurteilung des Kantons und das kantonale Raumkonzept.

Im Sinne eines Soll-Ist-Vergleichs wurden zunächst die massgeblichen Ziele, Indikatoren und Kriterien festgelegt, um dann die Zielerreichung zu bestimmen und Konsequenzen für die Zukunft abzuleiten. Als Pilotanwendung sind die beiden Handlungsräume St.Gallen und Toggenburg herangezogen worden. Grundlage für die Ist-Analyse bilden das 14. und 15. Strassenbauprogramm mit den darin enthaltenen Vorhaben 1. und 2. Priorität. Die Verteilung der Vorhaben wurde hinsichtlich der Kriterien regionale Verteilung und Kategorien der Vorhaben kartografisch aufgearbeitet, die entsprechende Kostenverteilung diente als erstes Indiz im Hinblick auf den Bezug zum Raum. Die Ergebnisse wurden dann vergleichend dem kantonalen Raumkonzept als Soll gegenübergestellt und bezüglich ihrer Übereinstimmung in den Bereichen Verkehrsarten und Siedlung bewertet. Es hat sich gezeigt, dass die Auswertung der Kostenverteilung auf der Basis einer 20-Jahresperiode erfolgen muss, um die gesamte Projektspanne abzudecken und Kontinuitäten

aufzuzeigen und dass die Ausrichtung der Bewertung der Zielerreichung an den funktionalen Handlungsräumen weiterzuverfolgen ist.

Die Ergebnisse aus dem Pilot werden in die Zielformulierung und Bewertung des strategischen Controllings einfließen. Die Definition des Ziel- und Bewertungssystems wird während der aktuellen Programmperiode ausgearbeitet werden. Das Controlling wird erstmals im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms und des 6. öV-Programms umgesetzt.

3 Öffentlicher Verkehr

3.1.1 Grossprojekte des Bundes

1998 wurde mit dem FinöV-Fonds die Finanzierungsgrundlage für die Realisierung von vier sogenannten Grossprojekten geschaffen. Es sind dies:

- Bahn 2000/Zukünftige Entwicklung Eisenbahninfrastruktur (ZEB);
- Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT);
- Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europ. Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV);
- Lärmsanierung (LS)

Der FinöV-Fonds ist befristet. Der Bundesrat hat am 18. Januar 2012 die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI vorgelegt. Damit soll der FinöV-Fonds auf den 1. Januar 2017 durch einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) abgelöst werden.

Die FinöV-Grossprojekte bilden wie folgt die Grundlage für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Kanton St.Gallen (in Klammer Jahr der Inbetriebnahme):

- ZEB-Ausbauten Zürich-Winterthur (2014/2015/2018);
- ZEB-Ausbauten Winterthur-St.Gallen (2018);
- ZEB-Ausbau Salez-Sennwald (2013);
- ZEB-Ausgleichsmassnahmen Hauptwil und Kradolf (2018);
- NEAT-Ausbau Schachen West und Einfahrt Rapperswil (2013/2016);
- HGV-Ausbauten St.Gallen-St.Margrethen (2011/2018);
- HGV-Ausbauten St.Gallen-Konstanz (2011/2015/2018);
- HGV-Ausbauten St.Margrethen-Sargans (2012/2013);
- HGV-Ausbauten Zürich-Winterthur (2013);
- LS-Ausbauten für diverse Lärmschutzwände (2012/2013).

Mit dem BIF startet ab dem 1. Januar 2017 parallel zur Umsetzung ZEB das neue Programm STEP. Im ersten Ausbauschnitt 2025 werden zusätzlich folgende Ausbauten realisiert (Fassung Ständerat vom 3. Dezember 2012):

- STEP Zürich-Chur (bis 2025);
- STEP St.Gallen-Rapperswil (bis 2025);
- STEP St.Gallen-Chur (bis 2025).

Ziel des Kantons ist es, diese mehrheitlich im südlichen Kantonsteil liegenden Projekte zeitlich synchron und damit auf 2018 vorgezogen mit den HGV/ZEB-Projekten im nördlichen Kantonsteil zu realisieren. Nur so kann das Bahndreieck Zürich-St.Gallen-Sargans und die Diagonale St.Gallen-Rapperswil (-Arth-Goldau) gesamtheitlich weiter optimiert werden. Die aktuelle Planung der SBB ermöglicht eine Abstimmung des Ausbaus St.Gallen-Rapperswil mit der Rollmaterialerneuerung des Voralpenexpress im Zeitraum 2019/20 und eine Abstimmung der Ausbauten Zürich-Chur und St.Gallen-Chur im Zeitraum 2022.

3.1.2 Strategieplan öffentlicher Verkehr (SpöV)

Die Stossrichtung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen ist SPöV festgesetzt. Der SPöV ist mittlerweile rund zehn Jahre alt. Er legt das Zielangebot fest und bildet damit die Leitschnur für den zur Erreichung des Zielangebots notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur. Auf Ende 2013 können mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 wesentliche Teile umgesetzt werden. In weiteren Teilausbausritten kann das Zielangebot im Zeitraum 2018 bis 2025 vollständig umgesetzt werden.

3.1.2.a Umsetzung nationales und kantonales Konzept

In der Ostschweiz bilden die zwei Systemknoten St.Gallen und Sargans die Basis für das öV-Angebot. Diese beiden Systemknoten sind aus dem im ZEB definierten Knotenkonzept abgeleitet und werden im Dreieck Zürich-St.Gallen-Sargans Fahrzeiten von unter einer Stunde ermöglichen. Ziegelbrücke und Wil bilden Systemknoten mit überregionaler Bedeutung. Auf diesem Knotenkonzept wird das regionale Bahnangebot aufgebaut. Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 können rund ein Dutzend regionaler Knoten realisiert werden, die halbstündlich miteinander vernetzt sind.

3.1.2.b Ausbau der S-Bahn St. Gallen

Im Jahr 2000 wurde die S-Bahn St.Gallen auf der Basis des Fernverkehrsangebots aus dem Jahr 1997 in Betrieb genommen. Merkmal ist die Übernahme des Hinketakts auf das S-Bahnangebot in den Korridoren Wil-Heerbrugg und St.Gallen-Wattwil. Seit der Inbetriebnahme wurde das Angebot stetig ausgebaut. Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 erfolgt eine Umstellung auf das künftige Fernverkehrsangebot gemäss ZEB/STEP mit einem systematischen Halbstundentakt. Das Angebot wird gesamthaft um rund 30 Prozent ausgebaut.

3.1.2.c Hoher öV-Anteil in Agglomerationen

Der öffentliche Verkehr soll in den Agglomerationen eine Alternative für den motorisierten Individualverkehr bieten um so die starken Verkehrsströme bewältigen zu können. Zu diesem Zweck ist der öffentliche Verkehr gemäss den Vorgaben der Regierung zum Gesamtverkehr im kantonalen Richtplan in Haupt- und Regionalzentren gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren. Die Verkehrsträger Bahn und Bus sind gleichwertige Mittel, die beiden Verkehrsträger haben ihre spezifischen Vor- und Nachteile.

3.1.2.d Ausgewogene öV-Erschliessung der Regionen

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll auch in den Regionen ausserhalb der Agglomerationen ausreichend sein. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen im ganzen Kanton durch ein attraktives Grundangebot durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt werden können. Eine bedarfsgerechte Grundversorgung soll die Mobilitätsbedürfnisse im ganzen Kanton erfüllen und die Benutzung des öffentlichen Angebots in den Regionen attraktiv machen.

3.1.2.e Instrumente

Neben der Entwicklung des öV-Angebots fordert der SPöV auch eine Verbesserung der Planungs- und Steuerungsinstrumente. Der Gestaltungsspielraum soll durch optimale institutionelle und instrumentelle Rahmenbedingungen erweitert werden. Dazu gehört ein professionelles Bestellerwesen mit einer gezielten Ausschreibungspolitik. Bei der Finanzierung soll der Gestaltungsspielraum erhöht und die Planungssicherheit verbessert werden.

3.1.3 Angebotsstandards

Die Regierung hat als strategisches Ziel formuliert, dass die Beschaffung von öV-Leistungen aufgrund von klaren Standards, welche im betroffenen Raum erwartet werden dürfen (Agglomerationsverkehr/Regelangebot/Grundangebot) erfolgen soll. Ausserdem soll die Überprüfung der Effektivität des bestellten Angebots auf klaren und einfachen Kriterien basieren. Grundsätzlich ist mit der Überprüfung von Angebot und Nachfrage der effektive Einsatz der finanziellen Mittel aufzuzeigen.

In der geltenden öV-Gesetzgebung (Verordnung zum Einführungssetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz [sGS 713.11]) gilt die Mindestzahl von Fahrgästen als Kriterium für die Bestellung des Angebots. Die Verordnung ist in der Praxis kompliziert und führt in der Umsetzung zu umständlichen Berechnungen. Zusätzlich hat eine Überprüfung des Angebots ergeben, dass verschiedene, aufgrund der Zielsetzungen des 4. öV-Programms und dem SPöV sinnvolle Bahn- und Buslinien das Kriterium nicht erfüllen, eine Einstellung jedoch nicht zweckmässig wäre. Es ist eine umfassendere Betrachtung unter Einbezug von wirtschaftlichen und siedlungsplanerischen Kriterien erforderlich.

Um die Effektivität des öV-Angebots gezielter auf die Regionen abzustimmen, wurden die öV-Standards definiert. Daraus hat man im Jahr 2012 das Zielangebot für den öffentlichen Regionalverkehr bis zum Planungshorizont 2018 bestimmt. Im Jahr 2013 ist das Zielangebot nun ins 5. öV-Programm zu integrieren sowie die öV-Gesetzgebung zu ändern. Die Angebotsstandards sind – wie die anderen Planungsgrundlagen des Kantons – im Internet abrufbar.¹

Auf eine Darstellung und Einteilung der heutigen Linien nach Kostendeckungsgrad und Frequenzen sowie eine Auflistung der Abgeltungen nach Linien in einer Beilage zu dieser Botschaft wird verzichtet. Das gesamte Angebot von Bahn und Bus erfährt auf Beginn der Programmperiode grosse Veränderungen und betriebliche Optimierungen. Es können deshalb nicht einfach Ist-Zahlen fortgeschrieben werden. Ein Grossteil der Zahlenwerte für die Jahre 2014-2018 ist mit Unsicherheiten behaftet und es handelt sich noch nicht um Offertwerte, sondern erst um Schätzungen. Mit den massiven strukturellen Veränderungen wird sich das Bild wesentlich verändern. Der Kanton verfügt über ein detailliertes Kennzahlen- und ein Benchmark-System zusammen mit Nachbarkantonen. Auf dieser Grundlage wird er das Angebot nach der Einführung regelmässig in Bezug auf die Angebotsstandards überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

3.2 Programmziele

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer fünfjährigen Programmperiode beinhaltet einerseits die Erweiterung der Schieneninfrastruktur als Grundlage für die Einführung von neuen Fahrplankonzepten und andererseits Angebotsverbesserungen im Rahmen des jährlichen bzw. neu zweijährlichen Fahrplanverfahrens. Die Erweiterung der Schieneninfrastruktur ist ein mehrjähriger Prozess. In den kommenden fünf Jahren können Vorhaben zur Realisierung gebracht werden, für die zum Zeitpunkt der Programmerstellung mindestens Infrastrukturstudien vorliegen. Ab Auslösung eines Vorprojekts bis zur Inbetriebnahme der Infrastruktur müssen mindestens rund fünf Jahre eingerechnet werden. Für im Programm berücksichtigte Vorhaben kann im optimalen Fall mit einer Realisierung in der zweiten Hälfte der Programmperiode gerechnet werden.

Die Programmperiode 2014-2018 startet mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013. Auf dieser Basis gilt es in der ersten Hälfte der Programmperiode die neu geschaffenen Kapazitäten möglichst rasch ertragswirksam auszulasten und damit bei etwa gleichbleibenden Produktionskosten die Erträge zu erhöhen. Der Kostendeckungsgrad soll damit nach dem Einführungszeit-

¹ http://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr/kantonale_planungsgrundlagen0/angebotsstandardsoeffentlicherregionalverkehr.html.

punkt steigen und der Abgeltungsbedarf pro Leistungseinheit (z.B. Zug- oder Buskilometer) sinken. Dazu beitragen können auch weiter vertiefte Kooperationen oder Fusionen zwischen den Transportunternehmen. Die Realisierung solcher Potenziale muss über die Verwaltungsräte der Unternehmen angestossen werden. Der Kanton kann den Prozess primär durch das Abschätzen und Aufzeigen von brachliegenden Synergiepotenzialen und in der Folge über finanziellen Druck auf die Unternehmen steuern.

Die Konsolidierung des Ausbaus schritt 2013 wird begleitet von der Vorbereitung des Ausbaus schritt 2018. Dieser beinhaltet die bauliche Realisierung von drei zentralen Doppelspurabschnitten. Es sind dies die Ausbauten Goldach-Rorschach Stadt, Buchs-Sevelen und Uznach-Schmerikon. Projektierungsmässig bereits weit fortgeschritten sind die Bauvorhaben für die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen, die Beschleunigung St.Gallen-Konstanz, die Leistungssteigerung Zürich-Winterthur sowie die S-Bahn FL.A.CH im Abschnitt Feldkirch-Buchs. Diese Vorhaben können bereits ab Ende 2015 bis 2016 in Betrieb genommen werden. Der Ausbau Krummenau für den Halbstundentakt Wattwil-Nesslau sollte im gleichen Zeitraum realisierbar sein. Laut SOB ergeben sich Synergien und damit Kosteneinsparungen durch die zeitgleiche Realisierung mit Erneuerungsarbeiten in diesem Streckenabschnitt, welche das Unternehmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013-2016 realisiert.

Ausbauschritte im Busbereich bedingen deutlich geringere planerische Vorlaufzeiten und werden massgeblich durch die jährliche Mittelverfügbarkeit gesteuert. Die Angebotsausbauten im Busbereich erfolgen aufeinander abgestimmt in Zusammenarbeit mit den Regionen und Transportunternehmen nach kantonalen Grundsätzen.

Neu wird im Bereich Güterverkehr wieder stärker inhaltlich eine kantonale Strategie formuliert. Dabei geht es primär um die Entwicklungschancen im Kombinierten Verkehr sowie bei innovativen regionalen Konzepten. Finanziell ergeben sich daraus für den Kanton keine direkten Kosten. Die kantonale Gesetzgebung schliesst Abgeltungen und Investitionsbeihilfen im Bereich Schienengüterverkehr aus und es sind keine Anpassungen geplant. Finanzieller Treiber sind hier die verladende und transportierende Wirtschaft zusammen mit den Bahnen und dem Bund. Der Kanton kann in den Bereichen Rahmenbedingungen und Vernetzung unterstützen.

Im Bereich der Governance sind organisatorische Veränderungen in der Unternehmerlandschaft, den Verbundorganen sowie den Planungsprozessen so abzubilden, dass die planerische und finanzielle Steuerungsfähigkeit des Kantons gestärkt werden kann. In diesen Bereich gehört auch die Definition einer Eigentümerstrategie für die konzessionierten Transportunternehmen. Zudem ist die Finanzierung neu zu ordnen.

4 Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 2009 bis 2013

4.1 Erzielte Verbesserungen

4.1.1 Angebotsausbauten

In den Jahren 2009 bis 2013 wurde das regionale öV-Angebot im Kanton St.Gallen um etwa 10 Prozent ausgebaut. Das Schwergewicht der Ausbauten lag bei einer Systematisierung des Angebots im Sinne eines durchgehenden Taktes, der Verbesserung des Verkehrsangebots in den Agglomerationen und einer besseren Abdeckung während dem Abend und an den Wochenenden auch in den ländlichen Regionen. Die Ausbauten erfolgten innerhalb des bestehenden Fahrplangefüges und waren aufgrund der bestehenden Kapazitäten der Bahninfrastruktur beschränkt. Deshalb wurde während den letzten fünf Jahren das Busangebot stärker als das Bahnangebot erweitert. Wichtige Angebote die innerhalb des 5. öV-Programms umgesetzt wurden sind:

- Grundversorgung/Städteverbindungen:
Schliessung von Taktlücken im Sinne eines durchgehenden Taktfahrplans, Systematisierung Abendangebot Rheintal, Buchs-Sargans: Stundentakt mit der Bahn (Turbo-Shuttle) und Halbstundentakt mit dem Bus, Halbstundentakt oberes Toggenburg in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)
- Ausbau Wochenendangebot:
Stundentakt am Sonntag in ländlichen Regionen, Verdichtungen in Agglomerationen
- Ausbau Angebot Agglomerationen:
Verdichtung Busangebot Stadtbus St.Gallen und Durchmesserlinien Postauto, Aufbau Seebus in der Region Rorschach, teilweise Viertelstundentakt Stadtbus Rapperswil-Jona, Viertelstundentakt Rapperswil/Rüti-Eschenbach (HVZ)
- Ausbau Abendangebot:
Verlängerung des Halbstundentakts der S-Bahn am Abend, durchgehender Halbstundentakt auf vielen Agglomerationslinien mit dem Bus und Bedienung vieler Ortschaften bis Mitternacht auch in ländlichen Regionen
- Ausbau Nachtangebot an Wochenenden:
Nachtwindangebot in den Regionen St.Gallen-Bodensee-Rheintal, Chur-Sargans-Werdenberg, ZürichseeLinth und Toggenburg

Insgesamt konnten die gesetzten Ziele des 4. öV-Programms weitgehend erreicht werden. Mit der Umsetzung der Sparpakete I und II wurden die in der ersten Hälfte des öV-Programms forcierten Ausbauten gebremst. In der zweiten Programmhälfte geplante Ausbauten konnten nicht umgesetzt werden. Noch Handlungsbedarf besteht damit weiterhin bei der Systematisierung des Verkehrsangebots am Abend und an den Wochenenden aber auch im Agglomerationsverkehr, wo Linien in den Hauptverkehrszeiten zunehmend bis an die Kapazitätsgrenze belastet sind.

4.1.1.a Wirkung der Ausbauten

Die Ausbauten des öV-Angebots wurden am Markt gut aufgenommen. Die Nachfrage ist parallel zum Angebot gestiegen, der Kostendeckungsgrad konnte insgesamt leicht verbessert werden und liegt 2012 für das Verkehrsangebot (ohne Infrastrukturabgeltung Privatbahnen) bei rund 60 Prozent. Die teuerungsbereinigten Kosten pro Personenkilometer sind trotz erheblich verbesserten Leistungen (Fahrplan, Fahrzeuge) gesunken, die Produktivität hat sich weiter verbessert. Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist im Kanton St.Gallen gemessen an der zurückgelegten Distanz auf 23 Prozent gestiegen und liegt nun im schweizerischen Mittel. Aufgrund der räumlichen Voraussetzungen und des Verkehrsangebots bestehen innerhalb des Kantons grosse Unterschiede: Im Linthgebiet wird ein öV-Anteil von 29 Prozent erreicht, im Rheintal jedoch nur 11 Prozent. Bemerkenswert ist der gute öV Anteil von 27 Prozent im Toggenburg, obschon im Toggenburg wegen der Streusiedlungsstruktur nur gut die Hälfte der Bevölkerung im Einzugsbereich einer öV-Haltestelle (max. Distanz 300 m) wohnt.

Die Kundinnen und Kunden sind insgesamt mit dem Angebot zufrieden. Mit einem guten Wert von 75,3 konnte die Kundenzufriedenheit im Kanton St.Gallen zwischen 2008 und 2011 gehalten werden. Signifikante Verbesserungen bei der Zufriedenheit mit dem Angebot konnten entsprechend den Ausbauten am Abend und an den Wochenenden erreicht werden. Allerdings liegen diese Werte mit 62,5 Punkten für das Abendangebot resp. 64,3 Punkten für das Wochenendangebot weiterhin deutlich unter dem Gesamtdurchschnitt von 75,9 Punkten. Das gleiche gilt mit 60,4 Punkten für das Nachtwindangebot ab 24 Uhr an den Wochenenden.

4.1.1.b Planung

Ein grosser Teil der Planungsaufgaben betraf die Detailplanung der S-Bahn St.Gallen 2013 innerhalb der entsprechenden Projektorganisation. Neben dem Bahnangebot wird auch das Busangebot in etlichen Regionen «umgekrempelt». Dabei wurde eng mit den Planungsregionen zusammengearbeitet. Die operative Umsetzung auf den Fahrplanwechsel Ende 2013 erfolgt im Rahmen des Bestell- und Fahrplanprozesses durch die Transportunternehmen.

Gleichzeitig werden bereits die nächsten Angebotsschritte vorbereitet. Mit der Planung AP Ost 1. TE und den Verbesserungen im Fernverkehr Zürich-St.Gallen und Zürich-Sargans-Chur stehen in der Programmperiode weitere Meilensteine an.

4.1.2 Integraler Tarifverbund

Der Tarifverbund Ostwind ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. sowie der im Gebiet tätigen Bus- und Bahnunternehmen. Ende 2013 erfolgt eine Erweiterung auf den Kanton Glarus. Der Verbund ist seit dem 8. Dezember 2011 rechtlich als Genossenschaft der beteiligten 25 Transportunternehmen organisiert mit Verbundeinnahmen von über 125 Mio. Franken pro Jahr. Der im Jahr 2002 eingeführte Verbund ist seit 1. Juni 2009 ein integraler Tarifverbund. Integral bedeutet, dass nicht nur Abonnemente sondern auch Einzelbillette, Tageskarten und Mehrfahrtenkarten Teil des Verbundangebots sind. Der Preis der Fahrausweise berechnet sich nicht nach der Strecke, sondern nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen.

Der integrale Tarifverbund Ostwind ist eine Erfolgsgeschichte. Dies nahmen die Kantone und Transportunternehmen als Ostwind-Partner zum Anlass, ihre Zusammenarbeit auf das Jahr 2012 zu verstärken und über den Tarif hinaus auf weitere Themenfelder auszuweiten. Einige konkrete Beispiele dazu:

- Verstärkte Zusammenarbeit im Bereich des Freizeitmarketings;
- Weiterentwicklung der Qualitätsmessung;
- Unternehmensübergreifende Kontrollen von Reisenden ohne gültigen Fahrausweis;
- Aufbau einer gemeinsamen Sicherheitsorganisation für das ganze Verbundgebiet;
- Verstärkte Zusammenarbeit bei der Fahrplanerstellung;
- Schaffung neuer grenzüberschreitender Tarife Richtung Vorarlberg und Liechtenstein;
- Umsetzung der Dynamischen Fahrgastinformation für das Verbundgebiet.

