

3. öV-Programm:

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. August 2003

Inhaltsverzeichnis

Seite

<i>Zusammenfassung</i>	3
1 Umfeld und Stossrichtungen.....	4
1.1 Auftrag des Kantonsrates	4
1.1.1 Fünfjahresprogramme	4
1.1.2 Gegenstand des 3. öV-Programms	4
1.1.3 Koordination des Strassenbau- und öV-Programms.....	4
1.2 Gesamtverkehr	5
1.2.1 Bund	5
1.2.2 Kanton.....	7
1.2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr.....	9
1.3 Öffentlicher Verkehr.....	10
1.3.1 Grossprojekte des Bundes	10
1.3.2 Leistungsvereinbarung Bund-SBB.....	13
1.3.3 Kanton.....	14
1.3.4 Kantonale Stossrichtungen für den öffentlichen Verkehr	15
2 Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 1999 bis 2003	15
2.1 Erzielte Verbesserungen	15
2.1.1 Einführung der S-Bahn St.Gallen	15
2.1.2 Einführung des Tarifverbunds Ostwind.....	16
2.1.3 Diverse Angebotsoptimierungen und Infrastrukturverbesserungen.....	16
2.2 Mittelbedarf nach Plan und effektiv	16
2.2.1 Übersicht.....	16
2.2.2 Begründung der Abweichungen	17
3 Entwicklung des 3. öV-Programms.....	17
3.1 Konzept für die Massnahmenentwicklung 2004 bis 2008.....	17
3.1.1 Ansatz.....	17
3.1.2 Umsetzung der SPöV-Leitsätze.....	18
3.1.3 Bewertung und Priorisierung von Massnahmen	18
3.2 Bildung von Massnahmenpaketen	19
4 Geplante Massnahmen in den Jahren 2004 bis 2008	20
4.1 S-Bahnsysteme	20
4.1.1 S-Bahn St.Gallen, Erste Ergänzung	20
4.1.2 S-Bahn Zürich, Dritte Teilergänzung	21
4.2 Agglomerationsverkehr.....	21
4.2.1 Agglomeration St.Gallen	21
4.2.2 Agglomeration Rorschach(-Arbon)	23
4.2.3 Agglomeration Altstätten-Heerbrugg	23
4.2.4 Agglomeration Buchs-Sargans.....	23

4.2.5	Agglomeration Rapperswil/Jona	23
4.2.6	Agglomeration Wil	24
4.3	Tarifverbunde	24
4.3.1	Bestehende Verbunde	24
4.3.2	Virtueller Abo-Verbund mit dem Zürcher Verkehrsverbund	24
4.3.3	Integraler Tarifverbund Ostwind	24
4.4	Grundversorgung und Städteverbindungen	25
4.4.1	Grundversorgung	25
4.4.2	Randstundenangebot	25
4.4.3	Städteverbindungen	26
4.5	Ergänzende Massnahmen	26
4.5.1	Mobilitätsbehinderte	26
4.5.2	Sicherheit	27
4.5.3	Fahrzeuge	27
4.5.4	Fahrgastinformationen	28
4.5.5	Haltestellen	28
4.5.6	Schienengüterverkehr	28
4.6	Beitragsberechtigte Massnahmen der Transportunternehmen	29
4.6.1	Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen	29
4.6.2	Massnahmen der SBB mit Kantonsbeteiligung	29
4.7	Umsetzung	30
4.7.1	Organisatorische Massnahmen	30
4.7.2	Neue Finanzierungsinstrumente	30
4.7.3	Gesetzesanpassungen	30
5	Finanzierung und Mittelbedarf	31
5.1	Finanzierung	31
5.1.1	Verkehrsangebot	31
5.1.2	Tarifverbunde	31
5.1.3	Infrastruktur	32
5.2	Mittelbedarf	32
5.2.1	Staat	32
5.2.2	Gemeinden	35
5.2.3	Weitere Finanzierungspartner	36
6	Antrag	36
Beschlussesentwurf (Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008)		37
Anhang		38

Zusammenfassung

Die Jahre 2003 und 2004 stellen für den öffentlichen Verkehr Schlüsseljahre dar. Neben dem "Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008" (nachfolgend 3. öV-Programm genannt) werden in den Jahren 2003 und 2004 der vom Verkehrsrat der Verkehrsregion St.Gallen in Auftrag gegebene Projektbericht der SBB zur "Ersten Ergänzung der S-Bahn St.Gallen" und die Botschaften des Bundesrates zur "Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz", zur "Neat Integration Ostschweiz, Phase 2" und zu "Bahn 2000, 2. Etappe" (FinöV-Projekte) erwartet. Damit wird der Ausbau der nationalen Schieneninfrastruktur für die Jahre 2005 bis 2020 weitgehend bestimmt sein. Beeinflusst werden diese in mehrjährigen Planungen erarbeiteten Ausbauprojekte durch kurzfristig notwendige Sparmassnahmen. Namentlich das Entlastungsprogramm 2003 des Bundes und das St.Galler Massnahmenpaket 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushaltes haben Auswirkungen auf Umfang und Zeitpunkt der Ausbauschritte und zwingen zu einer noch stärkeren Priorisierung.

Das 3. öV-Programm sieht in den Jahren 2004 bis 2008 in folgenden Bereichen einen moderaten Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton vor:

1. Ergänzung der S-Bahnsysteme St.Gallen und Zürich;
2. Leistungsfähige Bussysteme für den Agglomerationsverkehr in den einzelnen Regionen;
3. Weiterentwicklung des Tarifverbunds Ostwind zu einem integralen Verbund mit Einzelbilletten;
4. Ausbau der Grundversorgung und Verbesserung von Städteverbindungen;
5. Ergänzende Massnahmen in den Bereichen Qualität, Sicherheit und Güterverkehr;
6. Mitfinanzierung von erforderlichen Investitionen der Transportunternehmen.

Die jährlichen Kantonsbeiträge an die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots steigen leicht von 19,6 Mio. Franken im Jahr 2003 auf 21,1 Mio. Franken im Jahr 2008. Positive Auswirkungen auf die jährlichen Kantonsbeiträge ergeben sich aus der Erhöhung der Gemeindeanteile an der Abgeltung für den öffentlichen Regionalverkehr ab dem Jahr 2005 von 45 auf 50 Prozent gemäss Massnahmenpaket 2004. Die moderate Ausbaustrategie trägt der angespannten Haushaltslage Rechnung und nimmt in Kauf, dass die im Strategieplan Öffentlicher Verkehr formulierten Leitsätze nur teilweise oder erst später umgesetzt werden können. Mit den beantragten Mitteln können voraussichtlich gut die Hälfte der als zielkonform evaluierten Angebotsverbesserungen gemäss Ziff. 4 dieser Botschaft umgesetzt werden. Prioritär sollen jene Massnahmen realisiert werden, die eine hohe Nachfrage abdecken können und ein gutes Nutzen-/Kostenverhältnis aufweisen.

Insgesamt belaufen sich die Kantonsbeiträge für das Verkehrsangebot der Jahre 2004 bis 2008 auf etwa 100 Mio. Franken. Davon sind rund 92 Mio. Franken für die Weiterführung der im Jahr 2003 bestehenden Angebote erforderlich. Die knapp 8 Mio. Franken für Ausbauschritte sind zur Hälfte für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Die Weiterführung und der Ausbau des Tarifverbunds beanspruchen rund 8 Mio. Franken, was etwa dem heutigen Kostenniveau entspricht. Der Umfang und damit die Aufwendungen für die "Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen" sind voraussichtlich erst Ende des Jahres 2003 bekannt und deshalb im vorliegenden 3. öV-Programm nicht enthalten.

Bei den Investitionen für technische Verbesserungen der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) im Rahmen des 8. Rahmenkredites und der Bahnreform 2 sind Kantonsbeiträge von 22,3 Mio. Franken geplant. Für technische Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind rund 9 Mio. Franken vorgesehen. Investitionsbeiträge für die "Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen" sind im 3. öV-Programm nicht enthalten, da der Projektierungsstand noch keine gesicherten Aussagen über die erforderlichen Massnahmen und deren Kosten erlaubt.

Insgesamt werden für die Weiterführung des heutigen Verkehrsangebotes und Tarifverbundes, den moderaten Ausbau und die Beiträge an Investitionen in den Jahren 2004 bis 2008 139,4 Mio. Franken Kantonsbeiträge beantragt. Für die 90 Gemeinden resultieren Kosten von 123,6 Mio. Franken. Die erforderlichen Mittel für die "Erste Ergänzung der S-Bahn St.Gallen" werden in einer separaten Vorlage zu beschliessen sein.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 (nachfolgend 3. öV-Programm genannt).

