

Interpellation Locher-St.Gallen / Güntzel-St.Gallen / Dürr-Widnau (85 Mitunterzeichnende)  
vom 20. Februar 2018

## **Gesamtverkehrsstrategie – wo bleiben Gesamtsicht und Aussenblick?**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. Juni 2018

Walter Locher-St.Gallen, Karl Güntzel-St.Gallen und Patrick Dürr-Widnau erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 20. Februar 2018, ob in der «Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen» (GVS SG) nicht klare Aussagen fehlen, wie sich der Kanton St.Gallen künftig innerhalb der Schweiz und gegenüber dem grenznahen Ausland verkehrspolitisch positionieren will. Darüber hinaus fehlten auch strategische Aussagen zu den Grossprojekten im Strassenbau, zur Zielrichtung der Regierung bei den Agglomerationsprojekten, zu den Absichten zur Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafens St.Gallen-Altenrhein und zu den Absichten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der nationalen und internationalen Zentren mit dem öffentlichen Verkehr (öV). Schliesslich solle der Kanton St.Gallen seine Interessen bei den anstehenden Vernehmlassungen zur Weiterentwicklung und zum Ausbau des Nationalstrassennetzes wie auch zur dritten Generation der Agglomerationsprogramme deutlich wahrnehmen – auch in Bezug auf eine rasche Realisierung erkannter Verkehrsprobleme.

Die Regierung beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Die Gesamtverkehrsstrategie bildete die strategische kantonale Grundlage für die Ausarbeitung des 17. Strassenbauprogramms und des 6. öV-Programms für die Jahre 2019 bis 2023 (40.18.02 / 36.18.01 / 36.18.02 / 36.18.03). Konkret wurde unter anderem mittels einer Eingangsprüfung ermittelt, ob die gestellten Begehren Auswirkungen auf andere Verkehrsträger haben und ob auf Ausbauten verzichtet werden kann, indem das Bedürfnis durch einen anderen Verkehrsträger abgedeckt wird. Auf Bundesebene erfolgte die Abstimmung der Projekte über die Bundesprogramme Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene), Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) und über die Agglomerationsprogramme.
2. Die Strategie der Regierung richtet sich nach den Aufträgen, die ihr der Kantonsrat im Rahmen der Beratung des Berichts 40.17.05 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» erteilte. Der Kantonsrat nahm am 28. November 2017 vom Bericht Kenntnis und stimmte den Anträgen der vorberatenden Kommission einstimmig zu. Er lud damit die Regierung ein, auf die Umsetzung der Beschlüsse zur zukünftigen Bahninfrastruktur (ZEB) zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Winterthur–Wil–St.Gallen konsequent zu bestehen, den Ausbau des Zentrums St.Gallen als Vollknoten einzufordern, die Umsetzung der im Rahmen von FABI<sup>1</sup> beschlossenen Leistungssteigerungen im Rheintal voranzutreiben, den Anschluss des Rheintals an das nationale Fernverkehrsnetz mittels schlanken Anschlüssen zu sichern sowie die internationalen Verbindungen nach München und in den süddeutschen Raum zu sichern und zu verbessern.
- 3./4. In Deutschland, Österreich, der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein ist die Planung der Schieneninfrastruktur Sache des Bundes bzw. des Landes. Die Koordination der Ausbauschritte erfolgt auf nationaler Stufe mit Beteiligung der betroffenen Kantone und Länder.

<sup>1</sup> Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur.

Die strategische Koordination des Kantons St.Gallen mit den Nachbarländern findet in der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) statt. Die IBK hat die Verbesserung der über- und innerregionalen Verkehrsanbindung und die optimale Anbindung der Region an internationale Verkehrsnetze als strategische Schwerpunkte definiert (Leitbild und Strategie der IBK für die Bodenseeregion vom 15. Dezember 2017). Erste Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind die Einführung des Stundentakts im Schnellzugsverkehr zwischen St.Gallen und Konstanz ab dem Jahr 2019, die Einführung des Halbstundentakts zwischen St.Margrethen und Bregenz ab dem Jahr 2021 sowie die Reisezeitverkürzung und Taktverdichtung zwischen St.Gallen und München ab dem Jahr 2021. Die Einführung der S-Bahn FL.A.CH zwischen Buchs und Feldkirch ist aufgrund eines Dissenses zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und Österreich weiterhin blockiert.