Um solche strategischen Projekte zur Weiterentwicklung von Ostwind effizient durchführen zu können, wurden die Organisationsstrukturen des Verbundes überarbeitet. Drehscheibe für die Bearbeitung der neuen Verbundprojekte ist der Tarifverbundrat, das paritätische Führungsorgan der Besteller und Transportunternehmen. Ab 2012 übernehmen verstärkt einzelne Transportunternehmen die Führung für gemeinsam definierte Aufgaben. Dieses sogenannte Leadhouse-Modell hat sich im Zürcher Verkehrsverbund bewährt. Die Kantone schliessen mit diesen Transportunternehmen entsprechende Leistungsvereinbarungen ab.

4.1.3 Infrastrukturverbesserungen

In den Jahren 2009 bis 2013 sind wiederum beträchtliche Mittel in den Ausbau der Bahninfrastruktur geflossen. Zu den Investitionsschwerpunkten zählen namentlich die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) sowie die Ausbauten im Rahmen der S-Bahn St.Gallen 2013. Folgende grössere Vorhaben der SBB wurden verwirklicht oder sind im Bau (Angaben in 1'000 Franken):

	<i>Gesamtkosten²</i>
<i>HGV-Abschnitt St.Gallen-St.Margrethen</i>	
– St.Gallen St.Fiden-Engwil, Doppelspurausbau	66'700
– Rorschach, Anlagenanpassung und Fernsteuerung Rorschach/Staad	35'000
– St.Gallen-St.Margrethen, Anpassung für Neigezüge	10'000
<i>HGV-Abschnitt St.Margrethen-Sargans</i>	
– Bahnhof Au, Ausbau Kreuzungsstation	13'000
– Neugrüt-Rüthi, Geschwindigkeitserhöhung	37'000
– Bahnhof Sargans, Publikumsanlagen und Gleisanlagen	26'000
<i>S-Bahn St.Gallen 2013</i>	
– Bahnhof St.Gallen, zusätzlicher Perron	14'600
– Bahnhöfe Rebstein, Oberriet und Rüthi, Perron- und Gleisanlagen	25'000
– Bahnhof Sevelen, Perron- und Gleisanlagen	1'600
– Bahnhof Uznach, Perronverlängerung Gleis 1	4'600
– Schwarzenbach-Uzwil / Flawil-Gossau, Verkürzung Zugfolgezeiten	6'900
<i>Bahnhöfe</i>	
– Bahnhof Walenstadt, Sanierung Mittelperron P55 und Bau einer Rampe	4'200
<i>Lärmschutz</i>	
– Sargans, 1'500 m Lärmschutzwand	4'700
– Mels, 500 m Lärmschutzwand	1'300
– Quarten, 370 m Lärmschutzwand	1'900
– St.Gallen, 1'400 m Lärmschutzwand	10'000

Bei den oben erwähnten Bahnhöfen wurden Perrons nach den Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes auf 55 cm erhöht (P55). Damit steigt die Zahl von Bahnhöfen im Kanton St.Gallen, welche einen behindertenfreundlichen Zugang bieten, nochmals markant.

4.1.4 Dynamische Fahrgastinformation

Die Kundeninformation im öffentlichen Verkehr ist ein wichtiger Qualitätsfaktor. Die Ostwind-Kundenzufriedenheitsumfragen 2005 und 2008 sowie die Kundenreaktionen bei den Transportunternehmen bestätigen diese Aussage. Mit dem Projekt «Aufbau dynamische Fahrgastinfo für das OTV-Gebiet» sollen für den öV-Kunden folgende Verbesserungen erzielt werden:

- An vordefinierten Haltestellen informieren Anzeiger mit dynamischer Fahrgastinformation die Fahrgäste über die nächsten Abfahrten, Verspätungen und Einschränkungen im Linienverkehr.
- Die Fahrgastinformation im Fahrzeug bietet Anschluss- und Umsteigeinformationen an den definierten Anschlussknoten und informiert die Kunden unternehmensübergreifend über nächste Haltestellen, Störungen und Anschlüsse.
- Innovative Lösungen ermöglichen eine kostengünstige Verbreitung der Echtzeitinformationen im Gebiet des Tarifverbundes. Solche Lösungen sind z.B. die Anzeige der Busse über Abfahrtsmonitore der Bahnen oder internetbasierte Echtzeitinformationen über PC-Bildschirme in Spitälern, Einkaufszentren oder Schulen.
- Als individuelles elektronisches Angebot bietet das Ostwind-App online Fahrplanauskünfte inkl. Echtzeitinformationen und ist auf Nutzerinnen und Nutzer von Internet und mobilen Endgeräten ausgerichtet.

² Kostenangaben der SBB.

Pilotregion für das technisch anspruchsvolle Projekt ist die Stadt und Agglomeration St.Gallen. Hier verkehren mit den Verkehrsbetrieben St.Gallen (VBSG), PostAuto Region Ostschweiz, Regiobus und den Verkehrsbetrieben Herisau vier verschiedene Busunternehmen. Seit Mitte 2011 erhalten die Fahrgäste über elektronische Anzeiger an Haltestellen und Bildschirmen in Fahrzeugen Informationen in Echtzeit. Informiert wird über die nächsten Abfahrten und Anschlüsse sowie über Verspätungen im Bus- und Schienennetz. Ebenfalls von grosser Bedeutung ist die Information und Sicherung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn.

Abgestimmt auf die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 soll das Fahrgastinformationssystem vollumfänglich in Betrieb sein. Kundinnen und Kunden profitieren damit nicht nur von mehr Fahrplanangebot und neuem Rollmaterial, sondern auch von einer durchgehenden und stets aktuellen Information. Eine wichtige Rolle spielen auch Fahrgastinformationen in Echtzeit über Smartphones. Eine entsprechende Applikation für das Ostwind-Gebiet wird im Frühling 2013 aufgeschaltet.

4.2 Mittelbedarf

4.2.1 Übersicht

Mit dem Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 beschloss der Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr in dieser Fünfjahresperiode mit einem Kostenrahmen von insgesamt 346,4 Mio. Franken zu fördern. Die effektiven Aufwendungen des Kantons zugunsten des öffentlichen Verkehrs betragen in den Jahren 2009 bis 2013 rund 293,5 Mio. Franken oder durchschnittlich 59 Mio. Franken je Jahr. Das sind 52,9 Mio. Franken weniger als ursprünglich angenommen.

In den Jahren 2009 bis 2013 haben sich die tatsächlich geleisteten Kantonsbeiträge wie folgt entwickelt (Angaben in 1'000 Fr.):

Art der Massnahme	2009	2010	2011	2012	2013 ³	Total geleistet	Total geplant ⁴
Betriebsbeiträge nach EG-EBG und GöV	43'457	46'309	47'483	36'600	40'104	213'953	260'129
Tarifverbunde	1'326	1'761	1'958	1'505	1'908	8'458	8'116
Investitionsbeiträge nach Art. 56 EBG	6'579	7'161	8'948	8'197	8'580	39'465	41'719
Technische Massnahmen nach GöV	2'916	8'850	3'732	8'289	7'786	31'574	36'407
Total Kantonsbeiträge	54'278	64'081	62'121	54'591	58'379	293'450	346'371

4.2.2 Begründungen der Abweichungen

Aus folgenden Gründen haben sich Abweichungen zwischen den tatsächlich geleisteten und den ursprünglich geplanten Kantonsbeiträgen ergeben:

Die Betriebsbeiträge (Abgeltungen an Transportunternehmen) nach dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG-EBG) und nach dem GöV werden um rund 46,2 Mio. Franken tiefer ausfallen. Dies einerseits deshalb, weil die Gemeinden sich im Rahmen des Sparpakets I ab 2012 mit 50 statt mit 35 Prozent an den ungedeckten Kosten der Transportunternehmen beteiligen. Dies führt zu einer Entlastung des Kantons in den Jahren 2012

³ Voranschlag.

⁴ Kantonsbeiträge gemäss Anhang zum 4. öV-Programm 2009-2013.

und 2013 von total 22,9 Mio. Franken. Andererseits wurde in diesen zwei Jahren auf diverse Angebotsausbauten hauptsächlich in den Agglomerationen und am Wochenende bzw. am Abend verzichtet, um einen weiteren Sparbeitrag zu leisten. Ausserdem wurden bereits in den Jahren 2009 bis 2012 rund 14,2 Mio. Franken weniger Mittel als geplant beansprucht. Das ist auf gemeinsam mit dem Bund bestellte Angebote (höhere Kantonsquote), Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse der Transportunternehmen zurückzuführen.

Die effektiv geleisteten Investitionsbeiträge nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) für die Erneuerung und den Ausbau der Privatbahninfrastruktur bewegen sich mit 39,5 Mio. Franken unter dem Niveau des Planwertes von 41,7 Mio. Franken, weil tiefere Baukosten und damit tiefere Abschreibungsbeträge angefallen sind als geplant. An technische Massnahmen nach GöV wurden insgesamt 31,6 Mio. Franken geleistet. Der Planwert von 36,4 Mio. Franken wurde um 4,8 Mio. Franken unterschritten. Dies deshalb, weil weniger Projekte für den Ausbau der Businfrastruktur (Bushöfe) verwirklicht wurden bzw. weil sich Verzögerungen bei der Planung dieser Vorhaben ergeben haben.

Die Beiträge an den Tarifverbund Ostwind zur Deckung der Einnahmefälle der Transportunternehmen nach dem GöV werden um rund 0,3 Mio. Franken höher ausfallen als geplant. Dies wegen nicht vorhersehbarer Beiträge an Programmierungskosten für den Z-Pass oder die Nummerierung der Ostwind-Zonen.

5 Geplante Massnahmen in den Jahren 2014 bis 2018

5.1 S-Bahn St.Gallen 2013

5.1.1 Ausbauschnitt 2013 als Basis

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 geht die neue S-Bahn St.Gallen in Betrieb. Damit wird das Bahnangebot im Regionalverkehr kantonsweit um rund 30 Prozent erhöht. Auf den einzelnen Streckenabschnitten werden folgende Verbesserungen umgesetzt:

St.Gallen-St.Margrethen-Bregenz/Chur

- RE St.Gallen-Chur verkehrt beschleunigt in neuer Fahrlage: Die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Chur reduziert sich um eine Viertelstunde (St.Gallen-Sargans in 59 statt 68 Minuten), in Sargans besteht Anschluss auf den IC nach Zürich, in Landquart und Chur auf die RhB
- S4 St.Gallen-Sargans(-Uznach-St.Gallen) verkehrt um eine halbe Stunde versetzt zur S2 Altstätten-St.Gallen, bildet einen exakten Halbstundentakt und mit dem RE halbstündliche Verbindungen zwischen Altstätten, Buchs und Sargans; Oberriet, Rüthi, Salez-Sennwald und Sevelen werden stündlich bedient
- S3⁵ (Herisau-)St.Gallen-St.Margrethen(-Bregenz) verkehrt zusätzlich um eine Viertelstunde versetzt zur S2
- Linie 400 Buchs-Sargans als Bahnersatzbus für Räfis-Burgerau, Weite und Trübbach mit guten Anschlüssen in Buchs und Sargans
- S12 Sargans-Chur im Halbstundentakt mit IC-Anschluss in Sargans

⁵ Die Nummerierung der Linien wurde mit den Nachbarn bereinigt. Mit der Verlängerung nach Bregenz wird die für den ÖBB-Abschnitt St.Margrethen-Bregenz bestehende Bezeichnung S3 der Vorarlberger S-Bahn für die gemeinsame Linie Herisau-Bregenz übernommen. Auf den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 kann die Durchbindung von Turbo-Zügen nach Bregenz voraussichtlich noch nicht umgesetzt werden. Dies, weil die ÖBB noch nicht über Fahrzeuge verfügt, die bis Herisau eingesetzt werden könnten und weil der Verkehrsverbund Vorarlberg den notwendigen Wechsel des Grundtaktes in Lustenau von der vollen auf die halbe Stunde erst zusammen mit einer Verdichtung zum Halbstundentakt realisieren will. In St.Margrethen stehen die S3 der Turbo von Herisau und der S3 der ÖBB von Bregenz deshalb vorerst Stirn an Stirn und es kann in 2-3 Minuten, Richtung Österreich am gleichen Perron, umgestiegen werden.

Sargans-Ziegelbrücke-Uznach

- RE-Halt Walenstadt mit Busangebot nach Unterterzen-Mols und Berschis-Flums
- S4 (St.Gallen-)Sargans-Uznach(-St.Gallen) um rund 10 Minuten beschleunigt mit 8 Halten, Anschluss an den Glarner Sprinter Richtung Zürich in Ziegelbrücke
- S6 Schwanden-Uznach-Rapperswil, bringt mit S4 halbstündliche Verbindungen Sargans-Uznach
- Linie 650 Ziegelbrücke-Weesen-Amden im Halbstundentakt
- Linien 635/636 Benken-Ziegelbrücke und Uznach-Kaltbrunn bringen Halbstundentakt Bahn/Bus für Kaltbrunn, Schänis und Benken

Romanshorn-St.Gallen-Wattwil- Rapperswil/Nesslau

- S8 Schaffhausen-St.Gallen mit 4 bis 6 Minuten kürzeren Aufenthaltszeiten in Romanshorn
- VAE St.Gallen-Rapperswil(-Luzern) verkehrt beschleunigt
- S8/S4 (Schaffhausen-)St.Gallen-Wattwil(-Nesslau) als Halbstundentakt für alle Stationen mit S8-Anschluss auf VAE in Wattwil und Direktverbindung nach Nesslau
- S81 Herisau-St.Gallen-Wittenbach als Verdichtung zum Viertelstundentakt in Hauptverkehrszeiten

Wil-St.Gallen

- RE Wil-St.Gallen(-Chur)
- S1 Wil-St.Gallen verdichtet und beschleunigt mit Fahrzeiten von unter 30 Minuten

Leider noch nicht auf Ende 2013 umgesetzt werden können die mit ZEB bereits im Jahr 2009 von den eidgenössischen Räten beschlossenen Verbesserungen im Fernverkehr Zürich-St.Gallen. Während zwei Jahren kommt es deshalb leider auf einzelnen Verbindungen zu schlechteren Anschlüssen zwischen dem noch unveränderten Fernverkehr und der schon auf den künftigen Vollknoten St.Gallen ausgerichteten neuen S-Bahn.

Der Fernverkehr der SBB und der Kanton wollen wegen dieser für alle Beteiligten unvorteilhaften Situation nun voraussichtlich auf Ende 2015 eine stündliche Schnellverbindung Zürich-St.Gallen einführen, die ab dann einen schlanken Anschluss auf die S4 ins Rheintal herstellt und damit für alle S-Bahnhalte zwischen St.Gallen und Altstätten/Sargans massiv schnellere Verbindungen nach Winterthur, zum Flughafen und nach Zürich bringt.

Voraussetzung für ein drittes und ein beschleunigtes Fernverkehrsprodukt auf der Achse Zürich-St.Gallen sind auf Seiten Infrastruktur die Fertigstellung der Durchmesserlinie Zürich inklusive den Gleiserweiterungen Oerlikon und Hürlistein-Effretikon bis Ende 2015. Auf Seiten Angebot bedingt dieser Schritt auf Ende 2015 vorgezogene Anpassungen der S-Bahn-Fahrlagen zwischen Winterthur und Wil, wie sie mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich ursprünglich erst auf Ende 2018 vorgesehen waren sowie der Fahrlage der S1 Wil-St.Gallen. An der Haltepolitik sowie den Fahrplänen des bestehenden Fernverkehrsangebots ändert sich nichts. Allerdings schafft das zusätzliche Produkt zusätzliche Sitzplatzkapazitäten, wovon alle Kunden aus allen Knoten profitieren.

5.1.2 Angepasster Ausbausritt 2013/14 am Walensee

Im Rahmen der Angebotswerkstatt Zürich-Chur wurde unter Beteiligung von fünf Kantonen und den betroffenen Bahnunternehmungen ein Angebotskonzept erarbeitet, das auf Juni 2014 zwei-stündlich Zusatz-Intercity-Verbindungen zwischen Zürich und Chur mit Halt in Sargans ermöglicht. Bereits Mitte Dezember 2013 kann der Fernverkehr zusammen mit der S-Bahn St.Gallen 2013 einen Halt in Walenstadt einführen. Aus dem Knoten Sargans kann halbstündlich eine S-Bahn nach Chur geführt werden.

Der ursprünglich mit der S-Bahn St.Gallen 2013 geplante Shuttle Ziegelbrücke-Unterterzen-Walenstadt-Flums-Sargans muss aufgrund dieser Entwicklung (Trassenkonflikte) entfallen und wird durch den Schnellzugshalt in Walenstadt und neue Buslinien Walenstadt-Unterterzen-Mols und Flums-Sargans sowie Verdichtungen Walenstadt-Berschis-Flums ersetzt, welche zusammen mit der planmässig eingeführten S4 eine halbstündliche Erschliessung ermöglichen. An allen Wochenenden kann die S2 der Zürcher S-Bahn mit ausgebautem Fahrplan weiterhin nach Unterterzen geführt werden und sichert die Direktanbindung der Flumserberge. Die Fahrgastzahlen auf den neu ganzjährigen und ganztägigen Wochenendverbindungen werden periodisch überprüft. Im zwischen den SBB und den beteiligten Kantonen Zürich, Schwyz, Glarus, St.Gallen und Graubünden vereinbarten Zielangebot ab Ende 2022 (aktueller Terminstand SBB) mit integralem Intercity-Halbstundentakt werden dann neu auch Unterterzen und Flums sowie nach der Übergangszeit auch wieder Bad Ragaz eine direkte Schnellzugverbindung nach Zürich erhalten. Auf diesen Zeitpunkt hin ist das Übergangsangebot der S2 bis Unterterzen gesamthaft zu überprüfen, da mit dem Schnellzugangebot dann attraktivere Alternativen angeboten werden können.

5.1.3 Neues Rollmaterial

Die S-Bahn St.Gallen 2013 wird ausschliesslich mit modernem Rollmaterial betrieben. Alle Züge sind mit einem Niederflureinstieg ausgerüstet und klimatisiert. Der Voralpenexpress kehrt ebenfalls klimatisiert mit neu siebenteiligen, modernisierten Einheiten. Ein Ersatz durch niederflurige Neufahrzeuge erfolgt mit dem Ende der planmässigen Abschreibedauer auf Beginn der nächsten Programmperiode 2019-2023.

5.1.4 Weitere Angebotsverdichtungen

Mit Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 werden die Betriebszeiten und Taktichten der Angebote entsprechend der unterschiedlichen Nachfrage je Tageszeit und den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden optimiert. Je nach Entwicklung der Nachfrage kann bei Bedarf die Hauptverkehrszeit mit sehr dichtem Takt ausgedehnt oder am Abend später auf ein Abendangebot mit ausgedünntem Takt umgestellt werden. In den Agglomerationen sind in den Hauptverkehrszeiten bei hohem Stehplatzanteil Taktverdichtungen oder die Umstellung auf grössere Busse vorzusehen.

5.2 Durchmesserlinie Zürich

Die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich erfolgt in zwei Etappen auf Mitte 2014 (nur S-Bahn) und Ende 2015 (auch Fernverkehr). Auf Mitte 2014 sind durchgehende Züge vom linken Zürichseeufer nach Oerlikon möglich. Dies führt zu neuen Fahrlagen für die S-Bahnlinien im Abschnitt Ziegelbrücke-Zürich.

Ende 2015 wird die Durchmesserlinie Zürich auch von Altstetten her eingebunden. Auf diesen Zeitpunkt wird auch die Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon um ein siebtes und achtes Gleis sowie des Abschnitts Hürlistein-Effretikon um ein viertes Gleis fertiggestellt. Dies ermöglicht im Fernverkehr die Einführung einer schnellen Verbindung Zürich-St.Gallen in knapp einer Stunde. Neben der Fahrzeitverkürzung ab dem Knoten St.Gallen können mit einem dritten Zug auch zusätzliche Sitzplatzkapazitäten in den bereits stark ausgelasteten Verbindungen ab Gossau, Flawil, Uzwil und Wil nach Zürich geschaffen werden, indem Reisende ab St.Gallen und Reisende ab dem Fürstenland separate Züge benützen.

5.3 Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen

Mit Beschluss vom 27. Februar 2013 hat der Kantonsrat dem Bau der Durchmesserlinie mit dem Ruckhaldentunnel zugestimmt. Nach erfolgter Zustimmung aller Nachbarkantone und Erteilung der Plangenehmigung kann mit der Umsetzung begonnen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke ist auf Ende 2016 beziehungsweise auf das Fahrplanjahr 2017 vorgesehen. Das neue Fahrplankonzept sieht einen Halbstundentakt zwischen Appenzell und St.Gallen sowie einen Viertelstundentakt zwischen Trogen-St.Gallen und Teufen vor. Dank den Investitionen in die Infrastruktur kann das neue verbesserte Angebot wesentlich effizienter geführt werden. Dadurch entstehen im Betrieb trotz erheblich verbessertem Angebot nur geringe Mehrkosten.

5.4 Weitere S-Bahnsysteme

5.4.1 S-Bahn Zürich

Die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich werden in drei Umsetzungsschritten auf Mitte 2014, Ende 2015 und Ende 2018 umgesetzt. Sie basieren auf der Nutzung der neuen Durchmesserlinie Zürich und zusätzlichen netzweiten Investitionen im Umfang von rund 430 Mio. Franken (Stand 2009).

Auf Mitte 2014 wird der GlarnerSprinter zum Stundentakt verdichtet und die S2 im Abschnitt Siebnen-Wangen bis Ziegelbrücke durch den Wegfall der Zwischenhalte mit Ersatz durch den MarchShuttle beschleunigt. Dies ermöglicht eine Verdichtung des Intercity-Angebots Zürich-Sargans-Chur, in Walenstadt einen stündlichen RegioExpress-Halt und in Ziegelbrücke optimale Anschlüsse zwischen der stündlichen S4 der S-Bahn St.Gallen 2013 und dem stündlichen GlarnerSprinter.