1 Umfeld und Stossrichtungen

1.1 Auftrag des Kantonsrates

1.1.1 Fünfjahresprogramme

Nach Art. 21 Bst. a des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5, abgekürzt GöV) beschliesst der Kantonsrat ein mehrjähriges Programm über die geplanten Förderungsmassnahmen und deren Finanzierung. Den Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1994 bis 1998 verabschiedete der Kantonsrat am 27. September 1994 (ProtGR 1992/96 Nr. 566). Am 2. Dezember 1998 erliess er den Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1999 bis 2003 (ProtGR 1996/2000 Nr. 428). Für die Jahre 2004 bis 2008 wird somit das 3. öV-Programm vorgelegt.

1.1.2 Gegenstand des 3. öV-Programms

Das 3. öV-Programm beinhaltet Massnahmen zur Umsetzung der Stossrichtungen gemäss Strategieplan Öffentlicher Verkehr (SPöV), die eine massgebliche Finanzierung seitens des Kantons erfordern und die sich in einem mittelfristigen Horizont mit konkreten Massnahmen realisieren lassen.

Nicht Bestandteil des 3. öV-Programms sind Massnahmen, die sich aus der Projektstudie der SBB zur Ersten Ergänzung der S-Bahn St.Gallen und darauf basierenden Beschlüssen des Verkehrsrates der Verkehrsregion St.Gallen ergeben. Die Projektergebnisse und Beschlüsse liegen voraussichtlich Ende des Jahres 2003 vor.

Wesentliche Zielsetzungen des SPöV, insbesondere die Verbesserungen der nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen, werden im Rahmen der Grossprojekte des Bundes "Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz", "Neat Integration Ostschweiz, Phase 2" und "Bahn 2000, 2. Etappe" ab dem Jahr 2005 umzusetzen sein. Die Bundesprojekte wiederum bilden eine massgebliche Grundlage für die aufwärtskompatible Ausgestaltung kantonaler Angebots- und Infrastrukturausbauten.

1.1.3 Koordination des Strassenbau- und öV-Programms

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 Ausbauvorhaben für den Individual- und den öffentlichen Verkehr zeitgleich zu behandeln und die Schwerpunkte der st.gallischen Verkehrspolitik in einer rollenden Planung festzulegen.

Für die Jahre 2004 bis 2008 wird dem Kantonsrat zeitgleich mit dem 3. öV-Programm das 14. Strassenbauprogramm vorgelegt. Die Erarbeitung wurde terminlich und inhaltlich koordiniert. Ziff. 1.2 dieser Botschaft zum Gesamtverkehr wurde für beide Verkehrsprogramme gemeinsam erarbeitet und ist identisch. In Ziff. 1.3 dieser Botschaft werden die spezifisch für den öffentlichen Verkehr relevanten Aussagen zum Umfeld und den Stossrichtungen zusammengefasst.

1.2 Gesamtverkehr

1.2.1 Bund

Gesamtverkehrspolitik

Anfang des Jahres 1972 beschloss der Bundesrat, eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) ausarbeiten zu lassen. Die Verkehrsprobleme der Schweiz sollten eingehend untersucht und Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik ausgearbeitet werden. Mitte des Jahres 1988 wurde der Vorschlag, die allseits anerkannten Ergebnisse der GVK des Jahres 1977 in einem Gesamtpaket (KVP) in der Bundesverfassung zu verankern, in einer Volksabstimmung verworfen. Die Umsetzung der Grundideen der ursprünglichen GVK erfolgte hernach in einzelnen Schritten und beanspruchte damit mehr Zeit als vorgesehen.

Heute verfolgt die schweizerische Verkehrspolitik gemäss dem Bericht des Bundesrates Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002 vom 27. März 2002 das Ziel, eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass die Mobilitätsbedürfnisse wirtschaftlich tragbar und effizient befriedigt werden, dass alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile Zugang zur Mobilität haben und dass die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigt werde.

Zur Umsetzung des Zieles, die Mobilität nachhaltig zu bewältigen, braucht es nach den Grundsätzen für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, festgehalten im gemeinsamen ‚Dachkapitel‘ der Sachpläne Schiene/öV und Strasse;

- eine nachhaltige Verkehrspolitik;
- eine koordinierte Verkehrsinfrastrukturplanung;
- die Verknüpfung zwischen Verkehrspolitik und Raumordnungspolitik.

Zur Verwirklichung seiner Ziele bereitet der Bund eine Reihe von Massnahmen vor, von denen die für die st.gallische Verkehrsplanung wichtigsten nachstehend kurz erläutert werden.

Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA)

Stärkung und Weiterentwicklung der föderalen Strukturen der Schweiz lautet das Kernanliegen des Reformprojektes NFA. Die vorgeschlagene Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung wird im Bereich des Strassenverkehrs dazu führen, dass Nationalstrassenbau, -unterhalt und -betrieb Sache des Bundes werden (Kosten 100 Prozent zulasten des Bundes). Bei den Hauptstrassen ist eine Teilentflechtung vorgesehen. Für gewöhnliche Vorhaben soll die Zuständigkeit beim Kanton liegen. Grossvorhaben sollen als Verbundaufgabe ausgestaltet werden. Für beide Fälle stellt der Bund einen Teil der notwendigen Mittel zur Verfügung.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs beteiligt sich der Bund im bisherigen Rahmen an der Finanzierung der Investitionen für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur. Von den Kantonen wird erwartet, dass sie künftig im öffentlichen Agglomerationsverkehr verstärkt zusammen arbeiten. Neu kann sich der Bund auch bei grossen Infrastrukturinvestitionen in Agglomerationsräumen engagieren. In beiden Fällen fliessen die Bundessubventionen auf der Grundlage von konkreten Leistungsvereinbarungen an Zweckverbände. Im Gegensatz dazu

bleibt der öffentliche Regionalverkehr weiterhin eine Verbundaufgabe. Der zweckgebundene Finanzierungsanteil des Bundes wird von durchschnittlich 70 Prozent auf 50 Prozent herabgesetzt.

Der Bundesrat hat die erste Botschaft zur NFA (Verfassungsartikel) am 14. November 2001 verabschiedet. Nach den parlamentarischen Beratungen ist eine Volksabstimmung durchzuführen. Es ist vorgesehen, dass die zweite NFA-Botschaft (Gesetzesrevisionen) dem Parlament nach Annahme der Verfassungsänderungen durch das Volk unterbreitet wird. Die NFA könnte aus heutiger Sicht frühestens im Jahr 2006 wirksam werden.

Sachpläne des Bundes (Schiene/öV und Strasse)

Der Bund legt seine Verkehrsinfrastrukturplanung hauptsächlich in Sachplänen nach Art. 13 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (SR 700) fest. Mit den Sachplänen Schiene/öV (Federführung Bundesamt für Verkehr) und Strasse (Federführung Bundesamt für Strassen) werden die neuen Infrastrukturen im Schienen- und Strassenbereich langfristig geplant und zugleich mit der aufeinander abgestimmten Erarbeitung der beiden Sachpläne erste Schritte zur koordinierten Verkehrspolitik des Bundes unternommen. Aufgrund der gleichzeitigen Erarbeitung der Sachpläne Schiene/öV und Strasse können allfällige Erweiterungen und Ausbauten aller Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden.

Mit dem Sachplan Schiene/öV erarbeitet der Bund ein übergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der verschiedenen Projekte und Konzepte im öffentlichen Verkehr (AlpTransit, Bahn 2000, Bahnreform u.a.m.).

Beim Sachplan Strasse geht es namentlich um die Festlegung eines Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Bundesstrassennetz) und um das Aufzeigen von Schwachstellen im Netz nach einheitlichen Zielen und Kriterien.

In einem gemeinsamen ‚Dachkapitel‘ der beiden Sachpläne werden die Entwicklung des Landverkehrs, die Rahmenbedingungen und der Handlungsbedarf beschrieben und danach die Grundsätze zur Verkehrsinfrastrukturplanung festgelegt. Mittelfristig sollen die beiden Sachpläne zusammen mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und ergänzt um das Thema Langsamverkehr in einem Sachplan Verkehr zusammengefasst werden.

Die Sachpläne Schiene/öV und Strasse wurden in den Kantonen Ende des Jahres 2002 zur Anhörung der kantonalen, regionalen und kommunalen Behörden sowie zur Information und Mitwirkung der Bevölkerung öffentlich aufgelegt.

Agglomerationsprogramm

Der Agglomerationsverkehr ist auf Bundes- wie auf Kantonsebene eine der grossen Herausforderungen der nächsten Jahren. Die heute oft noch guten Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationen können sich aufgrund der absehbaren Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen massiv verschlechtern, wenn nicht rechtzeitig gehandelt wird. Eine vom Bund eingesetzte Expertengruppe (Expertengruppe Bieri) gelangte zur Erkenntnis, dass Kantone und Gemeinden nicht mehr in der Lage sind, die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur allein zu finanzieren. Der Bund müsse daher sein Engagement im Agglomerationsverkehr verstärken.