5. Die Regierung begrüsst die in den genannten Programmen des Bundes enthaltenen Agglomerations- bzw. Strassenprojekte. Die Umsetzungsaussichten variieren und sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Abhängigkeiten unterschiedlich zu betrachten:

*S18: Bodensee Schnellstrasse:*

Im Herbst 2011 konnte das Land Vorarlberg das konsensorientierte Planungsverfahren Mobilität im Rheintal (MIR) abschliessen. Strassenseitig sieht diese Planung die Verbindung der beiden Rheintalautobahnen (Schweizer N13 mit der österreichischen A14) im Raum St.Margrethen – Lustenau vor. Die beiden favorisierten Lösungen wurden durch die Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und das Land Vorarlberg zwischenzeitlich so weit vorangetrieben, dass die Projektierung für das kurze Ergänzungsstück vom Anschluss St.Margrethen bis zur Landesgrenze mit dem vorgesehenen Zollamt gestartet werden kann. Die Verantwortlichkeiten für die Anbindung von der Landesgrenze bis zur A1 / A13 und das erforderliche Areal für die Zollabfertigung konnten anfangs dieses Jahres geklärt werden. Da es sich um einen Grenzübergang von nationaler Bedeutung handelt, wird die Zollabfertigung und die Anbindung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) realisiert werden. Das Land Vorarlberg und die ASFINAG streben einen Baustart im Jahr 2025 an.

*Diepoldsau; Netzstrategie DHAMK<sup>2</sup>:*

Im Frühjahr 2014 startete das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen zusammen mit dem Land Vorarlberg und den Gemeinden Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder und Oberriet (Kriessern) den Prozess «Netzstrategie DHAMK» mit dem Ziel, die österreichische Autobahn A14 mit der schweizerischen Nationalstrasse N13 im mittleren Rheintal zu verbinden und die betroffenen Ortsdurchfahrten zu entlasten. Dazu wurden strategische Ausrichtungen und Massnahmenkonzepte erarbeitet, die in der Folge bewertet wurden. Die Stadt Hohenems und die Gemeinde Altach baten nach Vorliegen der Resultate um eine zusätzliche Beratungszeit, um die lokalen Auswirkungen mit der Bevölkerung zu reflektieren. Die beiden Kommunen haben eine Stellungnahme bis Ende 2020 in Aussicht gestellt. Das Projekt wird mit den erarbeiteten Resultaten in das Agglomerationsprogramm (AP) Rheintal 4. Generation überführt, das im Jahr 2017 gestartet wurde.

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

Gleichzeitig zur Planung des neuen Nationalstrassenanschlusses mit Zubringer wurde eine Weiterführung der Zubringerstrasse von der Sulzstrasse bis ins Zentrum von Rorschach geplant. Dieser N01-Zubringer aus dem Zentrum der Region Rorschach wird künftig zur Kan-

---

<sup>2</sup> Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern.

tonsstrasse und ist nötig, um den Verkehr ab der Autobahn (Knoten Sulzstrasse) im Agglomerationsgebiet Goldach/Rorschach/Rorschacherberg nachhaltig und zielgerichtet zu bündeln bzw. zu verteilen.

Der gemeinsam durch die drei Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg sowie den Kanton St.Gallen erarbeitete Masterplan ist als Stadtentwicklungskonzept zu verstehen, das auf einem der neuen Situation angepassten Gesamtverkehrskonzept aufbaut. Der Masterplan zeigt auf, wie sich die Region Rorschach durch die neue Kantonsstrasse zum See betreffend Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr in Zukunft entwickeln kann. Die Resultate dieses Masterplans wurden im Jahr 2017 der Öffentlichkeit präsentiert und anschliessend wurde bei der Bevölkerung eine konsultative Umfrage durchgeführt. Das Ergebnis war eine grossmehrheitlich positive Haltung und Unterstützung des Vorhabens durch die betroffene Bevölkerung der drei Standortgemeinden. Mit der Verabschiedung des Masterplans wurde die Planungsphase abgeschlossen und die Projektierungsphase ausgelöst. Es wird das Ziel verfolgt, in der zweiten Hälfte 2019 für die Kantonsstrasse die Anhörung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) durchzuführen und das Projekt im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms zusammen mit dem Nationalstrassenanschluss, der in der Zuständigkeit des ASTRA liegt, zur Baureife zu führen.

*Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West:*

Das ASTRA erarbeitet in der Filiale Winterthur zurzeit ein Generelles Projekt für den neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West. Die durchgeführte Masterplanung Wil-West hat sowohl die exakte Lage des Anschlusses definiert als auch die Funktion des untergeordneten Netzes nachgewiesen. Daraufhin hat das ASTRA die Arbeiten am Generellen Projekt weitergeführt. Der Anschluss Wil-West mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) wie auch die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen sind Bestandteile der 2. und 3. Generation des Agglomerationsprogramms (AP) Wil. Obwohl der Nationalstrassenanschluss in der Kompetenz des Bundes liegt und auch durch den Bund finanziert wird, ist eine Abstimmung mit dem AP Wil zwingend. Der provisorische Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), der Aussagen zur Priorisierung und auch zur Mitfinanzierung der Netzergänzung Nord und der weiteren Elemente über den Agglomerationsfonds enthält, stufte das Vorhaben Netzergänzung Nord in die Priorität B (2023–2026) ein. Der Kanton St.Gallen forderte daraufhin die Umpriorisierung in die höchste Prioritätsstufe A (2019–2022). Der definitive Bericht des ARE ist bis Herbst 2018 zu erwarten. Es wird das Ziel verfolgt, in der zweiten Hälfte 2019 für die Kantonsstrasse die Anhörung nach Art. 35 StrG durchzuführen und das Projekt im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms zusammen mit dem Strassenteil des Kantons Thurgau und dem Nationalstrassenanschluss, der in Zuständigkeit des ASTRA liegt, zur Baureife zu führen.

6. Die GVS SG gibt Hinweise auf die langfristige Entwicklung des Verkehrssystems sowie kurz- und mittelfristige Vorgaben für die Priorisierung von Vorhaben in den sektoralen Planungen. Sie legt die Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln fest und bezeichnet (neue) Handlungsfelder. Die GVS SG gibt zudem Empfehlungen für weitere Arbeiten und organisatorische Belange, enthält jedoch keine konkreten Umsetzungsmassnahmen. Aus diesem Grund sind die in der Interpellation genannten Umfahrungslösungen nicht in der GVS SG zu finden.
7. Das ASTRA begann im Jahr 2017 mit der Erarbeitung des Generellen Projekts für die «3. Röhre Rosenberg tunnel». Ursprünglich war vorgesehen, die «3. Röhre Rosenberg tunnel» und die «Teilsperre Güterbahnhof» in einem gemeinsamen Generellen Projekt des ASTRA abzuhandeln. Weil aber für die «Teilsperre Güterbahnhof» und den «Tunnel Liebegg» die Grundlagenplanungen zuerst noch abgeschlossen werden mussten, hat das ASTRA in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen Ende September 2016 entschieden, die «3. Röhre Rosenberg tunnel» vorzuziehen und die Ausarbeitung eines Generellen Projektes

dafür sofort an die Hand zu nehmen. Damit können die verfügbaren Ressourcen beim ASTRA bestmöglich eingesetzt und das Gesamtvorhaben kann schneller realisiert werden. Unbestritten ist sowohl seitens des ASTRA als auch seitens des Kantons St.Gallen das gemeinsame Ziel, die beiden Bundesprojekte «3. Röhre Rosenberg tunnel» und «Teilspange Güterbahnhof» gleichzeitig zu realisieren. Die Federführung der Planungen «Teilspange Güterbahnhof» und «Tunnel Liebegg» lag beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, begleitet durch das Tiefbauamt des Kantons Appenzell Ausserrhoden, durch die Stadt St.Gallen und durch das ASTRA.

Nach Abschluss dieses strategischen Planungsprozesses, in dem die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) entscheidender Bestandteil ist, wird das ASTRA die Erarbeitung eines Generellen Projekts für die «Teilspange Güterbahnhof» beginnen. Der «Tunnel Liebegg» wird voraussichtlich koordiniert mit den beiden Nationalstrassenprojekten des Bundes als Kantonsstrassenvorhaben realisiert werden. Die entsprechenden Absprachen zwischen dem ASTRA und dem Kanton St.Gallen sind noch im Gang.

Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) will der Bund den Verkehrsfluss und die Verträglichkeit der Autobahnen in den städtischen Agglomerationen verbessern. Im vorliegenden Programm sind zwei Projekte für den Kanton St.Gallen enthalten: Die Engpassbeseitigungen auf dem Abschnitt Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel) und dem Abschnitt Neudorf – Meggenhus. Die Regierung begrüsst, dass die beiden Ausbauvorhaben in der Vorlage enthalten sind. Sie weist in der Vernehmlassung darauf hin, dass neben der 3. Röhre die Kosten für die Teilspange mit Anschluss im Bereich des Güterbahnhofsareals berücksichtigt werden müssen.