Auf Ende 2018 soll die S12 ab Winterthur stündlich mit Halt an allen Zwischenstationen nach Wil verlängert werden. Dies ist das Ergebnis der gemeinsamen Planung der Kantone Zürich, Thurgau und St.Gallen für diesen Abschnitt. Die Planung des Regionalverkehrs ist mit den Planungen des Fernverkehrs für halbstündlich zusätzliche Schnellverbindungen ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen (ZEB-Gesetz) abgestimmt. Auf Ende 2015 vorgezogene Verbesserungen im Fernverkehr Zürich-St.Gallen (dritter Zug und Beschleunigung) bedingen jedoch während drei Jahren Angebotskompromisse beim bestehenden S-Bahn-Angebot (Zürich-) Winterthur-Wil.

5.4.2 S-Bahn FL.A.CH

Die S-Bahn FL.A.CH wird im Rahmen eines trilateralen Projekts mit Liechtenstein, Vorarlberg und St.Gallen konzipiert. Ziel ist es, den grenzüberschreitenden Pendlerströmen zwischen dem Kanton St.Gallen, Fürstentum Liechtenstein und Vorarlberg mit einem attraktiven öV-Angebot eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten zu können. Die FL.A.CH-Bahn ist eine Schlüsselmassnahme in der Entwicklung des liechtensteinischen Verkehrs und ist zentrales Element des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein.

Zwischen Feldkirch und Buchs (1. Etappe) ermöglicht die FL.A.CH-Bahn einen Halbstundentakt mit Anschlüssen ans regionale Bahnangebot. Buslinien schaffen viele Querverbindungen ab Buchs, Sevelen, Trübbach und Sargans ins Fürstentum Liechtenstein. Im Vergleich zum Bus erlaubt die S-Bahn deutlich kürzere Fahrzeiten und gilt somit als öV-Rückgrat der Region Werdenberg-Liechtenstein. Zwischen Buchs und Sargans (2. Etappe) können nach dem Bau der Doppelspur Buchs-Sevelen drei bis vier Bahnstationen in die S-Bahn FL.A.CH integriert und mit dem bereits auf Ende 2013 realisierten S-Bahn-Abschnitt Sargans-Chur verknüpft werden. Damit entsteht im Alpenrheintal zwischen Bregenz, Bludenz und Chur schrittweise ein durchgängiges S-Bahn-System im Halbstundentakt mit guten Umsteigeverbindungen in den Knotenbahnhöfen.

5.4.3 S-Bahn Vorarlberg

Die S-Bahn Vorarlberg besteht aus Zügen mit Halt an allen Stationen und RegionalExpress-Zügen. Sie befahren den Abschnitt Lindau-Bludenz mit Seitenästen nach St.Margrethen, Buchs SG und Schruns. Auf der zwischen Bregenz und Bludenz durchgehend zweigleisigen Infrastruktur sollen die Zugfolgezeiten weiter verkürzt werden, um damit Voraussetzungen für weitere Taktverdichtungen und eine bessere Abstimmung mit dem Fernverkehr zu schaffen. Das Angebot auf den Seitenästen in den Kanton St.Gallen wird zum Halbstundentakt ausgebaut. Auf der S3 Bregenz-St.Margrethen ist eine Durchbindung mit der S3 der St.Galler S-Bahn St.Margrethen-Herisau als gemeinsam S-Bahnlinie beider System und beider Betreiber ÖBB und Turbo geplant. Das Vorhaben wird betrieblich schrittweise umgesetzt.

5.4.4 S-Bahn D.A.CH

Die S-Bahn Vorarlberg ist auf dem Abschnitt Buchs-Feldkirch Teil der trilateralen S-Bahn FL.A.CH und verbindet auf dem Abschnitt St.Margrethen-Bregenz-Lindau ebenfalls drei Staaten. Unter dem Arbeitstitel S-Bahn D.A.CH haben erste Gespräche auf politischer Ebene stattgefunden mit dem Ziel, im östlichen Bodenseeraum zusammen mit den deutschen Nachbarn schrittweise ein gemeinsames, koordiniertes S-Bahn-System aufzubauen. Im Endausbau könnte ein S-Bahn-System entstehen, das zwischen Wangen und Friedrichshafen sowie Herisau und Feldkirch aus durchgehenden oder im Raum Lindau/Bregenz optimal miteinander verknüpften S-Bahn-Linien besteht. Die Bestellpartner Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg und St.Gallen führen unter Beizug des Bundesamtes für Verkehr regelmässig Fachgespräche zur grenzüberschreitenden Abstimmung der Angebots- und Infrastrukturentwicklung.

Grenzüberschreitend koordinierte Angebotskonzepte lösen fahrplanabhängige Infrastrukturausbauten aus. Aufgrund der in diesem Gebiet besonders komplizierten Ländergeographie kann deren Realisierung an der Finanzierungsfrage scheitern, da Investitionen nicht zwingend dort notwendig werden, wo der unmittelbar grösste Nutzen anfällt. Der Beizug des Bundesvertreters stellt sicher, dass bei Bedarf zwischenstaatliche Fragen auf der richtigen Ebene diskutiert werden können. Der Grenzverkehr zwischen Lindau (D), Bregenz (A) und St.Margrethen (CH) ist ebenso wie der Grenzverkehr zwischen Feldkirch (A), Schaan (FL) und Buchs (CH) in einem Staatsvertrag aus dem Jahr 1870 geregelt (Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, dann Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs, SR 0.742.140.316.31). Gemäss diesem Staatsvertrag ist Österreich für den Betrieb der Eisenbahnlinie zwischen Deutschland und der Schweiz via Bregenz zuständig. Die aktuelle staatsvertragliche Regelung für den grenzüberschreitenden Verkehr ist aus heutiger Sicht anspruchsvoll. Sie unterscheidet sich deutlich von anderen Grenzräumen der Schweiz, wo die Schnittstelle über einen Grenzbahnhof und nicht über eine Korridorlinie durch einen Drittstaat geregelt wird.

In der Vereinbarung zwischen dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens vom 27. Oktober 2003 (SR 0.742.140.316.33) legten sich die Schweiz und Österreich auf das Konzept BODAN-RAIL 2020 als Planungsgrundlage für den Grossraum Bodensee fest. Kernelement des Konzepts ist ein neuer Taktknoten Bregenz zur vollen Stunde für die Verknüpfung der überregionalen Bahnlinien im Dreiländereck. Die Vertragsparteien setzen sich gemäss Artikel 3 im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür ein, dass erste Teile dieses Konzepts (das in den Jahren 1997-2001 in Zusammenarbeit mit den deutschen Anliegerstaaten und finanzieller Unterstützung der EU erarbeitet wurde), bis im Zeithorizont 2010 umgesetzt werden. Erste Ergebnisse dieser Zusammenarbeit sind der systematische Stundentakt des ÖBB-Angebots St.Margrethen-Bregenz und der Bau der neuen ÖBB-Rheinbrücke. Die konzeptionellen Grundla-

gen sind gelegt, damit schrittweise die Verbindung Herisau-St.Gallen-Bregenz gestärkt werden kann. Diesbezüglich sind aber auch Infrastrukturen anzupassen.

5.5 Angebotsplanung AP Ost 1. Teilergänzung

5.5.1 Ausgangslage und Zielsetzungen

Im Rahmen der Angebotsplanung AP Ost 2018-2025 haben die betroffenen Bahnunternehmen mit den Kantonen Thurgau, Schaffhausen, St.Gallen, Glarus und Graubünden den mittelfristigen Ausbau des Bahnangebots mit Zielhorizont 2025 geplant. Die Federführung dieser Planung liegt beim Kanton Thurgau. Die Planungen basieren auf dem ZEB-Bahnangebot des Fernverkehrs, wie es im Jahr 2007 als Grundlage für die Botschaft des Bundesrates «eingefroren» wurde. Diese Planung beinhaltet zwei zusätzliche Schnellverbindungen Zürich-St.Gallen mit Neigezügen, Halt im Flughafen und in Winterthur und einer Fahrzeit von unter einer Stunde. Wegen offener Fragen zum nachträglich angepassten Rollmaterialeinsatz und zur Wirtschaftlichkeit wurden jedoch während der Planung verschiedene Umsetzungsvarianten mit nur einem Zusatzzug ins Spiel gebracht.

Die parallele Planung zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich für den Zeithorizont 2018 sah für Zürich-Chur das bestehende Angebot mit Stundentakt vor. Nachträglich für diesen Zeithorizont aufgenommen wurden als Angebotselement die Zusatz-Intercity-Züge Zürich-Chur.

Im Laufe der Bearbeitung neu dazu gekommen sind die Ergebnisse der Angebotswerkstatt Zürich-Chur für die kurzfristige Bereinigung der Trassierungskonflikte zwischen S-Bahn Zürich und Zusatz-Intercity in der Schwyzer March sowie die Ausbauvorschläge des Bundesrates für den Ausbau der Strecken Zürich-Chur, St.Gallen-Rapperswil und der eidgenössischen Räte für St.Gallen-Chur.

Die Planung der Kantone umfasst das Angebots- und Infrastrukturkonzept für die ergänzenden Massnahmen im Regionalverkehr. Auf der Basis einer sogenannten Netzgrafik, einer minuten-scharfen Planung des Angebots, wurden die notwendigen Infrastrukturausbauten identifiziert. Im Auftrag der Kantone Schaffhausen, Thurgau und St.Gallen wurden insgesamt 25 Infrastrukturstudien erstellt. Diese umfassen geplante Investitionen im Umfang von 257 bis 327 Mio. Franken im Kanton Thurgau, 184 bis 235 Mio. Franken im Kanton St.Gallen und 63 bis 82 Mio. Franken im Kanton Schaffhausen. Die Ausbauten in den Kantonen Schwyz, Glarus, St.Gallen und Graubünden auf der Achse Zürich-Chur sind noch nicht in die Planung eingeflossen und es wurden noch keine Infrastrukturstudien ausgelöst.

Die Angebotsschritte und damit die notwendigen Infrastrukturausbauten sollen im Zeithorizont 2018-2025 umgesetzt werden. Die SBB beantragten der Projektoberleitung am 30. November 2012 aufgrund von Ressourcenengpässen eine etappierte Umsetzung. Verschiedene offene Fragen wurden zur Klärung dem Bundesamt für Verkehr übergeben.

Nicht Bestandteil des Angebots- und Infrastrukturkonzepts AP Ost 1. TE für den Zeithorizont 2018-2025 ist der Halbstundentakt für den Rheintalexpress (Konzept Bahn-Y im Rheintal) und den Voralpenexpress. Die bisherigen Grobprüfungen kamen zum Schluss, dass die Einführung des Halbstundentakts beim Rheintalexpress neben einer neuen Doppelspur im Raum Oberriet weitere Massnahmen zur Erhaltung der heutigen Streckenkapazität für den Güterverkehr erfordert. Diese wurden von den SBB noch nicht weiter konkretisiert.

Die Regierung verfolgt für die Rheintallinie das vorrangige Ziel, diese so rasch als möglich (spätestens 2017) in die Fernverkehrsnetzkonzession zu überführen, was allerdings mit einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit verbunden sein muss, denn der Fernverkehr muss kostendeckend betrieben werden.

Der Halbstundentakt auf dem Voralpenexpress würde im Kanton Appenzell Ausserrhoden zwischen Herisau und Schachen einen weiteren Doppelspurausbau bedingen. Zudem wären im Kanton Schwyz verschiedene Ausbauten eng mit Anpassungen am Regionalzugsangebot abzustimmen. In der Priorisierung ergaben sich für die Doppelspurausbauten bei Rorschach, im Werdenberg und am Obersee eine deutlich höhere Dringlichkeit und ein höherer Nutzen.

Mit FABI/STEP haben die eidgenössischen Räte auch neue Prozesse für die Angebotsplanung beschlossen. Die Aufgabenteilung ist neu wie folgt festgelegt: Für die Infrastrukturplanung liegt der Lead beim Bund, welcher Prozessführer ist.

Diese Planung fusst auf drei Pfeilern:

- Angebotsplanung Fernverkehr: Lead SBB
- Regionaler Personenverkehr: Lead Kantone
- Güterverkehr: Lead Bund

Die konkrete Umsetzung und die Definition der Planungsregionen sind noch offen. Sobald die neuen Prozesse und Strukturen etabliert sind, werden, die weitergehenden Angebotsziele (Halbstundentakt Rheintalexpress und Voralpenexpress) konzeptionell vertieft und mittels Infrastrukturstudien mit den beteiligten Partnern konkretisiert.

5.5.2 Abschnitt St.Gallen-Kreuzlingen/Konstanz

5.5.2.a Angebot

Zwischen St.Gallen und Konstanz verkehren zusätzlich zum halbstündlichen S-Bahnangebot mit Umsteigen in Kreuzlingen ab Ende 2015 direkte Schnellzüge mit einer Fahrzeit von nur 35 Minuten. Sie halten nur in Romanshorn und Kreuzlingen Hafen. Das Angebot kann in einem ersten Schritt in einem Zweistundentakt geführt werden. Der Ausbau zum Stundentakt erfordert weitere Infrastrukturausbauten im Kanton Thurgau.

5.5.2.b Infrastruktur

Die notwendigen Infrastrukturausbauten sind Bestandteil des HGV-Kredits. Der Ausbau umfasst gemäss Standbericht 2012 des Bundesamtes für Verkehr folgende Massnahmen (Angaben in 1'000 Franken):

PSB-Nr.	Projekt	Endkostenprognose in TFr.
HGVA0801	St.Gallen St.Fiden, Spange SOB	9'122
HGVA0803	Romanshorn-Kreuzlingen, Kreuzungsstationen (SBB)	22'095
HGVA0804	Kreuzungsstation Roggwil-Berg (SOB)	19'932

5.5.3 Abschnitt Wil-St.Gallen

5.5.3.a Angebot

Das Fernverkehrskonzept der SBB bzw. das 2009 von den eidgenössischen Räten beschlossene ZEB-Konzept sieht auf der Linie Winterthur-Wil-St.Gallen stündlich vier Produkte vor. Das Angebot umfasst zwei beschleunigte Züge ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen sowie zwei Züge mit Halt in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Die S-Bahn verkehrt im Halbstundentakt zwischen Wil und St.Gallen. Das Fernverkehrskonzept soll entsprechend der Marktentwicklung schrittweise umgesetzt werden. Ab Ende 2015 planen die SBB stündlich ein beschleunigtes Intercityangebot (ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen) als ein drittes Fernverkehrsprodukt. Ende 2018 werden mit der Inbetriebnahme des Entflechtungsbauwerks Dorfnest (niveaufreie Verknüpfung der Flughafenlinie mit der Klotener Linie bei Bassersdorf) die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Verdichtung des beschleunigten Zusatzzuges zum Halbstundentakt geschaffen.

SBB Fernverkehr sieht vor, den Stundentakt ab Ende 2018 entsprechend der Marktentwicklung und in Abhängigkeit vom Rollmaterialentscheid und Produktionskonzept schrittweise zum Halbstundentakt zu verdichten. Für die schnellen Zusatzzüge nach St.Gallen wird ein markantes Nachfragewachstum (mit entsprechender Entlastung des Strassenengpasses) prognostiziert. Das von SBB Fernverkehr favorisierte Konzept sieht vor, die Intercityzüge (Genf-)Bern-St.Gallen mit neuem Rollmaterial in der Durchmesserlinie in zwei Teilzüge zu trennen. Der erste Zugteil würde beschleunigt nach St.Gallen verkehren, der zweite Zugteil würde wie heute die Fürstenlandbahnhöfe bedienen. Im Angebot Zürich-St.Gallen besteht Nachholbedarf. Das heutige Angebot mit stündlich einem langsamen Intercity und einem etwas schnelleren ICN-Neigezug wurde bereits 1997 eingeführt und seither nicht mehr verändert, obwohl auch ohne Angebotsausbau die Nachfrage in den letzten 15 Jahren stark gestiegen ist. Umso wichtiger ist es, wenn bereits ab 2015 das dritte Fernverkehrsprodukt als beschleunigte Intercity-Verbindung («St.Galler Sprinter») in Betrieb genommen werden kann. Dadurch wird St.Gallen als wichtigster Bahnknoten der Ostschweiz gestärkt, was für die ganze Region von erheblicher Bedeutung ist.

5.5.3.b Infrastruktur

Die notwendigen Infrastrukturmassnahmen für den Fernverkehr sind Bestandteil des ZEB-Kredits. Dies betrifft auch Massnahmen, die zur Entflechtung des Regionalverkehrs Weinfelden-St.Gallen und des Fernverkehrs Zürich-St.Gallen im Abschnitt Gossau-St.Gallen als sogenannte Ausgleichsmassnahmen Regionalverkehr notwendig sind. Für die Sicherstellung der Cargo-Bedienung Sommerau und die Kompensation von in St.Gallen wegfallenden Abstellgleisen schlagen die SBB eine Mitfinanzierung des Kantons vor.

Modul	Bezeichnung	Richtkosten ⁶	Mögliche Finanzierungsquelle
11	Kradolf Ausbau zur Kreuzungsstation	13-16	ZEB (AM RV)
12	Hauptwil Ausbau zur Kreuzungsstation	10-12	ZEB (AM RV)
20	St.Gallen-Wil Verkürzung Zugfolgenzeiten	22-28	ZEB
21	Gossau Zentralisierung Anschlussweiche Sommerau	2.0-2.5	IFG
22	St.Gallen / St.Fiden Abstellgleise	16-20	LV / Kanton

Das Finanzierungskonzept und mithin die Beteiligung des Kantons ist noch zu bereinigen. Der ZEB-Bundesbeschluss sieht für Massnahmen im Korridor Winterthur-St.Gallen zur Realisierung der beiden zusätzlichen beschleunigten Verbindungen einen Kredit von 140 Mio. Franken vor. Dieser wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen und dem aktuellen Finanzierungskonzept bei weitem nicht ausgeschöpft. Investitionen im Umfang von 74 Mio. Franken für die Leistungssteigerung/Fahrzeitverkürzung Winterthur-St.Gallen sind im ZEB-Standbericht 2012 des Bundesamtes für Verkehr mit Inbetriebnahme bis 2021 aufgeführt und 25 Mio. Franken für die Leistungssteigerung im Bahnhof Wil bis 2023. Diese beiden Massnahmen sind aber in der Infrastrukturplanung AP Ost 1. TE und im Finanzierungskonzept noch nicht entsprechend berücksichtigt. Es ist auch hier noch ein Abgleich notwendig.

5.5.4 Abschnitt St.Gallen-Bregenz

5.5.4.a Angebot

Im Fernverkehr werden der EC Zürich-München zusammen mit der Elektrifizierung in Deutschland (geplante Inbetriebnahme Ende 2019) zu einem Zweistundentakt verdichtet und die Fahrzeit von St.Gallen nach Bregenz auf unter 30 Minuten reduziert. Im Regionalverkehr ist der Halbstun-

⁶ Angaben auf der Basis SBB-Infrastrukturstudie in Mio. Franken.

dentakt auf der künftigen S3⁷ Herisau-St.Gallen-St.Margrethen(-Bregenz) vorgesehen. Dieser bildet zusammen mit der S2/S4 zwischen St.Gallen und St.Margrethen einen Viertelstundentakt. Es besteht die Option für weitere Fernverkehrsprodukte.

5.5.4.b Infrastruktur

Der Ausbau ist Bestandteil des HGV-Kredits mit einer ergänzenden Finanzierung der Publikumsanlagen in Rorschach Stadt durch den Kanton. Die Fertigstellung ist auf Ende 2018 geplant.

Modul	Bezeichnung	Richtkosten	Mögliche Finanzierungsquelle
A	Doppelspurverlängerung Goldach-Rorschach Stadt	25-30	HGV
B	Publikumsanlagen Rorschach Stadt Zweite Perronkante mit Personenunterführung	7-9	Kanton gemäss FABI
C	Option durchgehende Doppelspur bis Rorschach	offen	HGV-Restmittel/STEP1+

5.5.5 Abschnitt St.Margrethen-Sargans

5.5.5.a Angebot

Die Züge aus dem Rheintal sollen in Sargans halbstündlich Anschluss auf die Intercity-Züge nach Zürich erhalten. Zudem soll die S-Bahn FL.A.CH von Feldkirch-Buchs mit dem S-Bahnangebot Sargans-Chur verknüpft werden und die auf Ende 2013 aufgrund der ungenügenden Streckenkapazität vorübergehend aufgehobenen Zwischenhalte im Werdenberg wieder mit der S-Bahn bedient werden (S-Bahn FL.A.CH, 2. Etappe). Auf Antrag der Region und der Standortgemeinde sind die beiden Stationen Weite-Wartau und Trübbach zu einer neuen Haltestelle Trübbach-Fährhütten zusammenzulegen.

5.5.5.b Infrastruktur

Der Ausbau ist gemäss Beschluss der eidgenössischen Räte zur FABI/STEP-Vorlage Bestandteil des Ausbaus schritt 2025. Im Finanzierungskonzept von AP Ost. 1. TE bzw. im Agglomerationsprogramm ist die Anpassung mit Aufnahme von 200 Mio. Franken für weitere Ausbauten St.Gallen-Chur in den Ausbaus schritt STEP1 teilweise berücksichtigt. Für die Publikumsanlagen ist eine Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds vorgesehen. Das Konzept ist noch zu bereinigen. Die Realisierung wird auf Ende 2018 angestrebt. Der von den SBB am 6. März 2013 überarbeitete Terminplan geht von einer Fertigstellung Ende 2022 aus.

Modul	Bezeichnung	Richtkosten	Mögliche Finanzierungsquelle
24	Buchs SG Weichenverbindung 2/3	4.4-6.0	IFG
25.1	Buchs-Sevelen Doppelspur	58-73	STEP1
25.2	Buchs-Sevelen Publikumsanlagen Räfis-Burgerau, Sevelen	17-22	IFG
28	Trübbach-Fährhütten Neue Haltestelle (mit Rückbau Weite-Wartau und Trübbach) ⁸	10-13	IFG

⁷ Die Liniennummerierung wurde mit den benachbarten S-Bahnsystemen abgestimmt. In diesem Abschnitt verkehrt die Linie neu mit der Bezeichnung S3 der bestehenden Vorarlberger S-Bahn St.Margrethen-Bregenz und nicht mit der im Rahmen der Vorlage S-Bahn St.Gallen 2013 ursprünglich geplanten Bezeichnung S6 für die neue Linie Herisau-St.Margrethen.