Im Bericht des Bundesrates zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 wird festgehalten, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomerationen von Bedeutung für die ganze Schweiz ist und sich der Bund deshalb – in Ergänzung zu den Kantonen und Gemeinden – verstärkt engagieren wird. Als Ziele werden genannt:

1. *Die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sichern und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.*
2. *Ein polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen erhalten.*

3. *Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume geordnet werden.*

Die Stossrichtungen von Bund und Kanton St.Gallen decken sich weitgehend, finden sich diese Ziele doch in ähnlicher Form auch im kantonalen Richtplan.

Im Verkehrsbereich wird insbesondere eine verbesserte vertikale und horizontale Zusammenarbeit angestrebt. Der Bund setzt sich deshalb für eine koordinierte Planung und Finanzierung des Verkehrs sowie für eine Abstimmung von Raum- und Verkehrsentwicklung ein. In Form von Agglomerationsprogrammen ist aufzuzeigen, wie die Bereiche Siedlung, Verkehr und Umwelt miteinander koordiniert werden. Das Agglomerationsprogramm befindet sich im Stadium der Ausarbeitung und wird in Form von Pilotprojekten in verschiedenen Agglomerationen konkretisiert. Ein vom Bund unterstütztes Pilotprojekt läuft im Raum St.Gallen-West (Gemeinden St.Gallen, Gossau, Gaiserwald und Herisau AR). Weitere Projekte wurden dem Bund eingereicht für die Agglomerationen Obersee (Gemeinden Rapperswil, Jona, Freienbach SZ und Rüti ZH) sowie Chur und Umgebung (mehrere Bündner Regionalverbände und die Region Sarganserland-Walensee).

Leitbild Langsamverkehr

Ein beträchtlicher Anteil der Wegetappen wird heute zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dieser Anteil lässt sich mit einer ausgewogenen Förderungspolitik erhöhen. Im Langsamverkehr schlummern beträchtliche Potenziale zur Bewältigung der wachsenden Personenmobilität. Bestehende Lücken im Wegnetz, mangelnde Verkehrssicherheit, unattraktives Umfeld, unnötige Umwege und Wartezeiten, schlechte Wegweisungen oder mangelhafte Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln mindern die Attraktivität des Zu-Fuss-Gehens und des Velofahrens.

Der Bund hat im Dezember 2002 ein Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs in die Vernehmlassung bis Ende April 2003 gegeben. Die Regierung ist bereit, dieses im Kanton St.Gallen umzusetzen, sobald die Strategie klar ist. Damit können die bereits günstigen Voraussetzungen für den Langsamverkehr im Kanton St.Gallen weiter verbessert werden.

Bund, Kantone und Organisationen/Unternehmen aus Verkehr, Tourismus und Sport haben sich zum Ziel gesetzt, die nationalen Angebote zur kombinierten Mobilität für Freizeit, Tourismus und Alltag nachhaltig zu verbessern. Ausgehend vom erfolgreichen Projekt Veloland Schweiz bereiten sie gemeinsam ein Projekt vor, das verschiedene Langsamverkehrsarten wie Wandern, Radfahren, Skaten oder Paddeln untereinander und mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen will.

1.2.2 Kanton

Koordinierte Verkehrspolitik

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1; abgekürzt KV) gibt in Art. 18 folgende Vorgaben für das staatliche Handeln im Bereich Verkehr:

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.

Damit wird klar festgehalten, dass die immer komplexeren Problemstellungen im Verkehrsbereich koordinierte Lösungen erfordern, in denen sich die verschiedenen Verkehrsmittel optimal ergänzen. Nur durch eine koordinierte Gestaltung eines leistungsfähigen und störungsarmen Verkehrssystems können dem Lebens- und Wirtschaftsstandort St.Gallen die nötigen verkehrlichen Entwicklungsimpulse gegeben werden.

Das 14. Strassenbauprogramm und das 3. öV-Programm werden dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

Kantonaler Richtplan

Verkehr verbindet Aktivitäten und beeinflusst ihre Verteilung im Raum. Art und Mass der möglichen räumlichen Nutzungen hängen von Qualität und Leistungsfähigkeit der Verkehrerschliessung ab. Zwischen Verkehr und Raumnutzung besteht eine Wechselwirkung: Einerseits beeinflusst die räumliche Entwicklung die Mobilität, andererseits ist die Mobilität Motor der räumlichen Entwicklung. In den Leitsätzen zu den Grundzügen der räumlichen Entwicklung legt der kantonale Richtplan darum grosses Gewicht darauf, dass Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gegenseitig aufeinander abgestimmt werden.

Unter dem Stichwort "Raumbezogene Strategien" zeigt der Richtplan im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie der Grundsatz der koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die verschiedenen Teilgebiete des Kantons konkretisiert werden könnte. Er enthält erste Vorstellungen darüber, wie die verschiedenen Raumtypen (Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum und Tourismusgebiete) verkehrsmässig erschlossen werden sollen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden können.

Verkehrsanlagen zeitigen neben positiven auch negative Auswirkungen, namentlich Luftverschmutzung, Lärm und Zerschneidung der Lebensräume von Mensch und Tier. Die Planung von Verkehrsanlagen ist darum auf eine umfassende Berücksichtigung aller berührten Interessen ausgerichtet. Mit dem Richtplan wird die Linienführung von Verkehrsanlagen und deren Ausgestaltung in Siedlungsgebieten so festgelegt, dass die Verkehrsanlagen sich in das Orts- und Landschaftsbild einfügen, Wohngebiete möglichst schonen und die vielfältige Nutzung der Siedlungsgebiete gewährleisten.

Wirtschaftsleitbild / Standortoffensive

Verkehr verbindet Wirtschaftsräume. Unter diesem Motto bekennt sich die Regierung im Wirtschaftsleitbild vom Februar 2002 zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Im Rahmen der Standortoffensive Kanton St.Gallen, mit der das Wirtschaftsleitbild umgesetzt wird, lanciert die Regierung ein Impulsprogramm Verkehr, das fünf prioritäre Massnahmen umfasst:

- integrale Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen mit S-Bahn-Projekten als Kernelemente;
- vollwertige Einbindung von St.Gallen und Sargans in das nationale Eisenbahn-Städtenetz;
- verbesserter Direktanschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz;
- optimale Anbindung der St.Galler Regionen an das Hochleistungsstrassennetz;
- Aufwertung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein durch ausgewählte Linienflugverbindungen.

Strategieplan öffentlicher Verkehr

Mit dem SPöV legt die Regierung die politischen Leitlinien für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in zehn Leitsätzen fest. Der Strategieplan ist abgestimmt mit dem Wirtschaftsleitbild und der Standortoffensive sowie dem kantonalen Richtplan. Die Leitsätze gliedern sich in zwei Bereiche. Der erste Teil beinhaltet Leitsätze für den gezielten Ausbau des Verkehrsangebots und der Infrastruktur. Der zweite Teil strebt die Optimierung der Institutionen, der Instrumente und die verbesserte Positionierung des öffentlichen Verkehrs an. Der Kantonsrat verabschiedete den Strategieplan in der Novembersession 2002 und lud die Regierung ein, die Leitlinien im Rahmen des 3. öV-Programms zu Massnahmen mit Kosten und Realisierungsplan zu konkretisieren.

Im Leitsatz 1 wird unter dem Titel Verkehr und Raumentwicklung ein ganzheitlicher Förderansatz postuliert. Dabei wird einerseits auf die zentrale Bedeutung eines gut ausgebauten Verkehrssystems für den Wirtschaftsstandort hingewiesen. Die Knoten St.Gallen und Sargans sollen in je knapp einer Stunde mit Zürich und untereinander verbunden werden und die grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen mit Fahrzeitverkürzungen in das nationale Bahnnetz integriert werden. Damit kann der Kanton auf der Schiene optimal mit den in- und ausländischen Wirtschaftsräumen verknüpft werden und eine attraktive Alternative zum Auto bieten.

In den städtischen Gebieten muss der öffentliche Verkehr wesentliche Erschliessungsaufgaben übernehmen können. Zunehmende Kapazitätsengpässe im Strassennetz sowie Luft- und Lärmprobleme sollen durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs behoben werden können. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs sind aufeinander abzustimmen. Im Zentrum der Koordination steht die Frage, welcher Verkehrsträger welche Verkehrsaufkommen abdecken soll und wie die Verkehrssysteme aufeinander abgestimmt werden. Für die Erschliessung der Zentren und dichten Siedlungsbänder erhält der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr Priorität. Die notwendigen Flächen sowie die verkehrstechnischen und baulichen Massnahmen sind darauf auszurichten.