8. Eine enge Zusammenarbeit mit dem ASTRA sowie mit den betroffenen Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden, mit der Stadt St.Gallen wie auch mit der Gemeinde Teufen sind die Basis für eine erspriessliche und zielgerichtete Projektentwicklung, die gemäss dem genannten STEP Nationalstrassen ab dem Jahr 2030 zu einer Umsetzung der Vorhaben führen soll. Die Regierung sieht vor, dass nach Vorliegen der Projektkosten ein Kostenteiler zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden festgelegt werden kann.
9. Der Flugverkehr ist bewusst nicht Gegenstand der Gesamtverkehrsstrategie. Der Hauptgrund ist, dass der Kanton keinen direkten Einfluss auf die Entwicklung des öffentlichen Luftverkehrs geltend machen kann wie etwa durch die Bestellung von Leistungen oder die Bereitstellung von Infrastruktur. Auch der Luftverkehr gilt zwar als öffentlich, wenn er bestimmte Kriterien zu erfüllen vermag. Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene wird er aber nur betrieben, wenn das Angebot auf eine hinreichende Nachfrage trifft und durch entsprechende Erträge finanziert werden kann. Staatliche Finanzunterstützung ist nicht vorgesehen. Die Bestrebungen der Regierung beim Luftverkehr richten sich auf die Rahmenbedingungen für eine möglichst gute Erschliessung des Kantons mit öffentlichem Luftverkehr. Diese sind beim Flugplatz Altenrhein bekanntlich aufgrund der bestehenden internationalen Vereinbarungen der Schweiz mit Österreich eng begrenzt und können nur auf dem Verhandlungsweg ausgeweitet werden. Die Regierung bemüht sich, mit dem Land Vorarlberg eine gemeinsame Haltung zur Entwicklung des Flugplatzes Altenrhein zu finden. Zu diesem Zweck wurde gemeinsam eine Interessenanalyse in Auftrag gegeben. Basierend auf den Ergebnissen dieser Analyse sollen die zukünftigen Perspektiven des Flugplatzes auf der politischen Ebene abgesteckt werden. Die Regierung ist zuversichtlich, mit der in Kürze vorliegenden Interessenanalyse eine gut abgestützte Diskussionsgrundlage zu erhalten, um mit der Vorarlberger Regierung in dieser Sache einen Schritt weiterzukommen. Mit dem Bund und dort namentlich mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, in dessen Zuständigkeit die Luftfahrt liegt, steht der Kanton in einem engen Austausch.

10. Die Regierung begrüsst es, dass die beiden Ausbauprojekte auf dem Abschnitt Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenbergstunnel) und auf dem Abschnitt Neudorf – Meggenhus in der Vorlage zum STEP Nationalstrassen enthalten sind. Sie weist in ihrer Stellungnahme an den Bund insbesondere darauf hin, dass neben der 3. Röhre auch die Kosten für die Teilsperre mit Anschluss im Bereich des Güterbahnhofareals berücksichtigt werden müssen. Um den Engpass zu entschärfen und das Strassennetz in der Stadt St.Gallen zu entlasten, ist neben dem Ausbau der Stammstrecke auch die Teilsperre zu realisieren.

Um den Ostschweizer Interessen beim Bund entsprechend Gewicht zu verleihen, haben die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhodens und Appenzell Innerrhodens vereinbart, in ihren Stellungnahmen zur STEP-Vorlage jeweils auch die Ausbaubegehren der Strecken aus dem Neuen Netzbeschluss des Bundes (NEB-Strecken) der Nachbarkantone explizit zu unterstützen. So hat die St.Galler Regierung in ihrer Stellungnahme neben den oben aufgeführten eigenen Begehren auch die Bodensee-Thurtalstrasse im Kanton Thurgau und die Umfahrung Herisau mit Anschluss an die Nationalstrasse A1 des Kantons Appenzell Ausserrhodens unterstützt.

Die Regierung ist auch mit dem vorliegenden Bundesbeschluss zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs im Grundsatz einverstanden. Sie hat in ihrer Stellungnahme an den Bund jedoch bei der vorgeschlagenen Priorisierung des Bundes auf wichtige Zusammenhänge zwischen einzelnen Massnahmen, Massnahmenpaketen und übergeordneten Massnahmen hingewiesen und in den einzelnen Agglomerationsprogrammen konkrete Änderungen gefordert.