⁸ Auf Antrag der Gemeinde Wartau haben die SBB eine Infrastrukturstudie für eine neue Haltestelle Fährhütten (zwischen Trübbach und Weite-Wartau) erstellt. Das Fahrplankonzept für die S-Bahn FL.A.CH erlaubt 3 bis 4 Haltestellen zwischen Buchs und Sargans. Die Zusammenlegung in eine neue Haltestelle an optimalem Ort entspricht dem Wunsch der Standortgemeinde Wartau und wird von den SBB unterstützt.

5.5.6 Abschnitt Rapperswil-Ziegelbrücke

5.5.6.a Angebot

Das Zielkonzept sieht im Abschnitt Uznach-Schmerikon die Begegnung von vier Zügen jede halbe Stunde vor. Die halbstündlichen Züge aus Wattwil werden neu beide beschleunigt nach Rapperswil geführt. Die halbstündlichen Züge aus Ziegelbrücke bedienen neu alle Haltestellen und verkehren beide nach Rapperswil.

5.5.6.b Infrastruktur

Der Ausbau ist Bestandteil des STEP-Ausbauschritts 2025 (Ausbau St.Gallen-Rapperswil). Die Realisierung wird auf Ende 2018 angestrebt. Der von den SBB am 6. März 2013 überarbeitete Terminplan geht von einer Fertigstellung bis Ende 2020 aus.

Modul	Bezeichnung	Richtkosten	Mögliche Finanzierungsquelle
30	Uznach 4. Perronkante	5.7-7.4	STEP1
31	Uznach-Schmerikon ⁹ Doppelspur	37-48	STEP1
32	Schmerikon-Rapperswil Verkürzung Zugfolgezeiten	7.0-9.5	STEP1

Auf die im Agglomerationsprogramm Obersee ebenfalls enthaltene Perronverlängerung Gleis 6 in Rapperswil für 9 bis 12 Mio. Franken kann verzichtet werden. Mit einer betrieblichen Verknüpfung der S4 mit der S6 ist dieser Ausbau nicht zwingend nötig. Um eine Durchbindung der S4/S6 über den Seedamm in Richtung Einsiedeln zu realisieren, müssten diese Zusatzinvestitionen getätigt werden. Diese Investitionen sind im vorliegenden öV-Programm nicht enthalten.

Die Umsetzung der Infrastrukturausbauten steht in engem Zusammenhang mit der Ablösung des Rollmaterials für den Voralpenexpress, die auf Ende 2019 fällig ist.

5.5.7 Abschnitt Wattwil-Nesslau

5.5.7.a Angebot

Der kombinierte Halbstundentakt Bahn/Bus soll durch einen Halbstundentakt auf der Bahn abgelöst werden. Optional könnten maximal zwei zusätzliche Bahnhaltstellen erstellt werden. Die Erstellung der neuen Kreuzungsstelle und die Einführung des Bahn-Halbstundentakts werden zeitlich entkoppelt und die Erstellung neuer Haltestellen bleibt einer späteren Programmperiode vorbehalten. Mit dem Bahnhaltentakt kann das Busangebot im Obertoggenburg betrieblich in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz und die Umsteigezeiten optimiert werden.

5.5.7.b Infrastruktur

Für die Realisierung des Halbstundentakts ist folgende Infrastruktur erforderlich:

Modul	Bezeichnung	Richtkosten	Mögliche Finanzierungsquelle
27	Krummenau Ausbau zur Kreuzungsstation	5.0-6.5	EBG

Die SOB sehen eine nur teilweise Realisierung im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013-16 gegebenenfalls vor, um bauliche Synergien mit Erneuerungsarbeiten zu ermöglichen.

⁹ Für die Doppelspur Uznach-Schmerikon liegt bereits ein über den NEAT-Kredit St.Gallen-Arth-Goldau finanziertes Vorprojekt vor. Dieses ist bei einer Realisierung des Ausbaus bis Ende 2018 lediglich zu aktualisieren.

5.6 Regional- und Agglomerationsverkehr

Ausbauschritte im Regional- und Agglomerationsverkehr weisen deutlich kürzere Vorlaufzeiten auf als Ausbauschritte beim Bahnangebot mit Infrastrukturweiterungen. Die nachfolgenden erst ab 2016 geplanten Ausbauschritte befinden sich deshalb mehrheitlich noch auf einem tiefen Konkretisierungsstand. Bei den Kosten handelt es sich um erste Schätzungen. Diese sind in Abschnitt 6.2.1 dieser Botschaft zusammengestellt. Die Konkretisierung mit Fahrplankonzepten und Richtofferten wird erst innerhalb der Programmperiode aufgenommen. Der Zeitpunkt der Ausbauschritte ist abhängig von den jährlich verfügbaren Budgetmitteln und der Kostenentwicklung der bereits bestehenden Angebote. Es wird angestrebt, Angebotserweiterungen inskünftig noch vermehrt durch Einsparungen bei den Abgeltungen aufgrund weiterer Effizienz- und Erlössteigerungen bestehender Angebote zu finanzieren.

Das Angebot im Regional- und Agglomerationsverkehr erfährt auch im Busbereich zusammen mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 zum Teil markante Verbesserungen, um die durchgängige Transportkette Bahn-Bus mit den neuen Anschlussverhältnissen in den regionalen Knotenbahnhöfen sicherzustellen. Auf diesen Angebotssprung zu Beginn der Programmperiode folgt wie bei der Bahn eine Konsolidierungsphase, die u.a. für die konzeptionelle Vertiefung künftiger Ausbauschritte genutzt wird.

5.6.1 Region St.Gallen-Bodensee

5.6.1.a Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach

Die Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach besteht aus 22 Gemeinden aus den Kantonen St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau. In der Region wohnen rund 200'000 Menschen und sie verfügt über rund 115'000 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 inkl. den Appenzeller Bahnen auf.

Mit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation konnte insbesondere für die beiden Projekte S-Bahn St.Gallen 2013 und die Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen eine Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds erwirkt werden. Diese Bauprojekte werden in den Jahren 2011-2013 beziehungsweise 2014-2016 realisiert.

In der Verkehrsstrategie des Agglomerationsprogramms 2. Generation hat der öffentliche Verkehr mit dem Langsamverkehr eine tragende Rolle. Er soll dazu beitragen, das Verkehrswachstum zu kanalisieren und das Wirtschaftszentrum auch für den motorisierten Individualverkehr erreichbar zu erhalten. Das öV-Konzept für die Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach wird auf die erwünschte Siedlungsstruktur ausgerichtet. Zentral ist die gute öV-Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums St.Gallen, aber auch die Nebenzentren sollen untereinander gut vernetzt sein. Das öV-Konzept zielt auf eine generelle Verkürzung der Reisezeiten, um die Konkurrenzfähigkeit von Bahn und Bus zu erhöhen. Das soll erreicht werden mit Taktverdichtungen (z.B. 15-Minutentakt zwischen Nebenzentren und Agglomerationszentrum), Verbesserungen bei den Umsteigebedingungen (schlanke Anschlüsse, attraktive Umsteigeknoten), qualitativen Verbesserungen beim Betrieb (öV-Bevorzugung, Fahrgastinformation u.ä.) sowie mit den im Rahmen der S-Bahn 2013 und AP Ost 1. TE vorgesehenen Infrastrukturausbauten.

5.6.1.b Bahnangebot

Der Ausbau der Bahnangebote erfolgt auf der Basis der bereits beschlossenen Infrastrukturausbauten, die in der Programmperiode in Betrieb genommen werden können. Zudem ist je nach

Entwicklung der Verkehrsnachfrage eine Ausweitung der Betriebszeiten von Angeboten, die nur in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verkehren, denkbar.

Konkret für die Region relevant sind:

Massnahme	Termin ¹⁰
Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen 2013	2014
Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich inkl. Oerlikon und Hürlistein-Effretikon	2016
Inbetriebnahme der HGV-Ausbauten St.Gallen-Konstanz	2016/2019
Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen	2017

5.6.1.c Busangebot

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Stadtbuslinien St.Gallen	Taktverdichtungen während den Spitzenzeiten Taktverdichtungen Abend- und Wochenendangebot	2017
St.Gallen-St.Georgen	Umstellung auf Trolleybus (Verlängerung Linie 3)	2016
St.Gallen-Arbon (Schnellbus + Anpassung via Wittenbach)	Etappenweise Einführung (beginnend mit Halbstundentakt), Verknüpfung mit Anpassung des bestehenden Angebots	2015/2018
St.Gallen-Wittenbach	Verdichtung zum 10 Minutentakt in Hauptverkehrszeiten	2016
Seebus Rorschach	Umsetzung Konzept in drei Etappen	2014/2016/2018
St.Gallen-Stein-Herisau-Gossau-Waldkirch-Wittenbach	Überprüfung Busangebot im Zusammenhang mit Einführung Durchmesserlinie Appenzeller-Bahnen	2017
Alle Agglomerationslinien	Halbstundentakt an den Wochenenden Halbstundentakt am Abend bis Betriebsschluss	2014/2016

5.6.2 Region Rheintal

5.6.2.a Agglomerationsprogramm Rheintal

Das untere Rheintal ist ein grenzüberschreitender Lebensraum mit rund 310'000 Einwohnern. Im St.Galler Rheintal leben 65'000 Personen, auf Vorarlberger Seite 245'000. Es existieren starke Pendlerströme im Berufs- und Freizeitverkehr (insbesondere von Vorarlberg in die Schweiz). Die Folge sind durch den motorisierten Individualverkehr stark belastete und teilweise überlastete Grenzübergänge. Um sowohl Pendler als auch Freizeitreisende für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, ist ein zuverlässiges, grenzüberschreitendes öV-Angebot zu schaffen.

5.6.2.b Bahnangebot

Die heute bestehende ÖBB-Verbindung zwischen Bregenz und St.Margrethen wird mit Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 auf die neue S3 Herisau-St.Margrethen und den beschleunigten REX Richtung St.Gallen sowie die S2 und S4 Richtung Altstätten abgestimmt. In den Hauptverkehrszeiten verkehren die ÖBB im Halbstundentakt und ermöglichen damit in Kombination mit dem Angebot der S-Bahn St.Gallen für die Agglomeration Rheintal ein attraktives grenzüberschreitendes Bahnangebot mit attraktiven Reisezeiten, aber mit Umsteigen. In den Nebenverkehrszeiten besteht die Option, das S3-Angebot bis nach Bregenz zu einer umsteigefreien Verbindung auszubauen. Diese Option soll schrittweise umgesetzt werden.

Mit der Fertigstellung der Doppelspurverlängerung Goldach-Rorschach Stadt (von den SBB geplant auf Ende 2018) und den weiteren Infrastrukturanpassungen auf Vorarlberger Seite kann die

¹⁰ Die Terminangaben beziehen sich nachfolgend jeweils auf das Fahrplanjahr. So ermöglicht z.B. die S-Bahn St.Gallen 2013 mit der Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 die erwähnten Verbesserungen ab dem Fahrplan 2014.

S3 Herisau-St.Margrethen-Bregenz am Ende der Programmperiode zum Halbstundentakt verdichtet werden.

5.6.2.c Busangebot

Im St.Galler Rheintal wird ab Dezember 2013 ein öV-System mit mindestens einem Stundentakt auf allen Buslinien von morgens bis Mitternacht bzw. kurz vor Mitternacht bestehen. Wenige Ausnahmen verfügen heute noch nicht über einen Stundentakt. An den Bahnhöfen Heerbrugg, Altstätten und Oberriet kreuzen sich Züge und es entstehen optimale Busanschlussknoten.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Heerbrugg-Hohenems Bahnhof	Stündliches grenzüberschreitendes Angebot Bis zur Grenze CH/A im Halbstundentakt	2014
Heerbrugg-Dornbirn Bahnhof	Stündliches grenzüberschreitendes Angebot Bis zur Grenze CH/A im Halbstundentakt	2014
Rheineck-Gaissau	Grenzüberschreitendes Angebot durch Verlängerung von Linien des Vorarlberger Verkehrsverbundes (VVO) nach Rheineck	offen
Oberriet-Rankweil-Feldkirch	Grenzüberschreitendes Angebot durch Verlängerung von Linien des Vorarlberger Verkehrsverbundes (VVO) nach Oberriet	offen
Alle Buslinien	Schliessung Stundentaktlücken und schrittweise Verdichtungen zum Halbstundentakt, Taktverdichtungen am Abend	offen

5.6.3 Region Sarganserland-Werdenberg

5.6.3.a Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Die Agglomeration Werdenberg-Fürstentum Liechtenstein ist Lebensraum für rund 76'600 Einwohner. Auf Schweizer Seite leben rund 40'500 Einwohner, im Fürstentum Liechtenstein rund 36'100 Einwohner. Die Zentrumsgemeinden Buchs, Grabs, Schaan und Vaduz weisen die grössten Bevölkerungszahlen auf. Zwischen diesen Zentrumsgemeinden bestehen auch die stärksten Pendlerströme, wobei von der Schweiz insgesamt 8'600 Personen (Werdenberg 4'100 / Sargans 4'500) ins Fürstentum Liechtenstein pendeln und 1'400 von Liechtenstein in die Schweiz. Ein zusätzlicher und sehr bedeutender Pendlerstrom ist die Verbindung von Feldkirch in die Zentrumsgemeinden Schaan und Vaduz (rund 7'500 Pendler von Feldkirch ins Fürstentum Liechtenstein).

Die starken Pendlerbeziehungen gilt es mit einem attraktiven und über die Landesgrenzen hinaus zuverlässigen öV-System aufzufangen. Denn der Modalsplit (öV-Anteil an den zurückgelegten Wegstrecken) beträgt im Werdenberg nur 13 Prozent und im Fürstentum Liechtenstein 17 Prozent.

Das bestehende regionale öV-Angebot ist weitgehend durch den Busverkehr geprägt. Es weist eine für die Grösse der Region hohe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit auf. Trotz dieser guten Rahmenbedingungen wird das Marktpotential des öV 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.

5.6.3.b Bahnangebot

Für das Fahrplanjahr 2016 ist die Einführung der S-Bahn FL.A.CH vorgesehen. Mit der S-Bahn FL.A.CH soll dazumal zwischen Feldkirch und Buchs ein Bahn-Halbstundentakt angeboten werden können. Unabhängig der S-Bahn-Vorlage kann auf Dezember 2013 dank der Einigung im künftigen Fernverkehrsangebot Zürich-Chur zusammen mit dem Kanton Graubünden ein Bahn-halbstundentakt zwischen Sargans und Chur realisiert werden.

5.6.3.c Busangebot

In der Region Werdenberg-Sarganserland werden ab Dezember 2013 zwei neue Buslinien eingeführt. Eine Buslinie wird zwischen Murg-Unterterzen-Mols und Walenstadt verkehren und die zweite zwischen Flums und Sargans. Diese zwei Linien bilden das Ersatzangebot für die ursprünglich geplante Bahnshuttle-Verbindung zwischen Ziegelbrücke und Sargans und ermöglichen eine neue Feinverteilung in der Gemeinde Quarten und dem Korridor zwischen Flums und Sargans.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Sennwald-Gams-Haag-Bendern	Neue grenzüberschreitende Linie im Stundentakt	2014
Buchs-Wildhaus	Halbstundentakt	2014
Räfis-Buchs-Grabs	Verknüpfung der Ortsbuslinien zu einer Regionallinie	2014
Sargans Bahnhof-Vilters	Verlängerung mit Anbindung an Bahnhof Sargans	2014
Alle Linien (1. Priorität)	Schliessung von Taktlücken tagsüber Ausbau Abendangebot	offen
Alle Linien (2. Priorität)	Verdichtung zu Hauptverkehrszeiten	offen

5.6.4 Region ZürichseeLinth

5.6.4.a Agglomerationsprogramm Obersee

Der Agglomeration Obersee gehören 13 Gemeinden in den drei Kantonen St.Gallen, Schwyz und Zürich an. Sie ist Lebensraum für rund 112'000 Einwohner und Arbeitsort für rund 55'000 Beschäftigte. Das Hauptzentrum der Agglomeration bilden die Stadt Rapperswil-Jona und die Gemeinde Freienbach (Pfäffikon) am Seedamm.

5.6.4.b Bahnangebot

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 wird der Voralpenexpress zwischen St.Gallen, Rapperswil und Luzern beschleunigt und erhält einen stabilen Anschluss an die NEAT in Arth-Goldau (NEAT-Eröffnung Fahrplan 2017).

Zentrales Bahn-Element in der Agglomeration Obersee ist die Realisierung der Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon, welche Voraussetzung für die Stadtbahn Obersee ab dem Jahr 2019 ist.

Mit der Einführung der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn Mitte 2014 werden in der Agglomeration Obersee im Schwyzer Teil weitere Angebotsausbauten stattfinden. Für das Nachtangebot auf der Strecke Rapperswil-St.Gallen sind für das Fahrplanjahr 2017 weitere Ausbauschritte möglich.

5.6.4.c Busangebot

Für die Region ZürichseeLinth wurde ein öV-Konzept erarbeitet, das für alle Gemeinden den Halbstundentakt mit der Bahn und/oder Bus vorsieht. Der grosse Angebotsausbau erfolgt zusammen mit der S-Bahn St.Gallen 2013. Mit dem öV-Konzept ZürichseeLinth werden Buslinien auf die Knotenbahnhöfe Uznach und Ziegelbrücke ausgerichtet. Die direkte Busanbindung an die S-Bahn Zürich erfolgt in Rüti, Jona und Rapperswil.

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Rüti-Eschenbach-Uznach-Kaltbrunn	Neue Durchmesserlinie als Rückgrat des LinthBus	2014
Rapperswil-Eschenbach-St.Gallenkappel	Verdichtungen zum Viertelstundentakt	2014
Rüti-Eschenbach	Verdichtungen zum Viertelstundentakt	2014
Schmerikon-Uznach	Neuer Linienabschnitt im Halbstundentakt (Erschliessung Linthpark)	2014
Alle Linien	Konsequente Ausrichtung auf den Knotenbahnhof Uznach	2014
Alle Linien	Abendangebote nach 20 Uhr	offen
Linien mit hohen Fahrgastfrequenzen	Taktverdichtungen	offen

5.6.5 Region Toggenburg

5.6.5.a Raumkonzept Toggenburg

Im Raumkonzept Toggenburg wird zur Stärkung des Wohnstandorts eine Verbesserung der Anbindung an Zürich mit umsteigefreien Verbindungen über Rapperswil und eine halbstündliche Erschliessung des Thur- und Neckertals gefordert. Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 kann ab Dezember 2013 die Umsteigeverbindung S4/S6 in Uznach verbessert und der Anschluss S8/VAE in Wattwil ermöglicht werden. Das Neckertal erhält damit halbstündlich via Rapperswil auch gute Verbindungen nach Zürich. Mit Umsetzung der Stadtbahn Obersee sollen ab 2019 zwei umsteigefreie Verbindungen von Wattwil bis Rapperswil geführt werden. Der Halbstundentakt im oberen Toggenburg wird mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 zunächst in einem kombinierten Bahn-Busangebot erweitert.

5.6.5.b Bahnangebot

Mit Einführung der neuen S-Bahn im Dezember 2013 werden zwischen Wattwil und St.Gallen ein zusätzlicher Zug eingeführt und damit alle Stationen auf dieser Linie halbstündlich bedient. Dadurch kann der Voralpenexpress entlastet werden. Möglichst auf den Fahrplanwechsel 2017 soll der Halbstundentakt zwischen Wattwil und Nesslau auch auf der Bahn erfolgen.

5.6.5.c Busangebot

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
(Wattwil-)Nesslau-Wildhaus	Halbstundentakt durchgehend in Kombination mit Bahn	2014
Wildhaus-Buchs	Halbstundentakt	2014

5.6.6 Region Wil

5.6.6.a Agglomerationsprogramm Wil

Das Agglomerationsgebiet der Region Wil umfasst 22 Gemeinden aus den Kantonen St.Gallen und Thurgau. Es ist Lebensraum für rund 110'000 Einwohner und Arbeitsort für rund 46'000 Beschäftigte. Die Stadt Wil ist ein bedeutender regionaler Verkehrsknoten und kulturelles Zentrum der Region.

Im Agglomerationsbericht wird festgehalten, dass der Modal Split in der Agglomeration Wil ausgesprochen schlecht ist. Das hängt einerseits mit der Zersiedelung und mit den geringen Siedlungsdichten zusammen, andererseits aber auch mit einem wenig attraktiven Nahverkehrsangebot. Dieser Umstand ist mitverantwortlich für die bestehenden Verkehrsprobleme insbesondere in

den Städten Wil und Uzwil. Es besteht deshalb die Absicht, die Infrastruktur und das öV-Angebot auszubauen.

5.6.6.b Bahnangebot

Der Ausbau der Bahnangebote erfolgt auf der Basis der bereits beschlossenen Infrastrukturausbauten, die in der Programmperiode in Betrieb genommen werden können. Zudem ist je nach Entwicklung der Verkehrsnachfrage eine Ausweitung der Betriebszeiten von Angeboten, die nur in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verkehren, denkbar.