Die Regierung sorgt dafür, dass die Umsetzung der Leitsätze parallel in den Botschaften des Bundesrates an die eidgenössischen Räte und in den Vorlagen an den Kantonsrat erfolgt. Der Kantonsrat legt mit dem 3. öV-Programm und mit einer separaten Vorlage zur ersten Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen die konkreten Massnahmen für Angebots- und Infrastrukturverbesserungen fest, die durch den Kanton vollumfänglich finanziert oder mitfinanziert werden.

Bereichsübergreifende Koordination

Die vielfältigen Abhängigkeiten zwischen Verkehrspolitik und Siedlungspolitik einerseits und zwischen den verschiedenen Sparten der Verkehrspolitik andererseits verlangen bei Planung und Umsetzung von konkreten Verkehrsvorhaben einen integralen, bereichsübergreifenden Projektansatz. Auf den jeweiligen Koordinationsbedarf abgestimmt, formuliert die Regierung für die Projekte entsprechende organisatorische und inhaltliche Vorgaben. Beispiele für den integralen Projektansatz sind das Agglomerationsprogramm St.Gallen-West und die Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil/Jona.

Auf diesem Weg können eine optimale Interessenkoordination und ein effizientes Schnittstellen-Management gewährleistet werden.

1.2.3 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.

Aus diesen gemeinsamen Oberzielen wurden entsprechend den unterschiedlichen Rollen und Problemen unterschiedliche Teilziele für das 14. Strassenbauprogramm und für das 3. öV-Programm festgelegt. In einem weiteren Schritt wurden aus den Teilzielen Kriterien und Indikatoren abgeleitet, die zur Priorisierung der möglichen Verkehrsmassnahmen verwendet wurden.

Das vorrangige Augenmerk der st.gallischen Verkehrspolitik gilt der Verbesserung der Verkehrssituation in den Agglomerationen St.Gallen, Rorschach/Rorschacherberg/Goldach, Sargans/Mels/Vilters-Wangs, Rapperswil/Jona und Wil sowie entlang der Ost-West-Achse und der optimalen Anbindung an die Hochleistungsnetze (Schiene und Strasse) im Ausland.

Zu diesen Verbesserungen sollen die verschiedenen Verkehrsmittel folgende Beiträge leisten:

- Die Verbindungen zu den ausserkantonalen Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentren sind mit optimalen Anbindungen an die nationalen und internationalen Netze im Strassen-, Schienen- und Luftverkehr zu verbessern, in der vorliegenden Programmperiode mit Priorität bei der Verbesserung des Bahnangebotes.
- In den Agglomerationen und den Entwicklungsachsen sind der hohe Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter auszubauen und die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes zu erhalten.
- Der ländliche Raum wird weiterhin schwergewichtig mit der Strasse erschlossen, soll aber auch über eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr verfügen.

1.3 Öffentlicher Verkehr

1.3.1 Grossprojekte des Bundes

Auf Bundesebene ist im Jahr 2003 im Bereich des öffentlichen Verkehrs viel in Bewegung. Folgende Grossprojekte werden in den Jahren 2003 bis 2005 im Bundesrat und in den eidgenössischen Räten behandelt:

- **Angebots- und Infrastrukturprogramme für die Jahre 2005 bis 2020:**
Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, Neat Phase 2, Bahn 2000 2. Etappe
- **Neue Finanzierungskonzepte:**
Neuer Finanzausgleich Bund-Kantone NFA, Bahnreform 2, Agglomerationsprogramme
- **Neue Koordinationsinstrumente:**
Sachplan Schiene/öV, Sachplan Strasse

Für die Mehrjahresplanungen des Kantons – so insbesondere das 3. öV-Programm – können aufgrund derzeit fehlender Vernehmlassungsvorlagen oder Beschlüsse erst Zwischenergebnisse berücksichtigt werden. Zu den vom Bund für die Jahre 2004 bis 2008 vorgesehenen Massnahmen in den Bereichen Angebot/Infrastruktur, Finanzierung und Koordinationsinstrumente müssen somit Annahmen getroffen werden.

Für eine erfolgreiche Entwicklung kantonaler Schwerpunktprojekte wie z.B. des Ausbaus der S-Bahn St.Gallen sind aus den erwähnten Gründen zuerst auf nationaler Ebene die Voraussetzungen zu schaffen. Ausbauschritte im Regionalverkehr müssen zur Vermeidung von Fehlinvestitionen aufwärtskompatibel sein. Die langfristige Absicherung der Angebots- und Infrastrukturentwicklung kann voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2004 weitgehend abgeschlossen werden.

Aufgrund der zeitlichen Abhängigkeiten und des vom Bund vorgegebenen Terminplans liegen für die Projekte des Bundes und des Kantons derzeit teilweise noch keine entscheidungsreifen Projektdossiers vor. Die Massnahmenschärfe des 3. öV-Programms ist von diesen Umständen geprägt.

Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz

Die Arbeiten für die Vernehmlassungsbotschaft erfolgen mit Einbezug der betroffenen Regionen unter Federführung des Bundes. Nach dem Verhandlungsstand Oktober 2002 könnten, bezogen auf den Kanton St.Gallen, u.a. folgende Investitionen Aufnahme in die Botschaft finden:

Strecke	Massnahmen
St.Gallen–St.Margrethen (-München)	• Schliessung Doppelspurlücke St.Fiden-Engwil (Galgentobel) • Verlängerung Doppelspur Goldach Richtung Rorschach Stadt • Neigezugertüchtigung ganze Strecke • Ausbau Knoten St.Gallen
St.Gallen–Romanshorn (-Stuttgart)	• Doppelspurinsel Wittenbach–Roggwil • Ausbau Bahnhof Romanshorn
Sargans–St.Margrethen (-München/Ulm)	• Doppelspurinsel Altstätten–St.Margrethen • Erhöhung Streckengeschwindigkeit Sargans–Oberriet auf 160 km/h

Mit diesen Massnahmen wären in Romanshorn, Heerbrugg und Sargans sowie in St.Gallen und Bregenz gute Anschlussknoten möglich. Es würden auf der Infrastrukturseite die Voraussetzungen dafür geschaffen, auf den einspurigen Strecken von St.Gallen Richtung Konstanz und Rheintal jeweils ein S-Bahnangebot im Halbstundentakt und stündlich ein schnelles Produkt zu führen. Bis St.Margrethen ergäben sich durch Überlagerungen mit dem Verkehr nach Österreich und München zusätzliche Fahrmöglichkeiten.

Mit diesen Infrastrukturausbauten könnte auf Schweizer Seite das Knotenprinzip gemäss Angebotskonzept "Städtenetz Bodensee" bzw. Bodan-Rail 2020¹ umgesetzt werden. Für dieses Ziel war der Bund unter dem Titel "Anschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz" (HGV) im Dezember 2002 bereit, mehrere hundert Millionen Franken in der Ostschweiz zu investieren.

Aufgrund der Ergebnisse der bundesinternen Vernehmlassung zum Botschaftsentwurf im Januar 2003 und der Arbeiten am Entlastungsprogramm 2003 musste das Bundesamt für Verkehr (BAV) in der ersten Jahreshälfte 2003 wesentliche Anpassungen an den mit den Kantonen erarbeiteten Massnahmen vornehmen. Im Weiteren hat der Kanton St.Gallen zusammen mit Bayern, Vorarlberg und dem Kanton Zürich eine Initiative zur Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf(-München) bis in das Jahr 2006 lanciert, wofür auch 75 Mio. Franken von der Schweiz exterritorial investiert werden sollen.

Es ist wegen zahlreichen offenen Fragen derzeit unklar, welche Massnahmen in welchem Zeit-
horizont realisiert werden können. Botschaft und Gesetzesentwurf wird der Bundesrat voraussichtlich Ende des Jahres 2003 oder Anfang des Jahres 2004 vorlegen.

Neat Integration Ostschweiz, Phase 2

In der Phase 1 der Neat Integration Ostschweiz werden Ausbauten auf der Strecke Degersheim–Wattwil–Schmerikon und bei Pfäffikon SZ realisiert. Als Bestandteile der Phase 2 sind weitere Ausbauten auf der Strecke St.Gallen–Wattwil–Rapperswil–Arth-Goldau sowie insbesondere die Realisierung der Tunnels am Zimmerberg und Hirzel vorgesehen. Derzeit werden die vorgesehenen Ausbauten der Phase 2 vom Bund einer Überprüfung unterzogen, wobei insbesondere der Bedarfsnachweis zu erbringen und Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen sind. Eine Planungsbotschaft zur Neat Phase 2 ist für die zweite Jahreshälfte 2003 vorgesehen.

Bahn 2000, 2. Etappe

Gemäss Verhandlungs- und Bearbeitungsstand Oktober 2002 sind in St.Gallen ein Vollknoten mit Intercity/Eurocityzügen (St.Gallen–Winterthur nonstop) zur Minute 00/30 und Schnellzügen Richtung Zürich zur Minute 15/45 oder 00/30 vorgesehen.

¹ Vgl. www.bodan-rail.net.

Die von den SBB Ende September 2002 vorgeschlagenen Massnahmen belaufen sich gesamtschweizerisch auf 8 Mrd. Franken statt der verfügbaren 5,9 Mrd. Franken. Es ist deshalb möglich, dass im Rahmen der weiteren Optimierung einzelne Massnahmen gestrichen, redimensioniert oder anders finanziert werden müssen. Eine Task Force mit Vertreterinnen und Vertretern des BAV und der SBB hat in der ersten Jahreshälfte 2003 ein aus Bundes- und Unternehmenssicht konsensfähiges Angebots- und Massnahmenkonzept erarbeitet. Die Kantone werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte vom Inhalt Kenntnis erhalten und sich dazu äussern können. Der Kredit für die 2. Etappe von Bahn 2000 wird nach dem heutigen Kenntnisstand nicht vor den Jahren 2010/12 freigegeben. Zeitlich vordringliche Projekte müssen deshalb anders finanziert werden.

Lärmschutzmassnahmen

Der Bundesrat hat auf 1. Oktober 2000 ein neues Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und den Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung in Kraft gesetzt. Das Parlament hat einen Verpflichtungskredit von 1,854 Mia. Franken bereitgestellt, mit dem ein umfangreiches Massnahmenpaket umgesetzt werden kann.

Gemäss Angaben der SBB sind die Lärmschutzmassnahmen wie folgt geplant (Stand April 2002):

- ab 2003: Strecken St.Gallen–Sargans / Romanshorn–Rorschach;
- ab 2005: Strecke Ziegelbrücke–Chur;
- ab 2007: Strecke Winterthur–St.Gallen;

Abhängig vom Zeitbedarf für die Plangenehmigungen erfolgt die Realisierung der Lärmschutzmassnahmen drei bis vier Jahre nach Beginn der Projektierung.

Bahnreform 2

Mit der Revision der Eisenbahngesetzgebung und der Bahnreform 1 wurden bereits einige wichtige Eckpfeiler für die zukünftige Infrastrukturentwicklung gesetzt. Zentrales Element ist die Einbettung der Infrastruktur in das Gesamtunternehmen. Die buchhalterische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr erlaubt eine transparente Regelung für den Netzzugang und die Abgeltung der Infrastrukturdefizite.

Mit der Bahnreform 2 soll die am 1. Januar 1999 in Kraft getretene Bahnreform 1 weiterentwickelt und verbessert werden. Mit der Bahnreform 2 geht es vor allem darum:

- die Bestrebungen in Richtung Gleichbehandlung der Transportunternehmen weiterzuführen;
- die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen den heutigen Gegebenheiten anzupassen;
- wo notwendig, sich aus der ersten Etappe ergebende Korrekturen anzubringen;
- die Entwicklung des EU-Rechts nachvollziehen, wo dies durch das Landverkehrsabkommen vorgegeben ist.

Für die Kantone steht die Frage nach der Finanzierungsverantwortung für die Infrastruktur und die Netzaufteilung in ein Grund- und Ergänzungsnetz oder ein Bundes- und Kantonsnetz im Vordergrund. Im Verlauf des Jahres 2004 soll die Botschaft des Bundesrates dem Parlament vorgelegt werden.

Rahmenkredit zur Umsetzung des Behindertengesetzes

Die Botschaft des Bundesrates zum neuen Behindertengesetz schlägt eine "möglichst lückenfreie Transportkette" vor, die den Behinderten nach einer Übergangszeit zur Verfügung stehen soll. Der Entwurf der eidgenössischen Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen behinderter Menschen im öffentlichen Verkehr vom 12. August 2002 sieht vor, dass alle Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die im Besitz einer Bundeskonzession sind, bis

Mitte des Jahres 2004 dem BAV ein Umsetzungsprogramm einreichen müssen. Für die Finanzierung von Massnahmen ausserhalb der ordentlichen Erneuerungsprogramme der Transportunternehmen sieht der Bund einen Zahlungsrahmen von 300 Mio. Franken für die Jahre 2005 bis 2014 vor.

Der Bundesrat schlägt vor, dass Transportunternehmen, die ab dem Jahr 2004 mit dem eingereichten Umsetzungsprogramm Mittel aus dem Zahlungsrahmen beantragen, diese Mittel nur beanspruchen können, wenn die betroffenen Kantone im gleichen Umfang wie der Bund Mittel beisteuern.

1.3.2 Leistungsvereinbarung Bund-SBB

Der Bundesrat und die eidgenössischen Räte beschliessen für die SBB in einer Leistungsvereinbarung einen globalen Zahlungsrahmen über jeweils vier Jahre. Der Zahlungsrahmen wird aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert und untersteht der Schuldenbremse. Der Grossteil der Mittel wird für die Substanzerhaltung und die Finanzierung der ungedeckten Kosten des Betriebes der SBB-Infrastruktur (Betriebsbeitrag) beansprucht. An Neuinvestitionen bzw. Erneuerungen sollen sich die jeweiligen Kantone beteiligen.

In die Programmperiode 2004 bis 2008 fallen zwei Leistungsvereinbarungen. Die Projekte der von den eidgenössischen Räten genehmigten Vereinbarung bis zum Jahr 2006 sind weitgehend bestimmt. Der Umfang des globalen Zahlungsrahmens und des Anteils an Neuinvestitionen der nächsten Leistungsvereinbarung wird erst im Jahr 2006 beschlossen. Gemäss Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB AG für die Jahre 2003-2006 vom 1. Oktober 2002 (BBl 2002, 6601) stehen für die vier Jahre gesamtschweizerisch 6'025 Mio. Franken zur Verfügung, die sich wie folgt aufteilen:

Infrastrukturleistung Betriebsbeitrag (Mio. Franken)	Substanz- erhaltung (Mio. Franken)	Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf (Mio. Franken)
1'913	3'703	409

Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen 2003-2006 und 2007-2010 zwischen dem Bund und den SBB werden im Kanton St.Gallen in den nächsten Jahren verschiedene Investitionen getätigt, insbesondere der Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Stationen, die Modernisierung veralteter und personalaufwendiger Stellwerke sowie eine gezielte Anpassung der Betriebsinfrastruktur. Innert wenigen Jahren werden praktisch alle Knotenbahnhöfe modernisiert.

Der Zahlungsrahmen an die SBB für die Jahre 2003–2006 wurde aufgrund der Schuldenbremse auf 5'958 Mio. Franken gekürzt. Im Entlastungsprogramm 2003 des Bundes ist vorgesehen, diese Mittel um weitere 236 Mio. Franken zu reduzieren. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen überarbeiten die SBB derzeit ihre Investitionsplanung. Gemäss aktuellem Planungsstand Juli 2003 fallen voraussichtlich folgende Bauvorhaben ganz oder teilweise in die Zeitspanne 2004 bis 2008, wobei sich noch Änderungen aufgrund der laufenden Planungen ergeben können:

Bauvorhaben	Kosten- schätzung (in 1'000 Fr.)	Geplante Realisierung
Bahnhof St.Gallen - Anpassung der Gleisanlagen (Westkopf) - Oberbauerneuerung - Leistungssteigerung Bahn 2000 1. Etappe	25'900	2003-2005
Bahnhof Goldach - Leistungssteigerung mit Verlängerung Doppelspur Seite Rorschach - Erneuerung der Publikumsanlagen	24'300	2005-2007
Haltestelle Steinach - Bau einer neuen Haltestelle - Anteil Ausbau Horn zur Realisierung der Fahrplanhalte in Steinach	5'070	2005-2007
Bahnhof Rorschach Hafen - Erneuerung der Publikumsanlagen - Anpassung der Gleisanlagen - Ersatz des Stellwerks	11'900	2005-2007
Bahnhof Altstätten - Erneuerung der Publikumsanlagen - Anpassung der Gleisanlagen - Neues Stellwerk mit Fernsteuerung	13'500	2005-2007
Bahnhof Buchs - Modernisierung der Stellwerk- und Gleisanlagen (zur Verbesserung der Fahrplanstabilität) - Erneuerung der Publikumsanlagen	71'500	2004-2007
Bahnhof Sargans - Erneuerung der Publikumsanlagen - Erweiterungen und Oberbauerneuerung	38'600	2005-2008
Bahnhöfe Walenstadt und Unterterzen - Ersatz der Stellwerkanlagen, Fernsteuerung, Rationalisierung - Erhöhung der Sicherheit	23'590	2004-2005
Bahnhof Ziegelbrücke - Erneuerung der Publikumsanlagen - Stufenfreie Zugänge - Fahrgastinformation	10'300	2005-2006
Bahnhöfe Lichtensteig, Wattwil, Kaltbrunn, Uznach und Schmerikon - Ersatz der Stellwerkanlagen - Erneuerung der Publikumsanlagen	60'800	2002-2007
Bazenheid-Dietfurt - Fernsteuerung, Rationalisierung - Erneuerung der Publikumsanlagen	32'000	2006-2008
Mühlehorn-Murg - Ersatz der Stellwerkanlagen, Fernsteuerung, Rationalisierung - Neue Hauskante - Erhöhung der Sicherheit	24'820	2004-2006
Total	342'280	