Konkret für die Region relevant sind:

Massnahme	Termin
Inbetriebnahme S-Bahn St.Gallen 2013	2014
Inbetriebnahme Durchmesserlinie Zürich inkl. Oerlikon und Hürlistein-Effretikon	2016
Inbetriebnahme Ausbauten Frauenfeld-Wil-Bahn	offen

5.6.6.c Busangebot

Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen:

Linie	Massnahme	Termin
Stadtbus Wil	Erschliessung Bronschhofen und Sonntagsangebot	2014
Wil-Jonschwil-Oberuzwil-Uzwil-Flawil	Verdichtung zum Halbstundentakt für Schwarzenbach, Jonschwil und Oberuzwil Viertelstundentakt Oberuzwil-Uzwil Stundentakt Flawil-Oberuzwil-Uzwil	2014
Wil-Zuzwil-Oberbüren-Uzwil	Schneller Entlastungskurs	2014
Bahnersatz Wil-Uzwil	Halbstundentakt für Algetshausen und Henau	2014
Ortsbus Uzwil	2. Etappe Oberbüren-Uzwil-Oberuzwil	2016
Wil-Kirchberg	Ausbau Viertelstundentakt in Hauptverkehrszeiten	2017
Alle Agglomerationslinien	Durchgehender Halbstundentakt an Wochenenden Durchgehender Halbstundentakt am Abend bis Betriebsschluss Nachtwindangebot an Wochenenden	2014/2016

5.7 Güterverkehr

5.7.1 Ausgangslage

Der Schienengüterverkehr stand in den letzten Jahren nicht im Fokus der kantonalen Verkehrspolitik. Dies im Gegensatz zur nationalen Verkehrspolitik, wo das Jahrhundertbauwerk NEAT stark durch den Nord-Süd-Gütertransitverkehr und das in der Bundesverfassung verankerte Verlagerungsziel (Alpenschutzartikel) getrieben ist. Die nationale Verkehrspolitik orientiert sich an der fiskalischen Belastung des Strassenschwerverkehrs (LSVA), an der Erstellung von Tunnelgrossojektprojekten und an der Subventionierung von Transitangeboten des kombinierten Verkehrs.

In der kantonalen Verkehrspolitik war die Förderung von Anschlussgleisen und die Ausscheidung von Industriezonen an mit der Schiene gut erschliessbaren Standorten das einzige aktive Handlungsfeld. In den Fokus der kantonalen Verkehrspolitik rückten die Pläne von SBB Cargo zur Redimensionierung der Anschlussgleisbedienung. Zudem war die Aufnahme von regelmässigen Transitgüterzugverbindungen auf der Seelinie via die Grenzübergänge Konstanz und St.Margrethen Anlass von Lärmklagen und politischen Vorstössen.

Auf den Fahrplanwechsel Ende 2012 hat SBB Cargo das Netz der regelmässig bedienten Zustellpunkte von 502 auf 374 reduziert. Im Kanton St.Gallen wurde das Netz von 33 auf 28 bediente Bahnhöfe angepasst. Die verbleibenden Zustellpunkte werden von leistungsfähigen Rangier-teams effizient bedient. Das Wagenladungsnetz wird insgesamt gestärkt.

SBB Cargo handelt nach einer sogenannten 3-Säulen-Strategie:

1. Im Transitverkehr erfolgt eine Beschränkung auf die Traktionärsrolle
2. Der Wagenladungsverkehr wird saniert und repositioniert
3. Der Kombinierte Verkehr wird als Wachstumsmarkt aufgebaut

Die dritte Säule hat unmittelbare Auswirkungen auf die kantonale Güterverkehrstrategie und beinhaltet Chancen für eine verbesserte Verkehrsanbindung des Kantons. Hier sollen deshalb in der kommenden Programmperiode in enger Zusammenarbeit mit den SBB und der verladenden und transportierenden Wirtschaft Akzente gesetzt werden. Das verstärkte kantonale Engagement ist nicht finanzieller Natur. Die kantonale Gesetzgebung sieht weder Abgeltungen noch Investitionsbeiträge für den Schienengüterverkehr vor und es sind keine Anpassungen vorgesehen.

5.7.2 Kombiverkehrsterminal Ostschweiz in Gossau

Die Migros in Gossau haben im September 2012 mit dem Transport von Wechselbehältern aus dem Verteilzentrum Neuendorf im Kanton Solothurn begonnen, mit welchen im kombinierten Verkehr 80 bis 85 Prozent der Filialen der Migros Ostschweiz ab dem Bahnhof Gossau bedient werden können. Die SBB und die Migros planen im Jahr 2013 zusammen mit weiteren Verladern und Transporteuren, dieses Angebot bis nach Genf auszudehnen. Der Behälterumschlag beim Bahnhof Gossau erfolgt in räumlich engen Verhältnissen, er hat sich aber bewährt.

Im Auftrag der Geschäftsleitung haben die SBB einen geeigneten Standort für ein künftiges Güterverkehrsterminal in der Ostschweiz evaluiert. Der Entscheid fiel zugunsten des Standortes Gossau. Einerseits weist das Industriegebiet Gossau Ost eine hohe Dichte an verkehrsintensiven Logistikeinrichtungen auf, andererseits liegt in Gossau unmittelbar südlich angrenzend entlang der Bahnlinie Gossau-St.Gallen eine grosse Landparzelle, die sich für die Errichtung eines Terminals eignet.

In enger Zusammenarbeit von SBB, Standortgemeinde, interessierten Betrieben und den kantonalen Fachstellen werden die Pläne für die Errichtung eines Kombiterminals in Gossau weiter konkretisiert. Für die optimale Erschliessung des neuen Terminals soll das Projekt für den neuen Autobahnanschluss Gossau Ost (als Teil des Autobahnanschlusses Appenzellerland) vorangetrieben werden. Mit der zeitnahen Realisierung kann auch ein bedeutender Beitrag zur Entlastung des Siedlungsgebiets von Gossau vom Schwerverkehr geleistet werden.

5.7.3 Transport von Wechselbehältern in der Fläche

Das Terminal Gossau bietet attraktive Verbindungen für den Transport von Wechselbehältern auf der Ost-West-Achse bis nach Genf und entlastet die Autobahn A1. Die Kombiverkehrszüge sollen über das geplante Gateway-Terminal Limmattal mit der Nord-Süd-Achse verknüpft werden. Damit wird Gossau in das Netz der wichtigen Kombiverkehrsterminals eingebunden. Für die verladende Wirtschaft werden für den Transport von Wechselbehältern sowohl im Binnenverkehr als auch im internationalen Import/Export-Verkehr interessante Alternativen zum reinen Strassentransport geschaffen. Der Standort Gossau gewinnt weiter an logistischer Standortattraktivität.

In der grossflächigen Ostschweiz bestehen aber auch interessante Perspektiven für den Weitertransport von Wechselbehältern auf der Schiene in der Fläche. SBB Cargo geht davon aus, dass mit geeigneten Konzepten ein Schienentransport ab Distanzen von 50 bis 100 km in einer Ge-

samtrechnung wirtschaftlich sein kann. SBB Cargo hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2013 konkrete kantonale Konzepte anzustossen. Mit den bereits funktionierenden und ausgebauten Lösungen ab Gossau in die Westschweiz, Pilotversuchen für eine Citylogistik zur koordinierten Belieferung des Grossraums St.Gallen ab Gossau und Interesse an Bahntransporten ab Gossau in die Südostschweiz besteht eine Konstellation, bei der der Kanton in Zusammenarbeit mit den Marktakteuren innovative unternehmensübergreifende Lösungen unterstützen kann.

Der Kanton fördert die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Akteure und unterstützt sie in den erforderlichen Bewilligungsprozessen. Ziel ist die Umsetzung konkreter Transportlösungen im kombinierten Verkehr, die einen massgeblichen Beitrag zur Entlastung der Strasse und von empfindlichen Siedlungsräumen leisten. Gleichzeitig soll die Standortattraktivität für Betriebe weiter gestärkt werden, indem der Kanton St.Gallen noch besser in nationale und internationale Transportnetzwerke eingebunden wird.

5.8 Modernisierung der Infrastruktur

5.8.1 Ausbau, Unterhalt und Erneuerung der Bahninfrastruktur

5.8.1.a Ausgangslage

Die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz muss in den kommenden Jahrzehnten nicht nur in ihrer Substanz erhalten, sondern auch modernisiert und gezielt ausgebaut werden. Der Bund legt dabei die Rahmenbedingungen für die Planung und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur fest. Heute wird das Schienennetz der SBB vollständig vom Bund finanziert, dasjenige der Privatbahnen gemeinsam von Bund und Kantonen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei auf längerfristig verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen zwingend angewiesen. Das Ziel der Finanzierungspolitik ist es denn auch, mit geeigneten Instrumenten wie Fonds oder Leistungsvereinbarungen eine möglichst hohe Verlässlichkeit zu garantieren. Die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Schieneninfrastruktur in der Schweiz erfolgt zurzeit über drei Gefässe:

- den Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds),
- den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB (Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB) und
- den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der Privatbahnen für die Jahre 2013-2016 (Leistungsvereinbarung zwischen Bund, Kantonen und Privatbahnen).

Grosse Infrastrukturvorhaben wie NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung werden über den FinöV-Fonds finanziert. Für den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Netzes gelten die Leistungsvereinbarung Bund-SBB und der Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmen (so genannte Privatbahnen; abgekürzt KTU).

– Leistungsvereinbarung Bund-SBB:

Der Bund stellt den SBB im vierjährigen Leistungsvertrag Mittel zur Verfügung, damit die SBB ihre Fahrwege und festen Anlagen betreiben, erhalten, erneuern und ausbauen können. Davon ausgenommen ist die Finanzierung grosser Neubauten. Für die Aushandlung und den Abschluss der Leistungsvereinbarung auf Seiten des Bundes ist der Bundesrat zuständig, das Parlament genehmigt diese anschliessend in einem Bundesbeschluss und stellt die Finanzen zur Verfügung.

- **Leistungsvereinbarung Bund, Kantone und Privatbahnen:**
Nach einer Übergangsphase mit einer zweijährigen Leistungsvereinbarung 2011/2012 erfolgt ab 2013 die vollständige Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen. Mit Ausnahme der Strecken von nationaler Bedeutung werden die Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt. Bund und Kantone stellen den Privatbahnen im vierjährigen Leistungsvertrag Mittel zur Verfügung, damit die Unternehmen ihre Infrastruktur sicher betreiben, zeitgemäss erhalten und erneuern sowie ausbauen können.
- **FinöV-Fonds:**
Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte erfolgt über einen Fonds mit eigener Rechnung. Die Mittel aus Abgaben und Steuern werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Diese Mittel stammen aus zwei Dritteln der Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgaben, aus der Mineralölsteuer (für 25 Prozent der Kosten der NEAT) und der Mehrwertsteuer (ein Promille). Der Bund kann dem Fonds Vorschüsse gewähren (Bevorschussungslimite). Ab Fertigstellung der NEAT soll die Hälfte der Fondseinnahmen zur Rückzahlung der Bevorschussung verwendet werden.
- **Infrastrukturfonds:**
Der Infrastrukturfonds dient zur Finanzierung von Verkehrswegen in den Agglomerationen und zur Fertigstellung sowie Ergänzungen des bestehenden Nationalstrassennetzes. Bei einer Laufzeit von 20 Jahren stehen insgesamt 20 Mia. Franken zur Verfügung, davon 6 Mia. als Bundesbeiträge an Infrastrukturen für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr. Der Fonds wird mit zweckgebundenen Geldern aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvigette gespeist.

Die ab 2013 vorgesehene vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente der Privatbahnen und der SBB wird wie erwähnt über den Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit einer vierjährigen Laufzeit vollzogen. Mit diesem Vorgehen werden nachstehende Ziele verfolgt:

- eine höhere Planungssicherheit für die Besteller (Bund und Kantone) und die Unternehmen dank der Einführung von vierjährigen Verpflichtungskrediten für alle Bundesbeiträge;
- eine stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der Leistungsvereinbarung zu erreichenden Ziele;
- die Einführung und ständige Verbesserung des einheitlichen und integralen Controllingprozesses nach den Vorgaben der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KFEV).

5.8.1.b Ausbau und Erneuerung der SBB-Infrastruktur

Die SBB sehen vor, in den Jahren 2014 bis 2018 weiterhin erhebliche Mittel in den Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur zu investieren. Zu den wichtigsten Projekten im Kanton St.Gallen zählen namentlich weitere Massnahmen im Zusammenhang mit dem HGV-Anschluss. Die SBB planen, folgende grössere Vorhaben in den Jahren 2014 bis 2018 zu verwirklichen, die ausserhalb der ordentlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten von Bahnhöfen, technischen Einrichtungen, Fahrwegen und Fahrleitungen stehen (Objekte mit Kosten über 1 Mio. Franken, Stand August 2012, Angaben in 1'000 Franken):

<i>HGV-Abschnitt St.Gallen-St.Margrethen</i>	<i>Gesamtkosten</i>
– Goldach-Rorschach Stadt, Doppelspurverlängerung	35'000 ¹¹

¹¹ Davon trägt der Kanton St.Gallen voraussichtlich einen Anteil von 9 Mio. Franken an den Ausbau der Bahnhaltestelle Rorschach Stadt (vgl. Abschnitt 5.5.4 dieser Botschaft).

<i>Bahnhöfe</i>	
– Bahnhof St.Gallen, Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz	39'000 ¹²
– Bahnhof Unterterzen, Ausbau Publikumsanlagen	8'000
– Bahnhof Rapperswil, Bahnhofumbau und Kapazitätserhöhung	91'000
<i>Hochwasserschutz</i>	
– Ziegelbrücke, Massnahmen zum Schutz vor Überschwemmungen	3'400
<i>Brücken und Tunnel</i>	
– Rheineck-Staad, Unterführung Buriestrasse	1'700
– Walenstadt-Mols, Bommersteintunnel	24'000

Die aufgeführte Liste enthält nur Projekte mit einem Investitionsvolumen über 1 Mio. Franken. Grösstes Einzelobjekt ist die in den Jahren 2014 bis 2016 geplante Totalerneuerung des Bahnhofs Rapperswil (Gleis- und Weichenanlagen, Fahrleitungen, Stellwerkanlagen, Perronanpassungen, u.a.).

5.8.1.c Ausbau und Erneuerung der Privatbahninfrastruktur

Die Privatbahnen sehen vor, folgende Erweiterungsinvestitionen über die Leistungsvereinbarungen 2013-2016 zu finanzieren (vgl. Abschnitt 4.1.3b dieser Botschaft), welche auf den Ausbau des Bahnangebots im Kanton St.Gallen Auswirkungen haben (Objekte mit Kosten über 1 Mio. Franken, Stand November 2012, Angaben in 1'000 Franken):

<i>Appenzeller Bahnen AG</i>	<i>Gesamtkosten</i>
– Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell	89'900
– Beschleunigung St.Gallen-Appenzell (u.a. Doppelspur Eggli)	6'000
<i>Frauenfeld-Wil-Bahn AG</i>	
– Haltestelle Jakobstal, neue Kreuzungsstelle	4'600
<i>Schweizerische Südostbahn AG</i>	
– Bahnhof Krummenau, Ausbau zur Kreuzungsstation	5'400

Für die Jahre 2017 und 2018 der restlichen Periode des 5. öV-Programms planen die Privatbahnen zusätzliche Erweiterungsinvestitionen, für die mit der FABI-Vorlage des Bundes eine neue Finanzierungslösung gesucht wird (Objekte mit Kosten über 1 Mio. Franken, Stand November 2012, Angaben in 1'000 Franken):

<i>Appenzeller Bahnen AG</i>	<i>Gesamtkosten</i>
– Ortsdurchfahrt Teufen	24'400
<i>Frauenfeld-Wil-Bahn AG</i>	
– Entwicklungsschwerpunkt Wil West, Anpassung Gleisanlagen und neue Haltestelle	41'000
<i>Schweizerische Südostbahn AG</i>	
– Bahnhof Neukirch-Egnach, Anpassung Kreuzungsverlängerung	14'400 ¹³

¹² Anteil SBB (Gesamtprojektkosten 99 Mio. Franken).

¹³ Ohne Erneuerung der Stellwerkanlagen.

5.8.1.d Substanzerhalt und Erneuerung der Privatbahninfrastruktur

Eine Verkehrsinfrastruktur kann nur dann den erwarteten Nutzen stiften, wenn die vorhandenen Anlagen laufend unterhalten und regelmässig ersetzt werden. Für Investitionen in die Substanzerhaltung und die Erneuerung stehen den Privatbahnen in erster Linie die Abschreibungsmittel zur Verfügung. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbranchen können Betreiberinnen von Eisenbahninfrastrukturen den Abschreibungsaufwand nicht aus den Erlösen decken. Bund und Kantone unterstützen Investitionsvorhaben der Privatbahnen, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rückzahlbaren Darlehen.

Die KTU Appenzeller Bahnen AG, Frauenfeld-Wil-Bahn AG, Schweizerische Südostbahn AG und die Thurbo AG konzentrieren sich in den kommenden Jahren in erster Linie auf die folgenden Bereiche: Sicherheit, Erneuerungsarbeiten, Modernisierung der Anlagen, Rationalisierung, Kundennutzen. Damit soll die Investitionspolitik der vergangenen Jahre fortgesetzt werden.

Gemäss Mittelfristplanung der KTU sind in den Jahren 2014-2018 für den Substanzerhalt und die Erneuerung der Infrastruktur folgende Darlehensbeiträge des Kantons St.Gallen erforderlich (Stand November 2012, Kantonsbeiträge nach Abzug Gemeindeanteile in 1'000 Franken unter Berücksichtigung der Auswirkungen gemäss Sparpaket II):

	Kantons- beitrag Total	2014	2015	2016	2017¹⁴	2018¹⁴
Appenzeller Bahnen AG (AB):						
– Neue Darlehen	4'947	592	1'226	1'129	1'000	1'000
Frauenfeld-Wil-Bahn AG (FW):						
– Neue Darlehen	292	104	52	36	50	50
Schweizerische Südostbahn AG (SOB):						
– Bestehende Darlehen ¹⁵	12'231	5'033	3'948	2'379	871	--
– Neue Darlehen ¹⁶	8'173	--	874	1'669	2'424	3'206
Thurbo AG (Thurbo):						
– Neue Darlehen	200	--	--	--	100	100
Total	25'843	5'729	6'100	5'213	4'445	4'356

5.8.1.e Massnahmen für Mobilitätsbehinderte

Seit dem 1. Januar 2004 sind das eidgenössische Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) und die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34; abgekürzt VböV) in Kraft. Das BehiG hält fest, dass der öffentliche Verkehr bis spätestens 2024 den Bedürfnissen der behinderten Reisenden entsprechen muss.

Gemäss BehiG gewähren Bund und Kantone den Transportunternehmen für vorzeitig realisierte Massnahmen Finanzhilfen. Im Vordergrund stehen Anpassungen der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Haltestellen mit grösserem Fahrgastaufkommen. Bund und Kantone leisten nur an vorgezogene Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und an Fahrzeugerneuerungen Beiträge. Wenn Massnahmen für Mobilitätsbehinderte jedoch im ordentlichen Erneuerungsbedarf bis

¹⁴ Bei den Angaben für die Jahre 2017 und 2018 handelt es sich um Schätzungen. Vorbehalten bleiben die finanziellen Auswirkungen aufgrund der Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung des Bundes gemäss FABI (vgl. Abschnitt 5.8.1f dieser Botschaft).

¹⁵ Bereits bewilligt; es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

¹⁶ Bei Darlehen mit einem Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen. Die Auswirkungen des Beschlusses gemäss Sparpaket II, mit den Abschreibungen zwei Jahre nach Beschlussfassung des jeweiligen Kredits zu beginnen, wurde bei den vorliegenden Berechnungen berücksichtigt.

2024 umzusetzen sind, werden keine Beiträge geleistet. Gemäss Umsetzungsprogramm des Bundes und der Transportunternehmen sind folgende Beiträge des Kantons in den Jahren 2014 bis 2018 erforderlich (Stand Juni 2012, Kantonsbeiträge in 1'000 Franken)

	Kan- tonsbei- trag To- tal	2014	2015	2016	2017	2018
Appenzeller Bahnen AG (AB)	371	128	115	46	48	34
Frauenfeld-Wil-Bahn AG (FW)	22	7	8	7	0	--
Schweizerische Südostbahn AG (SOB)	37	25	6	--	6	--
Thurbo AG (Thurbo)	96	--	--	--	--	96
Total	526	159	129	53	54	130

5.8.1.f Auswirkungen des Bahninfrastrukturfonds

Der Bundesrat schlägt in der Botschaft vom 18. Januar 2012 zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI die Einrichtung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) vor. Dieser soll ab dem 1. Januar 2017 alle Aufwendungen für den Betrieb, Substanzerhalt und die Erweiterung der Bahninfrastrukturen von SBB und Privatbahnen übernehmen. Bisherige Kantonsbeiträge an die Privatbahninfrastruktur entfallen. Neu haben die Kantone die Publikumsanlagen aller Bahnen im Sinne einer Aufgabenteilung zu finanzieren.

Die Regierung hat den Vorschlag des Bundesrates unterstützt. Wird die Vorlage im Jahr 2014 in der Volksabstimmung gutgeheissen, ergibt sich auf den 1. Januar 2017 bundesseitig ein grundlegender Systemwechsel in der Bahninfrastrukturfinanzierung. Auf kantonaler Ebene soll für die Zeitspanne 2013-2016 eine hälftige Beteiligung der Gemeinden an der Finanzierung der Privatbahndarlehen eingeführt werden und diese ab 1. Januar 2017 durch eine Integration der Publikumsanlagen in die öV-Pool-Finanzierung abgelöst werden. Die Finanzierung aller Publikumsanlagen würde somit inskünftig zur Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden analog der Verbundaufgabe Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots.

5.8.2 Infrastrukturausbauten in den Agglomerationen

5.8.2.a Umsteigeanlagen und Bushöfe

Bushöfe erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum andern und bieten den öV-Kunden mehr Verkehrssicherheit (z.B. wenn die Fahrbahn nicht mehr überquert werden muss).

Verschiedene ältere Umsteigeanlagen Bahn-Bus, insbesondere an den grösseren Bahnhöfen, weisen Mängel auf. An einigen Orten fehlen entsprechende Umsteigeanlagen vollständig. Mit dem Bau von weiteren Bushöfen soll sichergestellt werden, dass den Fahrgästen im ganzen Kanton an grösseren Umsteigeknoten zweckmässige Anlagen zur Verfügung gestellt werden können.

Der Bau von Bushöfen als technische Massnahme im Sinne von Art. 8 Bst. a GöV wird durch Kantonsbeiträge bis zum Inkrafttreten der neuen Finanzierungslösung (FABI) am 1. Januar 2017 weiterhin gefördert. In der Regel werden Beiträge in der Höhe von 50 Prozent der anrechenbaren Restkosten (nach Abzug von Beiträgen der Transportunternehmen, der Nachbargemeinden, von Privaten, des Bundes im Rahmen von Agglomerationsprogrammen usw.) geleistet. Im Rahmen der Neuordnung der Bahninfrastrukturfinanzierung mit neuen Zuständigkeiten für die Publikumsanlagen der Bahnhöfe ab 1. Januar 2017 gemäss Bundesvorlage FABI ist auch die heutige Finanzierungsregelung für den Bau von Bushöfen auf kantonaler Ebene zu überprüfen. Die Neuregelung wird Gegenstand einer separaten Vorlage sein.

5.8.2.b Bahnhaltstellen

Eine Bahnhaltstelle stellt die Nahtstelle zu vor- und nachgelagerten Verkehrsmitteln (Velo, zu Fuss, Auto) dar. Die Haltstellenqualität ist daher Teil des Gesamtangebots und ein wichtiges Element für den Erfolg des Produkts «Öffentlicher Verkehr».

Die Anforderungen an zweckmässige Haltstellen sind vielfältig. Nebst dem Schutz vor Witterung durch Unterstände bilden zum Beispiel auch geeignete Sitzgelegenheiten oder übersichtliche Informationen Teil einer attraktiven Haltstelle. Zudem besteht auf Grund des BehiG ein Anspruch, dass öffentliche Einrichtungen von behinderten Personen benutzt werden können. Bestehende Bauten und Anlagen müssen bis Ende 2023 angepasst werden.

Ziel ist eine gute Erreichbarkeit des Siedlungsgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei wird nicht nur die Infrastruktur der Haltstelle selber berücksichtigt, sondern auch die Frage, wie die Passagiere zur Haltstelle gelangen. Auf der Grundlage kantonaler Empfehlungen und unter Beachtung der Zuständigkeiten der Bahnunternehmen und Gemeinden sollen die Bahnhaltstellen und deren Zugänge weiter optimiert werden.

5.8.2.c Bushaltstellen

Haltstellen des öffentlichen Verkehrs sind die Schnittstellen und Zugänge zu anderen Verkehrsmitteln, namentlich zum Fuss- und Radverkehr. Eine gute Verknüpfung mit dem Fuss- und Radwegnetz ist Voraussetzung für ein attraktives öffentliches Verkehrssystem.

Verschiedene Analysen haben gezeigt, dass das Niveau der Haltstellenqualität bei Buslinien verbessert werden muss. Dabei darf die Bedeutung der kleineren Haltstellen nicht unterschätzt werden: Zum einen helfen sie mit, die Zubringerlinien zu den grossen Haltstellen und Hauptlinien zu alimentieren. Zum anderen prägt die «Haltstelle vor der Türe» das Image des öffentlichen Verkehrs mit.

In den vergangenen Jahren haben verschiedene Gemeinden eine grössere Zahl von Bushaltstellen erneuert. Damit die Haltstellen den heutigen Kundenanforderungen besser entsprechen, finanzierte der Kanton den Bau von Fahrgastunterständen auf Antrag der Gemeinden jeweils mit einem pauschalen Beitrag mit (technische Massnahme im Sinne von Art. 8 Bst. a GöV). Diese Mitfinanzierung war jeweils mit einem geringen Beitrag verbunden. Im Rahmen der bereits angesprochenen neuen Aufgabenteilung ist es zweckmässig, wenn sich der Kanton bei der Finanzierung der Businfrastruktur auf grössere Vorhaben konzentriert und künftig auf die Mitfinanzierung von Bushaltstellen verzichtet. Der Kanton hat Gestaltungsempfehlungen erarbeitet und dieses Hilfsmittel den für die Planung und Finanzierung von Bushaltstellen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen zuständigen Stellen zur Verfügung gestellt.

5.8.3 Berücksichtigung der Ausbauvorhaben im 5. öV-Programm

5.8.3.a Grundsätze

In den Jahren 2014 bis 2018 sollen verschiedene Ausbaumassnahmen dazu beitragen, den Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter zu verbessern und den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu gestalten. In den einzelnen Regionen des Kantons wurden Massnahmenkataloge erarbeitet. Diese sind in die Agglomerationsprogramme der 2. Generation für die Periode 2015-2018 der Agglomerationen eingeflossen. Es wurden Programme für die fünf Agglomerationen St.Gallen/Arbon-Rorschach, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein, Obersee und Wil eingereicht.

Die Agglomerationsprogramme bilden eine der wesentlichen Grundlagen für den in der Beilage zu dieser Botschaft aufgeführten Massnahmenkatalog zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie wurden wie folgt gegliedert:

- Teil A: Ausbauvorhaben Bahn (Ausbauvorhaben gemäss Konzept AP Ost 1. TE / Ausbau SBB-Publikumsanlagen);
- Teil B: Ausbauvorhaben Bus (Ausbauvorhaben der politischen Gemeinden);
- Teil C: Weitere Begehren.

Die Ausbauvorhaben der SBB und der politischen Gemeinden werden in der Finanzplanung des 5. öV-Programms 2015-2018 aufgenommen. Die übrigen Begehren können nicht berücksichtigt werden, weil für diese Vorhaben entweder eine andere Finanzierung möglich ist oder die Massnahmen noch nicht entsprechend konkretisiert sind. Zudem sind in der Beilage zu dieser Botschaft Vorhaben in der Rubrik «Weitere Begehren» aufgeführt, für die eine Mitfinanzierung durch das kantonale Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich ist.

5.8.3.b Ausbauvorhaben Bahn

Für die Ausbauvorhaben gemäss Konzept AP Ost 1. TE und den Ausbau von SBB-Publikumsanlagen ist gemäss aktuellem Stand der Finanzierungsdiskussion mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge in 1'000 Franken nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und Beiträgen Dritter):

Ausbauvorhaben gemäss Konzept AP Ost 1. TE / Ausbau SBB-Publikumsanlagen	Kantonsbeitrag Total	2014	2015	2016	2017	2018
Konzept AP Ost 1. TE: Weiche Gossau, Abstellanlagen St.Gallen St.Fiden	36'100 ¹⁷	--	--	--	--	3'610 ¹⁸
Konzept AP Ost 1. TE bzw. Doppelspurverlängerung Goldach-Rorschach Stadt: Bahnhofstabelle Rorschach Stadt	9'000	--	--	1'800 ¹⁸	1'800 ¹⁸	1'800
Quarten: Publikumsanlagen Bahnhof Unterterzen	2'900	--	2'900	--	--	--
Total	48'000	0	2'900	1'800	1'800	5'410

5.8.3.c Ausbauvorhaben Bus

Für die Ausbauvorhaben der politischen Gemeinden im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge in 1'000 Franken nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und der Gemeindebeiträge):

¹⁷ Es wird der zugesicherte Kantonsbeitrag im Total ausgewiesen, der jährliche Abschreibungsbedarf wird unter Umständen nur teilweise in dieser Programmperiode abgebildet.

¹⁸ Es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt. Die Auswirkungen des Beschlusses gemäss Sparpaket II, mit den Abschreibungen zwei Jahre nach Beschlussfassung des jeweiligen Kredits zu beginnen, wurde bei den vorliegenden Berechnungen berücksichtigt.

Ausbauvorhaben der politischen Gemeinden	Kantonsbeitrag Total	2014	2015	2016	2017	2018
St.Gallen: Bushof Bahnhofplatz St.Gallen	4'850 ¹⁹	970	970	970	970	970
St.Gallen: Bushof Bahnhof St.Gallen Winkeln	350	--	--	--	350	--
Rorschach: Bus Umsteigeknoten Rorschach Bahnhof	600	600	--	--	--	--
Buchs: Bushof Bahnhofplatz Buchs	1'000	--	1'000	--	--	--
Eschenbach: Bushof Zentrum Eschenbach	225	--	225	--	--	--
Flawil: Bushof Bahnhofplatz Flawil	350	--	--	350	--	--
Wil: Bushof Bahnhofplatz Wil	1'750	--	--	1'750	--	--
Gossau: Bus Umsteigepunkt Bahnhof Arnegg	105	--	--	--	--	105
Total	9'230	1'570	2'195	3'070	1'320	1'075

5.9 Instrumente

5.9.1 Neuregelung Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Der Kantonsrat hat mit dem Sparpaket II u.a. die folgenden Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr (öV) beschlossen: Neuordnung der öV-Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden (K4). Durch diese Massnahme werden die Gemeinden teilweise belastet (Beteiligung an der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen), teilweise aber auch entlastet (Ortsverkehr und Tarifverbunde). Durch die zeitliche Staffelung der Massnahmen resultiert eine Entlastung des Kantons für die Jahre 2013-2015.

Die Finanzierungsmechanismen für den öV im Kanton St.Gallen sind historisch gewachsen. Heute gelten zwischen Kanton und Gemeinden unterschiedliche Kostenteiler. Die Gemeinden partizipieren 2012 wie folgt an den öV-Kosten:

- 50 Prozent bei den Abgeltungen an den Regionalverkehr und den Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung;
- 60 Prozent bei den Kosten der Tarifverbunde und der Versuchsbetriebe;
- 100 Prozent bei den Kosten des reinen Ortsverkehrs.

Nicht beteiligt sind die Gemeinden an den Kosten für Privatbahndarlehen. Bushöfe werden durch die Gemeinden finanziert, der Kanton gewährt Staatsbeiträge. Bei Publikumsanlagen der SBB werden fallweise Kostenbeteiligungen von Kanton und Gemeinden ausgehandelt.

Ziel der Neustrukturierung der öV-Finanzierung ist es, die heutigen komplexen Verhältnisse zu vereinfachen und den Beteiligten klare Aufgaben sowie Finanzierungsverantwortungen zuzuweisen. Die Handlungsfelder sind die Folgenden:

- a) Bestellungen im Ortsverkehr aus einer Hand (ab 2016)
- b) Umfassende Beteiligung der Gemeinden an der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen (von 2013 bis 2016)
- c) Änderung der Finanzierung Tarifverbunde (ab 2014)

¹⁹ Bereits bewilligt; es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

5.9.1.a Ortsverkehr als Aufgabe des Kantons

Der öV als zusammenhängendes Netz diverser Linien ist zweckmässigerweise aus einer Hand zu entwickeln. Nur so kann der Kanton bezüglich Angebot und Qualität einheitliche Massstäbe setzen. Der öV wird nach den gleichen Regeln von einer Organisation bestellt und finanziert. Die Schnittstelle zwischen Kanton und Gemeinde als Besteller entfällt. Die Gemeinden können bei den personellen Ressourcen für die Planung und Bestellung des öV sparen. Ausserdem spielen Gemeindefusionen keine Rolle mehr bei der Finanzierung des öV (Fusionshemmnis entfällt).

Die Mitwirkung der Gemeinden mit Ortsverkehr wird gemäss bisheriger bewährter Praxis im Rahmen der Regionalplanungsgruppen sichergestellt. Mit dieser Massnahme können die Aufgaben zwischen Kanton und Gemeinden sinnvoll entflechtet werden. Diese Massnahme ist ab 2016 vorgesehen.

5.9.1.b Beteiligung der Gemeinden an der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen

Die Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung der Bahnen auf Bundesebene wird Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen haben. Es ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung von FABI (Neuregelung der künftigen Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur) ab 2017 auch neue Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturfinanzierung gesetzt werden, die wesentlichen Einfluss auf das Verhältnis Kanton-Gemeinden haben (z.B. die Finanzierung von Publikumsanlagen der Bahnhöfe durch die Kantone und Gemeinden).

Der umfassende Einbezug der Gemeinden an der Privatbahnfinanzierung in der Übergangsphase 2013-2016 mit der Beteiligung an den Privatbahndarlehen nach Eisenbahngesetz (SR 742.101) soll dazu dienen, die historisch gewachsene und nicht mehr zeitgemässe Infrastrukturfinanzierung abzulösen.

Der Bund wird mit den Leistungsvereinbarungen 2013-2016 die Privatbahninfrastrukturfinanzierung für die kommenden vier Jahre neu regeln und die erforderlichen Mittel zuteilen. Es ist also zweckmässig, die unterschiedliche, historisch gewachsene Beteiligung des Kantons und der Gemeinden an der Privatbahnfinanzierung bereits ab 2013 neu zu regeln und eine zukunftsweisende Lösung einzuführen, welche auch mit FABI bzw. mit der Bahnreform 2 aufwärtskompatibel ist. Die Massnahme gilt für die Periode von 2013 bis 2016.

5.9.1.c Änderung der Finanzierung Tarifverbunde

Gemäss Art. 32 der eidgenössischen Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16; abgekürzt ARPV) können seit 1. Januar 2010 in Tarifverbunden Angebote auf Linien des regionalen Personenverkehrs auch ohne separate Entschädigung für Einnahmeherausfälle gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und abgegolten werden. Konkret ergibt sich dadurch die Möglichkeit, die bisher direkt geleisteten Subventionsbeiträge zu streichen und die Tarifierleichterungszahlungen über die Abgeltung zu leisten. Eine Ausnahme bildet der Fernverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (FV SBB), der von Kanton und Gemeinden keine Abgeltungen erhält.

Mit der Massnahme kann eine administrative Vereinfachung für Kanton und Gemeinden durch die Zusammenlegung des Tarifverbund-Gemeindeverteilungsschlüssels mit dem Verteilungsschlüssel der Abgeltung erreicht werden. Die Beiträge an den Zürcher Verkehrsverbund (Zone Rapperswil) sowie an den Z-Pass²⁰ und allfällige Tarifausfallszahlungen an den FV SBB werden ab 2014 ebenfalls über den gleichen Verteilungsschlüssel abgerechnet.

5.9.2 Gesetzesrevision

Mit einem weiteren Reformschritt wird der Bund unter anderem die Infrastrukturfinanzierung ab 2017 neu regeln (FABI). Die Änderungen bedürfen auch der Anpassung der kantonalen Gesetze. Dabei ist es sinnvoll, die beiden Erlasse über den öffentlichen Verkehr, das GöV und das EG-EBG, aus Gründen der Transparenz und der Konsistenz zusammenzufassen. Die Gesetzesrevision beinhaltet sowohl formale Vereinfachungen (Zusammenführung in ein Gesetz) wie auch materielle Vereinfachungen der Schnittstellen Kanton/Gemeinden in den verschiedenen Aufgabenbereichen des öffentlichen Verkehrs.

5.9.3 Rahmenkredite / Programmorganisation

5.9.3.a Rahmenkredit

Im vorliegenden öV-Programm werden die beabsichtigten Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr für die nächsten fünf Jahre aufgelistet und damit vom Kantonsrat beschlossen. Gleichzeitig wird dargestellt, welche finanziellen Auswirkungen für diese Massnahmen in den kommenden fünf Jahren erwartet werden. Allerdings ist im Unterschied zum Strassenbauprogramm mit der Verabschiedung des öV-Programms kein Ausgabenbeschluss verbunden, da die entsprechenden Mittel für den öffentlichen Verkehr jährlich über das Budget oder mit einem Objektkredit (Sonderkredit) bewilligt werden müssen. Der Ausgabenbeschluss des Parlamentes für das nächstjährige Fahrplanangebot wird zu einem Zeitpunkt gefällt, in welchem die Fahrpläne längst gedruckt und die Angebote bei den Transportunternehmen für das nächste Fahrplanjahr bestellt sind.

Im Verlauf der fünfjährigen Programmperiode ist es zudem möglich, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen wesentlich verändern und die Planungen angepasst werden müssen. Gewisse Widersprüche und Zielkonflikte sind absehbar. Einerseits besteht der Auftrag des Kantonsrates, die im öV-Programm genannten Vorhaben umzusetzen, andererseits können diese Aufträge unter Umständen wegen den finanziellen Vorgaben nicht realisiert werden.

Der Kanton muss in der Lage sein, seine Verantwortung für eine strategiekonforme, abgestimmte und mittelfristige Angebots- und Infrastrukturplanung sachgerecht sowie seine Funktion als Besteller der Transportleistungen professionell und effektiv wahrzunehmen. Dies ist umso besser gewährleistet, je eher die finanzielle Steuerung Anforderungen wie Planbarkeit, Verlässlichkeit, Wirkungsorientierung, stufengerechte Kompetenzordnung, Flexibilität sowie Anreize zu effizientem Mitteleinsatz gerecht wird. Zu diesem Zweck sollen – auf der Grundlage des jeweiligen Programms öffentlicher Verkehr und gekoppelt an klare Leistungsaufträge – inskünftig vom Kantonsrat Rahmenkredite für den öffentlichen Verkehr gesprochen werden. Vorgeschlagen wird ein zweijähriger Rahmenkredit für das Angebot und ein vierjähriger Rahmenkredit für die Infrastruktur.

²⁰ Der Zürcher Verkehrsverbund, die angrenzenden Tarifverbunde A-Welle, FlexTax, OSTWIND, Schwyz (inklusive Region March) und Zug sowie die SBB sind in einem Abonnementsverbund für den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich zusammengeschlossen. «Z-Pass» heisst das Abonnement oder Billett, das man für eine Zonenkombination zwischen dem ZVV und einem Nachbarverbund kaufen kann.

5.9.3.b Abstimmung mit Legislaturplanung

Die Bundesvorgaben für das öV-Angebot wie der vierjährige Rahmenkredit der SBB und die Privatbahnen werden jeweils zu Beginn jeder Legislatur vom Bundesparlament gesprochen. Damit werden jeweils ein Jahr vor der Amtsdauer des Kantons wichtige Vorgaben für die Entwicklung des öV-Angebots im Kanton definiert. Die heute fünfjährige Programmperiode des öV-Programms ist auf diesen Zyklus und auf die Amtsdauer des Kantons nicht abgestimmt. Es wird deshalb vorgeschlagen, in Abstimmung mit den Auswirkungen auf das kantonale Strassenbauprogramm für das öV-Programm auf eine vierjährige Programmperiode umzustellen.

Das neu vierjährige Programm wird im ersten Jahr der Amtsdauer der Regierung und des Kantonsrates beschlossen – ein Jahr nach der Verabschiedung der entsprechenden Bundesprogramme. Dies erlaubt es, die Bundesprogramme sowie die Schwerpunktplanung, welche die Regierung nach Art. 16b Abs. 1 des Staatsverwaltungsgesetzes (sGS 140.1) bis Ende des ersten Jahres der Amtsdauer beschliesst, bei der inhaltlichen Bearbeitung des öV-Programms zu berücksichtigen.

Um auf Veränderungen der finanziellen Randbedingungen reagieren zu können, soll mit Umstellung auf die vierjährige Programmperiode in der Mitte der Laufzeit das Programm überprüft und der Regierung nochmals zur Kenntnis vorgelegt werden. Im Sinne einer rollenden Planung kann dadurch auf Veränderungen flexibler reagiert und auch in Szenarien geplant werden. Gleichzeitig mit der Überprüfung des öV-Programms soll – vorgelagert zum zweijährigen Bestellverfahren des Fahrplanangebots – der zweijährige Rahmenkredit für das Angebot beschlossen werden.

Ein Vorschlag für eine Anpassung der planerischen und finanziellen Steuerungsinstrumente ist im Hinblick auf die Umsetzung 2018-2022 für die nächste Amtsdauer vorzubereiten und die entsprechenden gesetzlichen Anpassungen in einer separaten Vorlage durch den Kantonsrat zu beschliessen.

5.9.4 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.

5.9.4.a Benchmarking

Der Kanton St.Gallen als Besteller des öffentlichen Verkehrs verfügt über einheitlich erhobene Kennzahlen zu Kosten und Leistungen der von ihnen beauftragten Transportunternehmen. Diese Kennzahlen werden seit 2008 regelmässig zur Beurteilung der Leistungen der Transportunternehmen analysiert und verglichen (Benchmarking), jedoch nur innerkantonal.

Im Sinne eines umfassenderen Controllings der bestellten Leistungen haben die Kantone St.Gallen, Aargau und der Verkehrsverbund Luzern (VVL) im Jahr 2012 gemeinsam ein Benchmarking-Instrument entwickelt. Das Instrument liefert verlässliche und objektive Grundlagen, um:

- Verbesserungspotentiale (kostenseitig oder punkto Qualität) zu erkennen;
- Zielwerte bei Ziel- und Leistungsvereinbarungen festzulegen;
- Ausschreibungspläne nach Bahnreform 2.2 zu erstellen;
- weitere interne Auswertungen und Planungen vorzunehmen.

Den Transportunternehmen ermöglicht das Benchmarking-System eine Standortbestimmung im Sinne eines Vergleichs der eigenen Leistung mit derjenigen anderer Unternehmen; es fördert insofern auch den (virtuellen) Wettbewerb innerhalb der Branche.

Um einen differenzierten und fairen Vergleich zu ermöglichen, berücksichtigt das Instrument unterschiedliche Rahmen- bzw. Produktionsbedingungen (z.B. Fahrzeuggrösse, Geschwindigkeit). Die vorliegende Benchmarking-Analyse stellt eine Momentaufnahme basierend auf den verwendeten Daten (Kosten, Kennzahlen, Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsanalysen) dar.

Aktuell werden ausschliesslich Buslinien (Orts- und Regionalverkehr) betrachtet. Eine Ausweitung auf Bahnlinien bzw. auf andere Kantone wird angestrebt. Schwerpunkt für die nächsten Jahre ist die Sammlung von Erfahrungen mit dem neuen Instrument und die Pflege einer Benchmark-Kultur zwischen den Transportunternehmen.

5.9.4.b Zielvereinbarungen

Gestützt auf Art. 28 Abs. 5 des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1; abgekürzt PBG) und die Ausführungsbestimmungen in den Art. 24 bis 26 ARPV können Bund und Kantone mit Transportunternehmen in mehrjährigen Zielvereinbarungen mittel- oder langfristige finanzielle und/oder qualitative Ziele vereinbaren. Mit der Zielvereinbarung wird in einem bestehenden System von Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen eine Steuerungsmöglichkeit geschaffen. Dieses Instrument bildet einen geführten Weg zwischen den strategischen (langfristigen) Zielen und den Angebotsvereinbarungen.

Im Prinzip schliesst der Kanton St.Gallen nur dann Zielvereinbarungen ab, wenn effektiv ein Handlungsbedarf besteht. In den letzten Jahren wurden bereits mit fünf Transportunternehmen Zielvereinbarungen unterschrieben. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv, die Transportunternehmen halten die vereinbarten Ziele ein. Eine gute und dynamische Weiterentwicklung des Instruments setzt eine Vertrauensbasis zwischen Besteller und Ersteller voraus. Die Benchmarking-Analysen der nächsten Jahre dienen als Grundlage für zukünftige Zielvereinbarungen, die in der Regel für vier Jahre abgeschlossen werden.