1.3.3 Kanton

Die kantonale Strategie für den öffentlichen Verkehr ist im SPöV festgehalten. Daneben enthalten auch der kantonale Richtplan und das Wirtschaftsleitbild spezifische Aussagen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Mit der Verabschiedung des SPöV lud der Kantonsrat die Regierung ein, im Rahmen des 3. öV-Programms folgende Zielsetzungen prioritär zu behandeln:

1. einen bedürfnisgerechten Ausbau der S-Bahn-Netze aktiv voranzutreiben und zu konkretisieren;
2. die voraussichtlichen Kosten der geplanten Massnahmen für Bund und Kanton zu deklarieren – im speziellen die kantonalen Eigenleistungen;
3. für den Güterverkehr Massnahmen für eine umweltgerechte Erschliessung vorzubereiten unter Einbezug der grenzüberschreitenden Möglichkeiten;
4. mit Bund und den Ostschweizer Kantonen sowie den angrenzenden Nachbarstaaten die grenzüberschreitenden Ausbauschritte voranzutreiben und im 3. öV-Programm Lösungen aufzuzeigen, insbesondere:
 - die Realisierung eines vollwertigen Neat-Anschlusses;
 - die Aufwertung von St.Gallen und Sargans zu vollwertigen Stundenknoten;
 - den Ausbau der Rheintallinie Sargans–St.Gallen;
 - die Verbesserungen gemäss Thesen im grenzüberschreitenden Verkehr.

1.3.4 Kantonale Stossrichtungen für den öffentlichen Verkehr

Neben den Stossrichtungen für den Gesamtverkehr lassen sich die von der Regierung verfolgten spezifischen Stossrichtungen für den öffentlichen Verkehr wie folgt zusammenfassen:

- *Umsetzung des Städteternetzes Bodensee*

Der Kanton St.Gallen soll über eine auf den Grundsätzen von Bahn 2000 basierende Knotenstruktur schnell und häufig mit dem Knoten Zürich und den ausländischen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen verknüpft werden. In den Knoten bestehen jeweils Anschlüsse in alle Richtungen, so dass der Kanton St.Gallen mit dieser Konzeption optimal mit allen Regionen der Schweiz und dem angrenzenden Ausland vernetzt wird.
- *Ausbau der S-Bahn St.Gallen*

Die im Jahr 2000 in Betrieb genommene S-Bahn St.Gallen soll schrittweise weiter ausgebaut werden. Dabei ist der Vernetzung mit dem Fernverkehr in den Knoten und der Abstimmung mit den Busnetzen besondere Beachtung zu schenken. Die Investitionen in die S-Bahn sind mit den Investitionen im Rahmen nationaler Projekte optimal abzustimmen.
- *Hoher öV-Anteil in Agglomerationen*

Damit die Entwicklung in den Agglomerationen nicht an Erschliessungsproblemen scheitert, muss der öffentliche Verkehr in der Lage sein, massgebliche Anteile der Verkehrsströme in den Agglomerationen zu bewältigen. Zu diesem Zweck ist der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr zu priorisieren und im Sinn einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr auszubauen.
- *Ausgewogene öV-Erschliessung der Regionen*

Das Angebot im öffentlichen Verkehr soll auch in den Regionen ausserhalb der Agglomerationen ausreichend sein. Wer mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, soll sich im ganzen Kanton so bewegen können, dass die wichtigsten Mobilitätsbedürfnisse mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs im Sinn einer bedarfsgerechten Grundversorgung abgedeckt sind.

2 Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 1999 bis 2003

2.1 Erzielte Verbesserungen

2.1.1 Einführung der S-Bahn St.Gallen

Die S-Bahn St.Gallen wurde nach Zürich und Bern als drittes von insgesamt acht in der Schweiz vorgesehenen S-Bahnsystemen mit dem Fahrplanwechsel im Mai 2000 eingeführt.

Die S-Bahn St.Gallen umfasst 6 normalspurige sowie 2 meterspurige S-Bahn-Linien und ein umfangreiches, auf das Bahnangebot abgestimmtes Busnetz. Die S-Bahn wird partnerschaftlich von mehreren Transportunternehmen betrieben.

2.1.2 Einführung des Tarifverbunds Ostwind

Die Einführung des Tarifverbunds Ostwind auf 1. Januar 2002 stellt den zweiten Meilenstein in der schrittweisen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen dar. Gemeinsam mit den Nachbarkantonen Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und Thurgau sowie unter Einbezug benachbarter Tarif- und Verkehrsverbunde ist es gelungen, Abonnemente für 38 Transportunternehmen im Verbundgebiet mit einer einheitlichen Zonengültigkeit zu schaffen. Attraktive Tageskarten ergänzen das Angebot. Eine Mehrfahrtenkarte Plus wurde auf 1. November 2002 eingeführt.

2.1.3 Diverse Angebotsoptimierungen und Infrastrukturverbesserungen

Neben den angekündigten Meilensteinen S-Bahn und Tarifverbund wurden im Rahmen des jährlichen Fahrplan- und Bestellverfahrens eine Vielzahl von Angebotsoptimierungen eingeführt. Infrastrukturverbesserungen wurden im Rahmen der ausführungsfähigen Projekte realisiert, wobei hier aufgrund von Projektverzögerungen oder fehlenden Kreditbeschlüssen teilweise Änderungen gegenüber dem Programm auftraten.

2.2 Mittelbedarf nach Plan und effektiv

2.2.1 Übersicht

Mit dem Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1999 bis 2003 beschloss der Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr in dieser Fünfjahresperiode mit einem Kostenrahmen von insgesamt 131,3 Mio. Franken zu fördern. Die effektiven Aufwendungen des Kantons zugunsten des öffentlichen Verkehrs für die betrieblichen Massnahmen und die getätigten Investitionen betrugen in den Jahren 1999 bis 2003 rückblickend rund 118 Mio. Franken oder durchschnittlich 23,6 Mio. Franken je Jahr. Dies sind rund 13 Mio. Franken weniger als ursprünglich angenommen. Geringfügige Abweichungen sind noch möglich, weil für das Jahr 2003 noch keine Ist-Zahlen vorliegen.

Die Zusammenstellung der tatsächlich geleisteten Kantonsbeiträge für die Jahre 1999 bis 2003 sieht folgendermassen aus:

Art der Massnahme	Kantonsbeiträge je Jahr (in 1'000 Fr.)					Total geleistet	Total geplant ³
	1999	2000	2001	2002	2003 ²		
Betriebsbeiträge nach EG zum EBG und GöV	15'824	16'781	18'660	17'503	19'628	88'396	106'975
Investitionsbeiträge nach Art. 56 EBG	2'114	3'580	4'874	4'732	2'667	17'967	13'123
Technische Massnahmen nach GöV	2'125	268	936	2'079	373	5'781	2'255
Tarifverbunde nach GöV	786	758	1'533	1'651	1'544	6'272	8'970
Total Kantonsbeiträge	20'849	21'387	26'003	25'965	24'212	118'416	131'323

² Voranschlag.

³ Kantonsbeiträge gemäss Anhang zum Fünfjahresprogramm 1999 bis 2003.