5.9.4.c Ausschreibungen

Im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform wurden u.a. die Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr auf der Strasse detailliert geregelt. Die Ausschreibungen im Busbereich werden neu auf Gesetzesstufe geregelt. Auch im Eisenbahnbereich kann der Personenverkehr ausgeschrieben werden, es besteht jedoch kein Zwang zur Ausschreibung, wie das auf der Strasse unter gewissen Umständen der Fall ist.

Das Instrument der Ausschreibungsplanung wird neu eingeführt. Jeder Kanton erstellt in Zusammenarbeit mit dem Bund sowie – wenn nötig – mit den Nachbarkantonen eine eigene, kantonsbezogene Ausschreibungsplanung. Eine Ausschreibungsplanung muss unter anderem Auskunft über den geplanten Zeitpunkt der Ausschreibung oder über den Ausschreibungsgrund geben. Durch die verbindliche Ausschreibungsplanung wird für die Transportunternehmen ersichtlich, wann sie mit einer Ausschreibung zu rechnen haben. Dadurch wird das System für sie kalkulierbarer.

Bedingt durch die wesentlichen Änderungen im Angebot ab dem Fahrplanjahr 2014 mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 wird der Kanton St.Gallen erst mit den Offertzahlen 2014/2015 über verlässliche Grundlagen für eine Ausschreibungsplanung im Busbereich verfügen. Zusammen mit dem Umstand, dass im Busbereich einige Konzessionen auf Ende 2017 ablaufen, dürfte dies ein geeigneter Zeitpunkt für eine grössere Ausschreibung sein.

5.9.4.d öV-Datenbank

Der Kanton St.Gallen betreibt mit den Kantonen Aargau, Basel Land, Solothurn und Schaffhausen 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 in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und an die sich ändernden Bedürfnisse angepasst. Die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen ermöglicht den Erfahrungsaustausch und die Reduktion der Entwicklungskosten.

Mittelfristig ist eine Datenbanklösung anzustreben, welche die systematische Steuerung des effizienten Mitteleinsatzes im öffentlichen Verkehr erlaubt. Mit einer erweiterten Datenbank wird das effiziente Verarbeiten, Analysieren und Auswerten von Offerten, die Erstellung und systematische Überwachung von Vereinbarungen möglich. Sie unterstützt Budget- und Finanzplanung sowie die Planung von Projekten und Angeboten und umfasst auch ein Managementinformationssystem.

5.9.5 Qualitätsmesssysteme

In den letzten Jahren haben die Qualität und damit die Qualitätsmessung im öffentlichen Verkehr stark an Bedeutung gewonnen. Dies ist das Fazit einer Expertenbefragung der Hochschule Luzern. Der aktuelle Stand sieht dabei wie folgt aus:

Seit 1. Januar 2010 sind die revidierten Erlasse über den öffentlichen Verkehr in Kraft. Dem Bund wurde in Art. 9 ARPV die Aufgabe übertragen, gemeinsam mit den Kantonen und TU ein System zur Messung der Qualität (QMS) von Angeboten und Leistungen der TU aufzubauen. Auf diese Weise können die Arbeiten schweizweit harmonisiert werden. Um die Sicht der Kantone einzubringen und die Praxistauglichkeit der Systeme zu überprüfen, wurden zwei Pilotregionen Ost und West geschaffen. Der Lead für die Pilotregion Ost, die das Gebiet des Tarifverbundes Ostwind umfasst, liegt beim Kanton St.Gallen.

Das QMS umfasst automatisierte Pünktlichkeitsmessungen sowie Beurteilungen durch TU-unabhängige Testpersonen, die Qualitätskriterien wie Sauberkeit von Bussen und Zügen oder die Schadensfreiheit überprüfen und bewerten. Diese sogenannten objektiven Qualitätsmessungen werden ergänzt durch subjektive Kundenzufriedenheitsmessungen, wie sie im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind bereits in den Jahren 2005, 2008 und 2011 durchgeführt wurden. Mit dem Ausbau der Qualitätsmessung sollen aus Sicht des Kantons St.Gallen folgende Ziele erreicht werden:

- Halten des bestehenden Qualitätsniveaus und punktuelle Qualitätsverbesserungen;
- zielgerichteter Einsatz der finanziellen Mittel (politische Legitimation);
- Benchmark Kosten und Qualität (Abschnitt 5.9.4 dieser Botschaft);
- Grundlage für die Einführung eines Bonus-Malus Systems;
- Controllinginstrument für Zielvereinbarungen und Ausschreibungen (Abschnitt 5.9.4 dieser Botschaft).

Der Zeitplan sieht vor, dass das Qualitätsmesssystem nach den erfolgten Praxistests ab 2014 sukzessive umgesetzt wird. Positiv auf die Kosten wirkt sich aus, dass der Kanton St.Gallen bereits in den Aufbau der dynamischen Fahrgastinformation investiert hat (Abschnitt 4.1.4 dieser Botschaft) und damit die Grundlagen für die automatische Pünktlichkeitsmessung geschaffen sind.

5.10 Tarifstrategie Ostwind

Die Organe des Tarifverbundes sind zur Zeit daran, eine Tarifstrategie für die Jahre 2014 bis 2017 zu erarbeiten. Damit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Abstimmung mit den nationalen Preisanpassungen;
- punktuelle Anpassung der Zonengrössen, abgestimmt auf die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste;
- einfaches Sortiment, das von den Fahrgästen verstanden wird;
- innovatives Sortiment, um Mehrerlöse im Freizeitverkehr zu generieren.

Mit einer gezielten Tarifstrategie besteht die Möglichkeit, im Markt Mehrerträge zu erzielen und damit die Abgeltung zu senken. Allerdings darf der Bogen nicht überspannt werden, da sonst die Nachfrage sinkt und trotz höherer Preise nicht mehr Geld in die Verbundkasse fliesst. Ausserdem wurden auf 2012 die Trassenpreise erhöht, um die Infrastrukturkosten zu decken. Ein Teil der höheren Trassenpreise wird über nationale Tarifmassnahmen aufgefangen.

Wie in den erwähnten Zielen aufgeführt kann im Ostwind mit der punktuellen Anpassung der Zonengrössen die Zahlungsbereitschaft noch besser erfasst werden. Konkreten Bedarf gibt es insbesondere in der Agglomeration St.Gallen und Kreuzlingen. Hier zeigt sich im Einzelreiseverkehr, dass Verbindungen von und nach St.Gallen und Kreuzlingen mit Einführung des Integralen Tarifverbundes (ITV) deutlich günstiger geworden sind. So könnte zum Beispiel mit der Wiedereinführung der Zone 11 bzw. 211 (Ringzone Stadt St.Gallen) ein Mehrumsatz von jährlich wiederkehrend rund 4,2 Mio. Franken erzielt werden. Zusammen mit Kreuzlingen ergeben sich rund 5,4 Mio. Franken. Solche Massnahmen sind aber vorgängig mit den betroffenen Gemeinden und Städten abzustimmen.

Mehrerträge aus der Tarifstrategie sind in den Abgeltungen (Abschnitt 4.2 dieser Botschaft) als Auftrag aus dem Sparpaket I zur Erlössteigerung zusammengefasst als Abgeltungsminderung berücksichtigt. Sie werden als Vorgabe für die Offertverhandlungen mit den Transportunternehmen verwendet, wobei die Transportunternehmen die Vorgaben über Erlössteigerungen oder Kostenreduktionen erzielen können.

5.11 Fahrgastsicherheit

Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs wollen sicher von A nach B reisen. Was die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall verwickelt zu werden betrifft, zählt der öffentliche Verkehr zu den sichersten Fortbewegungsarten. Hingegen ist der öffentliche Verkehr stärker als der motorisierte Individualverkehr vom Thema Sicherheit im öffentlichen Raum betroffen. An Bahnhöfen, auf dem Weg zur Haltestelle aber auch in Bahnwagen und Bussen selbst ist nicht ausgeschlossen, dass Reisende in unerwünschten Kontakt kommen mit anderen Reisenden oder Drittpersonen, welche die Sicherheit beeinträchtigen können.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen objektiven Sicherheitsrisiken durch Bedrohung, Raub, Tötlichkeiten einerseits und dem subjektiven Sicherheitsempfinden, also dem Gefühl der Unsicherheit. Den objektiven Sicherheitsrisiken kann nur mit geschultem Sicherheitspersonal, also Polizei, Bahnpolizei oder Angestellten privater Sicherheitsdienste wirksam begegnet werden. Leider bleiben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs von allgemeinen gesellschaftlichen Herausforderungen nicht verschont. Die stark ausgebauten Angebote am Abend und in der Nacht müssen immer häufiger von speziellen Sicherheitspatrouillen begleitet werden. Das Sicherheitspersonal ist so geschult und ausgerüstet, das es bei Gefahrensituationen oder regelwidrigem Verhalten gezielt eingreifen kann. Die Sicherheitsdienste im Auftrag des öffentlichen Verkehrs arbeiten mit kantonalen und städtischen Polizeikräften oder auch dem Grenzschutz zusammen.

Das subjektive Sicherheitsempfinden wird stark mit dem spürbaren Rückzug von Personal an den Bahnhöfen und in den Zügen in Verbindung gebracht. Die Präsenz von Personal beeinflusst das Sicherheitsempfinden vieler Kundinnen und Kunden positiv. Die Schaffung und Sicherstellung von Sicherheit im öffentlichen Raum, an Bahnhöfen und in Bahn und Bus ist jedoch nicht eine Aufgabe des Verkehrspersonals, sondern die Aufgabe von geschultem Sicherheitspersonal. Unterstützt werden diese Aufgaben durch den Einsatz von technischen Hilfsmitteln wie Videoüberwachung, Notsprechstellen und ähnliches.

Das Verkehrspersonal dient dem Kundendienst. Da der Regionalverkehr (Kategorie S-Bahn) und auch entsprechend ausgerüstetes neues Rollmaterial im Fernverkehr (Kategorie Regionalexpress) grundsätzlich ohne dauerhafte Zugsbegleitung verkehrt, sind für die Themen Billettkontrolle, Personalpräsenz, Auskünfte, Verpflegung und Sicherheitskontrollen spezifische Lösungen zu treffen. Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 werden die drei Betreiberbahnen und die Busunternehmen in den Themenbereichen Billett- und Sicherheitskontrollen, der Transportpolizei und private Sicherheitsdienste eng zusammenarbeiten.

6 Finanzierung und Mittelbedarf

6.1 Finanzierung

6.1.1 Verkehrsangebot

Nach Art. 8 EG-EBG beschliesst das zuständige Departement über die Abgeltungen an die Transportunternehmen und bestellt mit dem Bund und den beteiligten Kantonen das Leistungsangebot. Die Zuständigkeit für die Beiträge nach dem GöV ist in den Art. 21, 22 und 24 geregelt. 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. Diese beläuft sich im Jahr 2014 für den Kanton St.Gallen voraussichtlich auf rund 89 Mio. Franken pro Jahr (ohne Abgeltungen für Infrastruktur). Der Bund beteiligt sich am abgeltungsberechtigten Regionalverkehr im Rahmen der für den Kanton St.Gallen bereitgestellten Kantonsquote mit 46 Prozent. 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.

Aufgrund der aktuellen Finanzplanung des Bundes muss derzeit davon ausgegangen werden, dass der Bund sich ab 2014 nicht mehr im vorgesehenen Umfang an allen abgeltungsberechtigten Regionalverkehrsangeboten mit dem gesetzlichen Anteil beteiligen können. Die geplanten Fahrplanausbauten in verschiedenen S-Bahn-Systemen und Kapitalkosten aus der Beschaffung von neuen Fahrzeugen führen zu einem überdurchschnittlichen Anstieg des Abgeltungsbedarfs, der in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes derzeit nicht vollständig abgebildet ist. Der Bund wird seinen gesetzlichen Anteil nur leisten können, wenn die bereitgestellten Regionalverkehrsmittel erhöht werden oder er sich aus der Mitfinanzierung von sehr unwirtschaftlichen Leistungen ganz zurückzieht.

6.1.2 Tarifverbunde

Die Finanzierung der Einnahmeausfälle von Tarifverbunden ist im GöV geregelt. An die durch einen Tarifverbund entstehenden Erlösausfälle und Verwaltungskosten werden zukünftig nur noch dann Beiträge gestützt auf das GöV ausgerichtet, wenn diese Kosten nicht bereits durch Abgeltungen nach Art. 1 oder Art. 2 EG-EBG abgedeckt sind. Dementsprechend werden der Bei-

tragssatz in Art. 14 Bst. d GöV an den aus Art. 3 Bst. a EG-EBG resultierenden Kantonsanteil und der Verteilschlüssel unter den Gemeinde an Art. 4 EG-EBG angepasst (Art. 17 Abs. 3 GöV). Die Höhe des kantonalen Beitrags an Tarifverbunde hängt also ab 2014 nicht mehr davon ab, ob er gestützt auf das GöV oder gestützt auf das EG-EBG zugesprochen wird.

6.1.3 Infrastruktur

6.1.3.a Grundlagen

Die im vorliegenden Programm vorgesehenen Investitionen beruhen bezüglich Projektausgestaltung, Kostengenaugigkeit 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.

Beiträge an den Unterhalt, die Erneuerung und den Ausbau der Privatbahninfrastruktur (technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG) werden in so genannten Leistungsvereinbarungen zwischen den Transportunternehmen, dem Bund und den beteiligten Kantonen geregelt. Die Leistungsvereinbarungen werden für eine Periode von jeweils vier Jahren – analog den Leistungsvereinbarungen Bund-SBB – abgeschlossen. Beiträge an den Ausbau der SBB-Infrastruktur und der Businfrastruktur (technische Massnahmen nach Art. 8 GöV) werden in Vereinbarungen mit den Beteiligten geregelt. Diese Verträge enthalten insbesondere Bestimmungen über Art und Umfang der Leistungen sowie über die Zahlungsmodalitäten. Nach Art. 7 EG-EBG bzw. nach Art. 21 Bst. c GöV beschliesst die Regierung über Kantonsbeiträge an technische Verbesserungen bis 6 Mio. Franken. Darüber hinausgehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet.

6.1.3.b Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Privatbahninfrastruktur

Bund und Kantone unterstützen Investitionsvorhaben der KTU, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rückzahlbaren Darlehen. Der Bund stellt seine Beiträge an den Unterhalt, die Erneuerung und den Ausbau der Privatbahninfrastruktur über Verpflichtungskredite zur Verfügung, die jeweils über eine Periode von vier Jahren dauern und über Leistungsvereinbarungen geregelt werden. Die st.gallischen Anteile an der Infrastrukturfinanzierung nach Art. 56 EBG beruhen auf der heute jeweils gültigen interkantonalen Aufteilung und dem neuen Verteilschlüssel zwischen Bund und Kanton. Nach der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2; abgekürzt KAV) trägt der Bund bei technischen Verbesserungen der KTU 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

6.1.3.c Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur von SBB und Privatbahnen: geplante Neuregelung des Bundes

Um Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig auf eine solide finanzielle Basis zu stellen, will der Bundesrat wie in Abschnitt 3.1.1 dieser Botschaft erwähnt mit einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zusätzlichen Einnahmen die dafür nötigen Mittel sichern.

Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung der FABI-Vorlage hat der Bundesrat entschieden, auch Lösungen für eine Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung von Privatbahnen und SBB vorzuschlagen und damit die Pendenz aus der Bahnreform 2 zu lösen. Die vorgeschlagene Lösung sieht vor, dass die Kantone neu die sogenannten Publikumsanlagen in den Bahnhöfen finanzieren (z.B. Perrons, Treppen, Rampen, Über- oder Unterführungen). Im Gegenzug

übernimmt der Bund die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur neu zu 100 Prozent, mit Ausnahme der Publikumsanlagen.

Die vorgeschlagene Neuregelung wird die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei der Infrastrukturfinanzierung massgeblich beeinflussen. Mit der Verabschiedung der Massnahme K4 «Neuordnung der öV-Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden» gemäss Botschaft zu den Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushalts (Sparpaket II) hat der Kantonsrat in der Junisession 2012 einer angepassten Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bei der Infrastrukturfinanzierung der Bahnen zugestimmt.

Der Bundesrat hat am 18. Januar 2012 eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Die Beratung in den eidgenössischen Räten findet in den Jahren 2012 und 2013 statt. Die Volksabstimmung wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2014 erfolgen.

6.1.3.d Ausbau der Infrastruktur der SBB und der Businfrastruktur (technische Massnahmen nach GöV)

Der Kanton und die st.gallischen Gemeinden werden von den SBB, insbesondere bei Bahnhofumbauten, in den Planungsprozess mit einbezogen. Dabei besteht die Möglichkeit, regionale oder kantonale Anliegen einzubringen und einzelne technische oder bauliche Massnahmen zu verwirklichen, welche die SBB aufgrund ihrer finanziellen Möglichkeiten und Prioritäten nicht finanzieren würden. Zur Verbesserung der Umsteigesituationen kann der Kanton zudem den Bau von Bushaltestellen und Bushöfen sowie den Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Bahnhaltstellen mit Beiträgen fördern.

Aufgrund der bisherigen Praxis basiert der Kantonsbeitrag an den Bau der Bushöfe und Bushaltestellen auf einem Anteil von 50 Prozent. Für den Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Bahnhaltstellen variiert der Kantonsbeitrag in der Regel zwischen 33 bis 75 Prozent je nach Bedeutung der Massnahmen.

Der Bund stellt eine Teilfinanzierung von voraussichtlich 30 bis 50 Prozent an Infrastruktur-(schlüssel)projekte der Agglomerationsprogramme in Aussicht, wenn die Massnahmen in den Programmen gut begründet werden. Der verbleibende Betrag soll in der Regel nach den bestehenden Grundsätzen unter den Finanzierungsträgern auf kantonaler oder kommunaler Ebene aufgeteilt werden. Zur Aufteilung der Restfinanzierung der Infrastrukturprojekte werden in der Regel die gleichen Kostenteilermodelle angewendet, wie wenn keine Bundesbeiträge fliessen würden. Da noch keine Beurteilung/Bewertung der Agglomerationsprogramme durch den Bund vorliegt, wurde bei der Finanzierung der in den Agglomerationsprogrammen angemeldeten Infrastrukturmassnahmen ein Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds von 30 Prozent angenommen.

Bundesseitig besteht Abstimmungsbedarf zwischen der Mitfinanzierung von Bahninfrastrukturen über den Infrastrukturfonds im Rahmen der Agglomerationsprogramme und der vollständigen Finanzierung der Bahninfrastrukturen durch den Bund und der Publikumsanlagen durch den Kanton im Rahmen der Vorlage FABI/STEP. Die drei Doppelspur-Schlüsselvorhaben in Rorschach, am Obersee und im Werdenberg sind je sowohl Bestandteil der Agglomerationsprogramme als auch von FABI/STEP. Im öV-Programm wird hinsichtlich Finanzierungslösung der aktuelle Verhandlungsstand abgebildet.

6.1.4 Planung und Projektierung

Das Strassenbauprogramm enthält jeweils neben den Investitionen auch den Mittelbedarf für die Projektierung künftiger Bauprojekte. Bei den Bahnprojekten wird die gleiche Praxis angewendet. Wie im 4. öV-Programm werden auch im vorliegenden Programm die geplanten Projektierungs-

arbeiten separat ausgewiesen. Damit wird aufgezeigt, welche Infrastrukturprojekte innerhalb der kommenden Programmperiode für eine spätere Realisierung zur Bau- und Finanzierungsreife vorbereitet werden sollen. Projektierungskosten werden saldoneutral bevorschusst und erst als Teil des Baukredits aufwandwirksam.

6.2 Mittelbedarf

6.2.1 Kanton

In den Jahren 2014 bis 2018 ist für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge nach Abzug der Gemeindeanteile in 1'000 Franken):

	Ab- schnitt	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehrsangebot						
Regionalverkehr						
bestehendes Angebot		42'615	41'050	42'573	43'183	43'840
Total Regionalverkehr, bestehendes Angebot		42'615	41'050	42'573	43'183	43'840
Ausbau S-Bahn Systeme						
S-Bahn St.Gallen 2013	5.1	7'800	7'800	7'800	9'350	10'200
DML-Appenzeller Bahnen	5.3	--	--	--	150	150
S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung	5.4.1	--	--	--	--	--
S-Bahn FL.A.CH	5.4.2	--	--	--	--	--
S-Bahn Vorarlberg	5.4.3	125	125	125	125	125
AP Ost, 1. Teilergänzung	5.5	--	--	250	250	250
Total Ausbau S-Bahn-Systeme		7'925	7'925	8'175	9'875	10'725
Ausbau Regional- und Agglomerationsverkehr ²¹						
Einführung S-Bahn St.Gallen 2013,	5.1	2'450	3'050	3'050	3'050	3'050
Anpassung Busangebot						
Übernahme Bestellung Ortsverkehr	5.9.1	--	--	5'200	5'200	5'200
Region St.Gallen-Bodensee	5.6.1	--	250	1'225	1'975	3'525
Region Rheintal	5.6.2	--	--	25	425	925
Region Sarganserland-Werdenberg-	5.6.3	--	--	100	700	750
Region ZürichseeLinth	5.6.4	--	--	200	625	825
Region Toggenburg	5.6.5	--	--	--	--	--
Region Wil	5.6.6	--	--	450	650	1'000
Total Ausbau Regional- und Agglomerationsverkehr		2'450	3'300	10'250	12'625	15'275
Ergänzende Massnahmen						
Wirkungskontrolle	5.9.4	10	10	10	100	100
Qualitätsmesssysteme	5.9.5	125	125	175	175	175
Total ergänzende Massnahmen		135	135	185	275	275
Tarifverbunde						
ZVV und FV SBB		464	395	315	300	290
Total Tarifverbunde		464	395	315	300	290
Total Verkehrsangebot inkl. Tarifverbunde		53'589	52'805	61'497	66'258	70'405

²¹ Die grau hinterlegten Ausbauschritte mit einem Mittelbedarf von jährlich 1,75 Mio. Franken ab 2016 sind mit dem Entlastungsprogramm EP 2013 zurückgestellt. Sie können nur realisiert werden, wenn alternativ potenzielle Kompensationspotenziale (vgl. Schluss der Zusammenstellung) erschlossen werden können.