2.2.2 Begründung der Abweichungen

Aus folgenden Gründen ergeben sich bezogen auf die einzelnen Massnahmen Abweichungen zwischen den tatsächlich geleisteten und den ursprünglich geplanten Kantonsbeiträgen:

- Die Betriebsbeiträge (Abgeltung an die Transportunternehmen) nach dem Einführungsge-
setz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (SGS 713.1; abgekürzt EG zum EBG) und
nach dem GöV werden um rund 18 Mio. Franken tiefer ausfallen, als ursprünglich vorge-
sehen. Dies deshalb, weil dank intensiven Verhandlungen mit dem Bund die Kantonsquote
(vgl. Ziffer 5.1.1) über die einzelnen Jahre ausserordentlich erhöht werden konnte und weil
die Transportunternehmen dank Produktivitäts- und Ertragssteigerungen ebenfalls stärker
als angenommen zur Kostendämpfung beigetragen haben. Die Kostenfolgen der Spar-
massnahmen des Bundes gemäss Stabilisierungsprogramm 1998 konnten auf diese Wei-
se aufgefangen und die S-Bahn St.Gallen im Rahmen der Kantonsquote mit Bundesbetei-
ligung finanziert werden.
- Die technischen Massnahmen nach GöV werden um rund 3,5 Mio. Franken höher ausfal-
len als geplant. Ausschlaggebend dafür sind zur Hauptsache Kantonsbeiträge an Bahnho-
ferneuerungen und Bushöfe (zum Beispiel an die Bahnhöfe Heerbrugg, Altstätten und
Uznach), die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Fünfjahresprogramms 1999 bis 2003 noch
nicht absehbar waren. Bei den Investitionsbeiträgen nach Art. 56 eidgenössisches Eisen-
bahngesetz (SR 742.101; abgekürzt EBG) ergeben sich Abweichungen von rund 5 Mio.
Franken. Dies zur Hauptsache deshalb, weil in der Zusammenstellung der tatsächlich ge-
leisteten Kantonsbeiträge für die Jahre 1999 bis 2003 die in die Periode fallenden jährli-
chen Abschreibungsraten der Investitionsbeiträge über 3 Mio. Franken verbucht sind, in
der damaligen Botschaft jedoch die mutmasslichen Auszahlungsraten aufgeführt wurden.
- Die Kosten für den Tarifverbund Ostwind (Ertragsausfälle der Transportunternehmen) nach
GöV sind tiefer als geplant, da die Einführung 7 Monate später als vorgesehen erfolgte und
die gemäss Grobkonzept berechneten Einnahmenausfallschätzungen im Rahmen des De-
tailprojektes nach unten korrigiert werden konnten.

3 Entwicklung des 3. öV-Programms

3.1 Konzept für die Massnahmenentwicklung 2004 bis 2008

3.1.1 Ansatz

Die geplanten Massnahmen für die Programmperiode 2004 bis 2008 beruhen auf verschiede-
nen Grundlagen und sind von den Entwicklungen im Umfeld abhängig. Folgender Ansatz wur-
de für die Zusammenstellung der Massnahmen des 3. öV-Programms gewählt:

1. Umsetzung jener Stossrichtungen aus dem SPöV, die eine massgebliche Finanzierung
seitens Kanton erfordern und die sich in einem mittelfristigen Horizont mit konkreten Mass-
nahmen realisieren lassen.
2. Realisierung von laufenden und geplanten Projekten, die in den Jahren 2004 bis 2008 aus-
führungsreif sind. Dabei sind neben den kantonalen Planungen auch die in diese Periode
fallenden Infrastrukturausbauten des Bundes (FinöV-Projekte) und der Transportunterneh-
men (Leistungsvereinbarung, Rahmenkredit) zu berücksichtigen.
3. Bewertung und Priorisierung von Einzelmassnahmen, die aufgrund einer Umfrage bei den
Transportunternehmen angemeldet wurden.

Mit den ermittelten Einzelmassnahmen wurden schliesslich Massnahmenpakete gebildet.

3.1.2 Umsetzung der SPöV-Leitsätze

Der SPöV sieht im Umsetzungskonzept vor, die in den Leitsätzen festgelegten Ziele im 3. öV-Programm in der Form von Massnahmen zu konkretisieren. Bestandteil des 3. öV-Programms sind Massnahmen, bei denen der Kanton finanziell beteiligt ist.

Gezielter Ausbau des öV-Angebots in den Agglomerationen

Angestrebt werden insbesondere der Ausbau der S-Bahn St.Gallen sowie die Verbesserung des Angebots in den Agglomerationsräumen St.Gallen, Rorschach, Altstätten–Heerbrugg, Buchs–Sargans, Rapperswil/Jona und Wil. Dies erfordert Infrastrukturinvestitionen und Abgeltungsbeiträge für Angebotserweiterungen.

Ausbau des Tarifverbunds

Der Zugang zum öV soll durch die Weiterentwicklung des Tarifverbunds Ostwind zu einem integralen Tarifverbund vereinfacht werden. Weiter werden in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund, dem Verkehrsverbund Vorarlberg sowie den Nachbarkantonen Graubünden, Glarus und Schwyz weitere Verbesserungen im verbundüberschreitenden Verkehr angestrebt.

Stärkung im Freizeitverkehr

Die Position des öffentlichen Verkehrs im Segment des Freizeit- und Tourismusverkehrs ist zu stärken. Ein Ansatz zur besseren Abdeckung des täglichen Freizeitverkehrs ist die Ausdehnung des Abendangebots, um die Transportkette Wohnen-Arbeit-Freizeit-Wohnen zu verbessern.

Institutionelle Verbesserungen

Damit die öffentliche Hand bei der Festlegung von Leistungen und Abgeltungen einen echten Handlungsspielraum hat und das Kosten-/Nutzenverhältnis optimieren kann, braucht sie eine kantonale, unternehmensübergreifende Angebotsplanung sowie ein ausgebautes Bestellwesen und eine verlässliche Wirkungskontrolle. Die dazu erforderlichen Instrumente sollen auf- und ausgebaut werden. Dabei sollen Kooperationspotenziale mit anderen Kantonen genutzt werden.

Positionierung des öffentlichen Verkehrs

Die Positionierung des öffentlichen Verkehrs als attraktives, leistungsfähiges Verkehrsmittel mit einem positiven Image soll durch Marketingmassnahmen, aber auch durch die verstärkte Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes erfolgen. Neben der Ausrichtung des Marketings auf die verkehrspolitischen Ziele des Kantons soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Mögliche Massnahmen können in den Bereichen der Fahrgastinformation, des Komforts und der Fahrgastsicherheit erfolgen.

3.1.3 Bewertung und Priorisierung von Massnahmen

Vorgehen

Auf der Basis eines Ziel- und Indikatorensystems wurden die von den Transportunternehmen im Rahmen einer Umfrage angemeldeten Massnahmen anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse bewertet und priorisiert. Die Bewertung erfolgte strukturiert nach Gruppen. Abschliessend wurde beurteilt, welche Massnahmen den strategischen Zielen des Kantons (Leitsätze SPöV) entsprechen. Die Massnahmen wurden wie folgt strukturiert:

- Angebotsveränderung ohne Infrastrukturbedarf;
- Angebotsveränderung mit Infrastrukturbedarf;
- Marketing, Image und Information.

Ziel- und Indikatorensystem

Auf der Ebene der Oberziele stimmen das 3. öV-Programm und das 14. Strassenbauprogramm des Kantons St. Gallen weitgehend überein. Die Ziele sind zusammenfassend nach den folgenden Oberzielen gegliedert:

- *Mobilität der Bevölkerung optimieren:*
Berücksichtigt werden Aspekte wie die Reduktion von Reisezeiten sowie die Verbesserung der Standortgunst, der Zuverlässigkeit und des Komforts.
- *Gesundheit der Bevölkerung schützen:*
Relevante Kriterien sind die Lärm- und Luftbelastung sowie die Verkehrssicherheit.
- *Ressourcen und Klima schonen:*
Die Verminderung der Klimabeeinträchtigung und ein geringer Bodenverbrauch sind die wichtigsten Ziele in diesem Bereich.
- *Wirtschaftlichkeit:*
Im Zentrum steht das Nachfragepotenzial nach Verkehrsdienstleistungen. Die Investitions- und Betriebskosten werden nicht bewertet, sondern im Rahmen der Kostenwirksamkeitsanalyse dem Nutzen gegenübergestellt.

3.2 Bildung von Massnahmenpaketen

Die geplanten Massnahmen des 3. öV-Programms werden sechs Massnahmenpaketen zugeordnet. Es sind diese die Pakete:

1. S-Bahnsysteme;
2. Agglomerationsverkehr;
3. Tarifverbunde;
4. Grundversorgung und Städteverbindungen;
5. Ergänzende Massnahmen;
6. Massnahmen der Transportunternehmen mit erforderlichem Kantonsbeitrag.

Die Massnahmenpakete ergeben sich aus jenen Leitsätzen des SPöV, die einen Angebotsausbau mit kantonalen Mitteln vorsehen. Investitionen, die ausserhalb des 3. öV-Programms mit Mitteln des Bundes zur Realisierung vorgesehen sind, werden als Basis berücksichtigt und sollen mit den Investitionen bzw. Angebotsausbauten des Kantons beim Regionalverkehr optimal ergänzt werden.