	Ab- schnitt	2014	2015	2016	2017	2018
Infrastruktur						
Substanzerhalt und Erneuerung Privatbahninfrastruktur (Darlehen an Privatbahnen, technische Verbesserungen nach Art. 56 EBG)						
AB: Neue Darlehen	5.8.1.d	592	1'226	1'129	1'000	1'000
FW: Neue Darlehen	5.8.1.d	104	52	36	50	50
SOB: Bestehende und neue Darlehen	5.8.1.d	5'033	4'822	4'048	3'295	3'206
Thurbo: Neue Darlehen	5.8.1.d	--	--	--	100	100
Total Substanzerhalt und Erneuerung Privatbahninfrastruktur		5'729	6'100	5'213	4'445	4'356
Infrastrukturausbau S-Bahnen, AP Ost 1. TE und SBB-Publikumsanlagen (Technische Massnahmen nach Art. 8 GöV)						
S-Bahn St.Gallen 2013	²²	4'991	4'991	4'991	4'991	4'991
S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung	²³	645	645	645	--	--
Durchmesserlinie AB	²⁴	865	865	865	865	865
Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung / Ausbau SBB-Publikumsanlagen	5.8.3.b	--	2'900	1'800	1'800	5'410
Total Infrastrukturausbau in den Agglomerationen		6'501	9'401	8'301	7'656	11'266
Infrastrukturausbau in den Agglomerationen (Technische Massnahmen nach Art. 8 GöV)						
Umsteigeknoten, Bushöfe und Haltestellen	5.8.3.c	1'570	2'195	3'070	1'320	1'075
Total Infrastrukturausbau in den Agglomerationen		1'570	2'195	3'070	1'320	1'075
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte						
Appenzeller Bahnen AG (AB)	5.8.1.e	128	115	46	48	34
Frauenfeld-Wil-Bahn AG (FW)	5.8.1.e	7	8	7	--	--
Schweizerische Südostbahn AG (SOB)	5.8.1.e	25	6	--	6	--
Thurbo AG (Thurbo)	5.8.1.e	--	--	--	--	96
Total Massnahmen für Mobilitätsbehinderte		160	129	53	54	130
Total Infrastruktur		13'960	17'825	16'637	13'475	16'827
Studien und Projektierungen						
Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung Vorprojekte sowie Auflage- und Bauprojekte ²⁵		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Total Studien und Projektierungen						
Gesamttotal Verkehrsangebot, Tarifverbunde, Infrastruktur und Projektierungen		67'549	70'630	78'134	79'733	87'232

²² Vgl. Ziff. 3.1.5 gemäss 4. öV-Programm 2009-2013.

²³ Vgl. Ziff. 3.2.1 gemäss 4. öV-Programm 2009-2013.

²⁴ Vgl. Ziff. 3.3.3. gemäss 4. öV-Programm 2009-2013.

²⁵ Die Vorprojektkosten betragen in der Regel rund 2 Prozent sowie die Auflage- und Bauprojektierungskosten rund 4 Prozent der Baukosten, abhängig von Bausumme der Infrastrukturprojekte. Die Projektierungskosten werden für die Planungsphase bevorschusst und aufwandneutral ausgewiesen.

	Ab- schnitt	2014	2015	2016	2017	2018
Potenzielle Kompensationspotenziale		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
– Erhöhung Kantonsquote (Bundesanteil)						
– Weitere Tariferhöhungen						
– Weitere Effizienzgewinne						
– Verzicht auf Angebotsausbauten						
– Anpassung Fernverkehrskonzession (REX)						
– weitere						

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 für den Ausbau des Verkehrsangebotes 2014–2018 sind (wegen der bundeseitig absehbaren Finanzierungslücke bei der Kantonsquote) ohne Bundesbeitrag gerechnet. Die Auswirkungen des Sparpakets II sind in die Berechnungen integriert. Die dargestellte Aufwandsteigerung kann durch die dargelegten Kompensationspotenziale reduziert werden. Teilweise liegen die Massnahmen jedoch ausserhalb des direkten Einflussbereichs des Kantons. Gelingt es nicht, zumindest einzelne Kompensationsmassnahmen zu realisieren, ist der weitere Angebotsausbau ab 2016 je nach Ausgestaltung des Aufgaben- und Finanzplans in Frage gestellt. Die zweckmässigen Angebotsausbauten werden im Programm dennoch namentlich abgebildet, obwohl deren Finanzierung aufgrund der bekannten Unwägbarkeiten derzeit nicht gesichert ist.

6.2.2 Gemeinden

An den vorgesehenen Ausbauten des Verkehrsangebots werden die Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit 50 Prozent über den Pool beteiligt, ebenso bei Tarifverbunden. Bei Versuchsbetrieben tragen die direkt betroffenen Gemeinden weiterhin 60 Prozent. Für die Jahre 2014 bis 2018 ergibt dies folgende Gemeindebeiträge (Angaben in 1'000 Franken):

	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Verkehrsangebot inkl. Tarifverbunde</i>	53'589	52'805	61'497	66'258	70'405
<i>Infrastruktur</i>	4'676	5'049	5'078	5'150	5'150
Gesamttotal	58'265	57'854	66'575	71'408	75'555

Zu den Gemeindebeiträgen bei technischen Massnahmen nach Art. 8 GÖV sind keine Angaben möglich. An die technischen Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG werden die Gemeinden ab 2013 Beiträge leisten. Für die Jahre 2017 und 2018 ist ein Wechsel in der Infrastrukturfinanzierung aufgrund von FABI/STEP und den geplanten Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung zu berücksichtigen. Die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur würde vollständig vom Kanton und den Gemeinden an den Bund übergehen, die Finanzierung der Publikumsanlagen hingegen vollständig an den Kanton übertragen. Im Sinne der Kohärenz des Gesamtsystems sollen die Publikumsanlagen in die öV-Poolfinanzierung integriert werden, d.h. dass die Gemeinden auch finanziell partizipieren. Im Sinne einer Planannahme würden in den Jahren 2017 und 2018 für die Gemeinden jährlich etwa ähnliche Kosten anfallen wie in den Jahren 2014–2016.

6.2.3 Vergleich zum 4. öV-Programm

Insgesamt ergeben sich im Vergleich zum 4. öV-Programm folgende Kantonsbeiträge (Angaben in 1'000 Franken):

	5. öV-Programm Jahre 2014-2018 in 1'000 Fr.	4. öV-Programm Jahre 2009-2013 in 1'000 Fr. geplant	4. öV-Programm Jahre 2009-2013 in 1'000 Fr. tatsächlich geleistet
Verkehrsangebot			
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	213'260	224'628	
Ausbau S-Bahn-Systeme	44'625	3'900	
Ausbau Regional- und Agglomerations- verkehr	43'900	14'490	
Ausbau Grundnetz	0	10'298	
Ergänzende Massnahmen	1'005	6'813	
Total Verkehrsangebot	302'790	260'129	213'953
Total Tarifverbunde	1'764	8'116	8'458
Total Infrastruktur	78'724	78'126	71'039
Gesamttotal Kantonsbeiträge	383'278	346'371	293'450

Um die Kantonsbeiträge des 5. öV-Programms mit dem 4. öV-Programm vergleichen zu können, muss der Effekt des geänderten Gemeindeschlüssels berücksichtigt werden. Über die Jahre 2014 bis 2018 ergibt dies eine theoretische Entlastung von rund 91 Mio. Franken des Kantonsanteils (vgl. Sparpaket I, Massnahme Nr. 6: Erhöhung der Gemeindebeiträge an den regionalen Personenverkehr). Der grösste Teil des Tarifverbundbeitrags ist ab 2014 im Verkehrsangebot enthalten. Im Vergleich zum 4. öV-Programm ergibt sich eine Mehrbelastung von 36,907 Mio. Franken.

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 einzutreten.

Im Namen der Regierung

Martin Gehrer
Präsident

Canisius Braun
Staatssekretär

Anhang: Fördermassnahmen in den Jahren 2014 bis 2018

Teil A:

Abteilungen nach dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz und Massnahmen nach dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

	In 1'000 Fr.
<i>Regionalverkehr, bestehendes Angebot</i>	213'260
<i>Ausbau S-Bahn-Systeme</i>	44'625
<i>Ausbau Regional- und Agglomerationsverkehr</i>	43'900
<i>Ergänzende Massnahmen</i>	1'005
<i>Tarifverbunde</i>	1'764
Total Verkehrsangebot inkl. Tarifverbunde	304'554

Teil B:

Substanzerhalt und Erneuerung Privatbahninfrastruktur: Darlehen an Privatbahnen, technische Verbesserungen nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957²⁶ und nach Art. 1 Bst. a des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971²⁷

	In 1'000 Fr.
<i>Appenzeller Bahnen AG (AB)</i>	4'947
<i>Frauenfeld-Wil-Bahn AG (FW)</i>	292
<i>Schweizerische Südostbahn AG (SOB)</i>	20'404
<i>Thurbo AG (Thurbo)</i>	200
<i>Massnahmen für Mobilitätsbehinderte</i>	526
Total	26'369

²⁶ SR 742.101.

²⁷ sGS 713.1.

Teil C:
**Investitionsbeiträge an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung
des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988²⁸**

	In 1'000 Fr.
<i>S-Bahn St.Gallen 2013</i>	24'955
<i>S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung</i>	1'935
<i>Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen</i>	4'325
<i>Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung: Weiche Gossau, Abstellanlagen St.Gallen St.Fiden, Weichenverbindung 2/3 Buchs, Ausbau SBB-Publikumsanlagen Werdenberg</i>	3'610
<i>Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung: Bahnhaltestelle Rorschach Stadt</i>	5'400
<i>Publikumsanlagen Bahnhof Unterterzen</i>	2'900
<i>Bushof Bahnhofplatz St.Gallen</i>	4'850
<i>Bushof Bahnhof St.Gallen Winkeln</i>	350
<i>Bus Umsteigeknoten Rorschach Bahnhof</i>	600
<i>Bushof Bahnhofplatz Buchs</i>	1'000
<i>Bushof Zentrum Eschenbach</i>	225
<i>Bushof Bahnhofplatz Flawil</i>	350
<i>Bushof Bahnhofplatz Wil</i>	1'750
<i>Bus Umsteigepunkt Bahnhof Arnegg</i>	105
Total	52'355

²⁸ sGS 710.5.

Beilage: Massnahmenkatalog aufgrund der Agglomerationsprogramme

(Kostenangaben in 1'000 Franken)

Teil A: Ausbauvorhaben Bahn (Ausbauvorhaben gemäss Konzept AP Ost 1. TE / Ausbau SBB-Publikumsanlagen)

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt-Kosten geschätzt ²⁹	Kantons- beitrag ³⁰	2014	2015	2016	2017	2018	Bemerkungen
St.Gallen–Wil	Weiche Gossau, Abstellanlagen St.Gallen St.Fiden, Weichenverbindung 2/3 Buchs, Ausbau SBB-Publikumsanlagen Werdenberg	63'500	36'100 ³¹	--	--	--	--	3'610 ³¹	Konzept AP Ost 1. TE und Massnahme öV-2 gem. Aggloprogramm Werdenberg-Liechtenstein 2015-2018
Rorschach	Bahnhaltestelle Rorschach Stadt	9'000	9'000	--	--	1'800 ³¹	1'800 ³¹	1'800 ³¹	Konzept AP Ost 1. TE bzw. Doppelspurverlängerung Goldach-Rorschach Stadt Massnahme 2.12.4 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018
Quarten	Publikumsanlagen Bahnhof Unterterzen	8'000	2'900	--	2'900	--	--	--	
Total		80'500	48'000	0	2'900	1'800	1'800	5'410	

²⁹ Die Kostenschätzungen für einzelne Vorhaben der SBB basieren auf Studien. Die Kosten dieser Vorhaben wurden mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen dem Mittelwert der Bandbreiten.

³⁰ Kantonsbeitrag an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988 (sGS 710.5). Es sind die Nettobeiträge nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und der Gemeindebeiträge ausgewiesen.

³¹ Es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

Teil B: Ausbauvorhaben Bus (Ausbauvorhaben der politischen Gemeinden)

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt-Kosten geschätzt ³²	Kantons- beitrag ³³	2014	2015	2016	2017	2018	Bemerkungen
St.Gallen	Bushof Bahnhofplatz St.Gallen	8'700	4'850 ³⁴	970	970	970	970	970	Massnahme gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon- Rorschach 2011-2014
St.Gallen	Bushof Bahnhof St.Gallen Winkeln	1'000	350	--	--	--	350	--	Massnahme 2.12.2 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon- Rorschach 2015-2018
Rorschach	Bus Umsteigeknoten Rorschach Hauptbahnhof	1'200	600	600	--	--	--	--	Massnahme 2.12.5 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon- Rorschach 2015-2018
Buchs	Bushof Bahnhofplatz Buchs	5'000	1'000	--	1'000	--	--	--	Massnahme SL-1 gem. Aggloprogramm Werdenberg- Liechtenstein 2015- 2018
Eschenbach	Bushof Zentrum Eschen- bach	1'300	225	--	225	--	--	--	

³² Die Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben wurden in den Agglomerationsprogrammen sowie auch in den SBB-Studien teilweise mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen in diesen Fällen dem Mittelwert der Bandbreiten.

³³ Kantonsbeitrag an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988 (sGS 710.5). Es sind die Nettobeiträge nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und der Gemeindebeiträge ausgewiesen.

³⁴ Bereits bewilligt; es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Kantonsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt-Kosten geschätzt ³⁵	Kantonsbeitrag ³⁶	2014	2015	2016	2017	2018	Bemerkungen
Flawil	Bushof Bahnhofplatz Flawil	2'000	350	--	--	350	--	--	Massnahme 2.12.7 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018
Wil	Bushof Bahnhofplatz Wil	15'000	1'750	--	--	1'750	--	--	Massnahme öV 1.1 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018
Gossau	Bus Umsteigepunkt Bahnhof Arnegg	300	105	--	--	--	--	105	Massnahme 2.12.8 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018
Total		34'500	9'230	1'570	2'195	3'070	1'320	1'075	

³⁵ Die Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben wurden in den Agglomerationsprogrammen sowie auch in den SBB-Studien teilweise mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen in diesen Fällen dem Mittelwert der Bandbreiten.

³⁶ Kantonsbeitrag an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988 (sGS 710.5). Es sind die Nettobeiträge nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und der Gemeindebeiträge ausgewiesen.

Teil C: Weitere Begehren

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt-Kosten geschätzt ³⁷	Bemerkungen
St.Gallen–Wil	Zugfolgezeit St.Gallen-Wil	25'000	Infrastrukturmassnahmen gemäss Konzept AP Ost 1. TE Finanzierung über ZEB durch Bund angestrebt
St.Gallen	Neue Haltestelle Güter- bahnhof der Appenzeller Bahnen	9'000	Teilprojekt der Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell der Appenzeller Bahnen Finanzierung über Aggloprogramm 2011-2014 (A-Massnahme) bzw. über 4. öV- Programm 2009-2013
St.Gallen	Bushof Neugestaltung Bahnhof- platz St.Gallen	40'000	Massnahme 2.14.1 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Finanzierung über Aggloprogramm 2011-2014 (A-Massnahme) bzw. über 4. öV- Programm 2009-2013
St.Gallen	öV-Haltestellen Neuge- staltung Marktplatz/Bohl St.Gallen	12'500	Massnahme 2.14.2 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 (B-Massnahme gem. Aggloprogramm 2011-2014)
St.Gallen	Rathaus-Unterführung Bahnhof St.Gallen (PU Ost)	45'000	Massnahme 2.14.4 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Finanzierung durch Stadt St.Gallen und Schweizerische Bundesbahnen
St.Gallen	Bushaltestelle und Wen- demöglichkeit in der Lüstmühle oder im Riethüsli	1'000	Massnahme 2.14.8 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Bedarf prüfen, mit Projekt Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen abstimmen
St.Gallen	Bus Umsteigeknoten Bahnhof St.Gallen St.Fiden	3'000	Massnahme 2.12.1 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Bedarf prüfen, abhängig von künftiger Arealnutzung (B-Massnahme gem. Agglopro- gramm 2011-2014)
St.Gallen	Bus/öV-Eigenstrassierung St.Gallen West-Gossau Ost (Streckung Zür- cherstrasse)	20'000	Massnahme 2.13.1 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Finanzierung Verursacherprinzip/Stadt St.Gallen (C-Massnahme gem. Agglopro- gramm 2011-2014)
St.Gallen	Bus/öV-Eigenstrassierung auf den Hauptachsen, 2. Teil	6'000	Massnahme 2.13.2 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Finanzierung Strasse/Stadt St.Gallen (A-Massnahme gem. Aggloprogramm 2011- 2014)
St.Gallen	Busspur Bogenstrasse	1'700	Finanzierung Strasse/Stadt St.Gallen

³⁷ Die Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben wurden in den Agglomerationsprogrammen sowie auch in den SBB-Studien teilweise mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen in diesen Fällen dem Mittelwert der Bandbreiten.

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt- Kosten geschätzt³⁸	Bemerkungen
St.Gallen	Busspur St.Leonhard- strasse (Bereich AB- Bahnhof)	800	Finanzierung Strasse/Stadt St.Gallen
St.Gallen	Busspur Zilstrasse	300	Finanzierung Strasse/Stadt St.Gallen
St.Gallen	Buspriorisierung Lichtsig- nalanlage Favrestrasse	500	Finanzierung Strasse/Stadt St.Gallen
St.Gallen	Diverse Bushaltestellen auf Stadtgebiet	1'000	Teilweise Ortsverkehr Finanzierung durch Stadt St.Gallen
St.Gallen	Trolleybusfahrtleitung St.Gallen-St.Georgen	3'000	Massnahme 2.14.3 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Finanzierung durch Verkehrsbetriebe St.Gallen
St.Gallen	VBSG-Depoterweiterung	30'500	Finanzierung durch Verkehrsbetriebe St.Gallen
Goldach	Bushof Bahnhofplatz Goldach	2'000	Massnahme 2.12.6 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Ausbaubedarf aufgrund Umsteigebeziehung Bahn-Bus prüfen
Goldach Rorschacher- berg Rorschach	Infrastrukturelle Anpas- sungen an das neue Seebus-Konzept 2014	1'000	Massnahme 2.14.5 gem. Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach 2015-2018 Bedarf prüfen, mit Seebus-Konzept abstimmen
St.Margrethen	Bushof Bahnhofplatz St.Margrethen	7'500	Massnahme öV-1 gem. Aggloprogramm Rheintal 2015-2018 Bedarf prüfen
St.Margrethen	Neue Rheinbrücke	25'000	Massnahme öV-1 gem. Aggloprogramm Rheintal 2015-2018 Bedarf prüfen
Sennwald	Busknoten Haag	500	Massnahme öV-4 gem. Aggloprogramm Werdenberg-Liechtenstein 2015-2018 grobe Kostenschätzung, Bedarf prüfen
Buchs- Sevelen	Doppelspur Buchs- Sevelen	85'000	Massnahme öV-2 gem. Aggloprogramm Werdenberg-Liechtenstein 2015-2018 Finanzierung über STEP (FABI) durch Bund
Sennwald Buchs Sevelen	Buspriorisierung: Rhein- querungen und Fahr- bahnhaltestellen Buchs	5'000	Massnahme öV-3 gem. Aggloprogramm Werdenberg-Liechtenstein 2015-2018 Bedarf prüfen

³⁸ Die Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben wurden in den Agglomerationsprogrammen sowie auch in den SBB-Studien teilweise mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen in diesen Fällen dem Mittelwert der Bandbreiten.

Gemeinde(n)	Vorhaben	Gesamt-Kosten geschätzt ³⁹	Bemerkungen
Uznach - Rapperswil-Jona	Doppelspur Uznach-Schmerikon, Zugfolgezeiten, Perronausbauten Uznach und Rapperswil	68'000	Massnahmen öV1 bis 4 gem. Aggloprogramm Obersee 2015-2018 Infrastrukturmassnahmen gemäss Konzept AP Ost 1. TE Finanzierung über STEP (FABI) durch Bund
Rapperswil-Jona	Diverse Bushaltestellen auf Stadtgebiet	3'000	Teilweise Ortsverkehr Finanzierung durch Stadt Rapperswil-Jona
Rapperswil-Jona	Buspriorisierung	5'000	Massnahme öV15 gem. Aggloprogramm Obersee 2015-2018 Finanzierung Strasse/Kanton
Uzwil	Bushof Bahnhofplatz Uzwil	5'000	Massnahme öV 1.1 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Realisierung im Jahr 2013, Finanzierung über 4. öV-Programm 2011-2014
Zuzwil	Busgängiger Ausbau des Knotens Neuberg	500	Massnahme öV 3.1 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung Strasse/Kanton
Oberuzwil Wil Oberbüren	Aufwertung Bushaltestellen	400	Massnahme öV 1.5 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung durch Strasse/Gemeinden
Wil	Verbesserung Zugang Bahnhof Bronschhofen AMP	150	Massnahme öV 1.4 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung durch Stadt Wil
Wil und Region	Veloabstellanlagen bei öV-Haltestellen	1'200	Massnahme öV 1.7 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung durch Gemeinden
Wil und Region	Bushaltestellen Ausbau Zufahrten (Kasseler Sonderbord)	2'500	Massnahme öV 1.6 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung durch Strasse/Gemeinden
Wil und Region	Bau neuer Bushaltestellen	1'750	Massnahme öV 5.1 gem. Aggloprogramm Wil 2015-2018 Finanzierung durch Strasse/Gemeinden
Total		412'800	

³⁹ Die Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben wurden in den Agglomerationsprogrammen sowie auch in den SBB-Studien teilweise mit einer Bandbreite angegeben. Die geschätzten Gesamtkosten entsprechen in diesen Fällen dem Mittelwert der Bandbreiten.

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018

Entwurf der Regierung vom 17. April 2013

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 17. April 2013⁴⁰ Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

1. Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2014 bis 2018 nach dem Programm im Anhang zu diesem Erlass in einem Kostenrahmen von insgesamt 383'278'000 Franken.
2. Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2014 angewendet

⁴⁰ ABI ...