Je Massnahmenpaket wurde ein Finanzrahmen definiert, der sich an Kostenschätzungen für konkrete Einzelmassnahmen und dem Ergebnis der Priorisierung aufgrund der Kostenwirksamkeit orientiert. Die beiden Massnahmenpakete "Agglomerationsverkehr" und "Grundversorgung und Städteverbindungen" enthalten konkrete Einzelmassnahmen, die bei der systematischen Bewertung und Priorisierung eine besonders gute Kostenwirksamkeit aufweisen. Die Massnahmen für den Ausbau der S-Bahnen St.Gallen und Zürich ebenso wie die Weiterentwicklung des Tarifverbunds sind Teil von separaten Projekten im Auftrag des Verkehrsrates der Verkehrsregion St.Gallen. Im Massnahmenpaket "Ergänzende Massnahmen" schliesslich sind Vorhaben zusammengefasst, die primär der angestrebten qualitativen Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots dienen. Ausserdem werden hier die kantonalen Aktivitäten zur Verbesserung der Schienengüterverkehrsanbindung aufgeführt.

Die Strukturierung in Massnahmenpakete mit je einem Finanzrahmen und den damit möglichen Verbesserungen zeigt die Prioritäten für den Mitteleinsatz transparent auf. Zusammen bilden die Massnahmenpakete ein zielorientiertes Gesamtpaket für den Einsatz der kantonalen Finanzmittel zugunsten der Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008.

4 Geplante Massnahmen in den Jahren 2004 bis 2008

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen wurden mit dem Ziel einer weitgehenden Umsetzung der Leitsätze im SPöV gemäss Beschluss des Kantonsrats vom November 2002 entwickelt und sind das Ergebnis der in Ziff. 3 dieser Botschaft beschriebenen systematischen Evaluation. Die sich abzeichnende schlechte Haushaltslage stellt indessen die Umsetzung des SPöV in Frage. Die Regierung sieht sich deshalb gezwungen, dem Kantonsrat eine moderate, abgespeckte Ausbauparallel mit einem reduzierten Mittelbedarf zu unterbreiten.

Im folgenden Kapitel werden die ursprünglichen qualitativen Zielsetzungen und Massnahmen für die Umsetzung des SPöV ohne Abstriche aufgeführt. Eine nachträgliche Ausrichtung des 3. öV-Programms auf die restriktiven finanziellen Vorgaben hätte insbesondere eine vollständige Überarbeitung und Neukonzeption für die Bildung der Massnahmenpakete und der Priorisierung bedingt. Das 3. öV-Programm würde konzeptionell nicht mehr auf der Ausbaustrategie des Kantonsrates gemäss den SPöV-Leitsätzen vom November 2002, sondern auf den aktuellen finanzpolitischen Sparvorgaben der Regierung aufbauen.

Die finanziell moderate Ausbaustrategie trägt der angespannten Haushaltslage Rechnung und nimmt in Kauf, dass die im Strategieplan öffentlicher Verkehr formulierten Leitsätze nur teilweise oder erst später umgesetzt werden können. Mit den beantragten Mitteln (Ziff. 5 dieser Botschaft) können voraussichtlich gut die Hälfte der nachfolgend vorgeschlagenen Verkehrsangebotsverbesserungen umgesetzt werden. Prioritär sollen jene Massnahmen zur Verbesserung des Regionalverkehrs realisiert werden, die eine hohe Nachfrage abdecken können und ein gutes Nutzen-/Kostenverhältnis aufweisen.

4.1 S-Bahnsysteme

4.1.1 S-Bahn St.Gallen, Erste Ergänzung

Im Einzugsgebiet der S-Bahn St.Gallen lebt über die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner der vier Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh., St.Gallen und Thurgau. Mit der Einführung der S-Bahn am 28. Mai 2000 und des Tarifverbunds am 1. Januar 2002 erfolgten wichtige Schritte. Mit der Ergänzung soll die Attraktivität des Angebots weiter verbessert werden.

Das Angebot soll in drei Schritten ausgebaut werden:

- | | |
|--------------------------|--|
| Horizont 1: ab 2006 | Ausbau des Angebotes auf der bestehenden Infrastruktur mit punktuellen Anpassungen (z.B. neue Haltestellen oder Spurwechsel) |
| Horizont 2: ab etwa 2008 | Ausbau des Angebotes nach der Inbetriebnahme neuer Infrastruktur für den HGV-Anschluss und für die S-Bahn St.Gallen |
| Horizont 3: ab etwa 2015 | Ausbau des Angebotes nach der Inbetriebnahme weiterer Infrastruktur für Bahn 2000 2. Etappe und für die S-Bahn St.Gallen. |

Der Planungsauftrag an die SBB wurde im Dezember 2001 vom Verkehrsrat der Verkehrsregion St.Gallen erteilt. Die Entscheidungsgrundlagen für den ersten Horizont werden voraussichtlich Ende des Jahres 2003 vorliegen. Für Angebotsausbauten in den Horizonten 2 und 3 ist die Mitfinanzierung durch den Bund derzeit unklar, da gemäss Botschaft zum Entlastungsprogramm 2003 die Investitionsmittel für regionale S-Bahn-Systeme aus der Leistungsvereinbarung der SBB gestrichen werden sollen. Auch bezüglich Verschiebung, Etappierung oder Kürzung der Investitionen für den HGV-Anschluss und Bahn 2000 2. Etappe herrscht zurzeit Unklarheit. Die Planung für die Horizonte 2 und 3 wird vorangetrieben, sobald die Angebotskon-

zepte und Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit dem HGV-Anschluss und Bahn 2000 2. Etappe geklärt sind. Im Finanzplan 2005 bis 2007 sind ab dem Jahr 2006 jährlich 4,4 Mio. Franken für Angebotsausbauten der S-Bahn eingestellt. Nach Abzug der Gemeindebeiträge beträgt die Nettobelastung des Kantons 2,2 Mio. Franken. Der Mittelbedarf für Infrastrukturausbauten für die S-Bahn bis zum Jahr 2008 wird mit der Planung des Horizonts 2 ermittelt.

Massnahme:

Die im Zusammenhang mit der Ersten Ergänzung der S-Bahn St.Gallen stehenden Massnahmen (Investitionen und Betriebskosten) werden Bestandteil einer eigenständigen Vorlage an den Kantonsrat bilden. Sie sind nicht im 3. öV-Programm enthalten.

4.1.2 S-Bahn Zürich, Dritte Teilergänzung

Die 3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich verfolgt folgende Stossrichtungen:

- Verdichtung des Angebots im Einzugsbereich der Zentren Zürich und Winterthur;
- Verkürzung der Reisezeiten durch Direktverbindungen zwischen den Regionen und schnelle Verbindungen aus zentrumsfernen Gebieten;
- Verbesserung der Erschliessung durch neue Haltestellen.

Der Kanton St.Gallen wird in zwei Regionen von der S-Bahn Zürich bedient:

- Wil:
Die S35 Winterthur–Wil soll möglichst ab dem Jahr 2005 vom Stunden- zum Halbstundentakt verdichtet werden. Mit der S-Bahn kann die neue Haltestelle Winterthur Hegi im Entwicklungsgebiet im Osten Winterthurs direkt erreicht werden. Für die Stadt Wil bildet der Fernverkehr weiterhin die Haupteerschliessung Richtung Winterthur–Zürich. Nebst kleineren Infrastrukturmassnahmen auf der Strecke Winterthur–Wil ist in Wil ein neues Perron für das Gleis 6 vorgesehen.
- Rapperswil/Jona:
Die neue S15 Affoltern am Albis–Zürich HB–Uster–Rapperswil wird mit der S5 einen Viertelstundentakt nach Zürich HB mit Anschlüssen an den Fernverkehr ergeben. Auf st.gallischem Gebiet sind kleinere Infrastrukturmassnahmen in Rapperswil und Jona erforderlich. Am rechten Seeufer besteht heute tagsüber ein Halbstundentakt mit der S7. Neu soll die S7 systematisch, also auch abends und am Wochenende, im Halbstundentakt verkehren. Damit wird der bestehende Hinketakt aufgehoben. Die neuen Angebote sollen etwa im Jahr 2006 eingeführt werden. Für den Kanton St.Gallen ergeben sich voraussichtlich keine Infrastrukturkosten.

Massnahme:

Der Kanton beteiligt sich an den verbesserten Anbindungen von Wil und Rapperswil/Jona an die S-Bahn Zürich im Rahmen der interkantonalen Vereinbarungen.

4.2 Agglomerationsverkehr

In erster Priorität forciert der Kanton den Ausbau der S-Bahnsysteme (vgl. Ziff. 4.1 dieser Botschaft). Dieser Ausbau dient insbesondere den Agglomerationen St.Gallen, Rorschach, Altstätten-Heerbrugg, Buchs-Sargans, Rapperswil/Jona und Wil. Parallel mit dem Ausbau der S-Bahn St.Gallen sollen das Busangebot überprüft und die Schnittstellen Bahn/Bus optimiert werden.

4.2.1 Agglomeration St.Gallen

Regionales und städtisches Angebot

Durch die Eröffnung der Stadtautobahn A1 im Jahr 1987 ist das Strassennetz der Stadt St.Gallen vom motorisierten Individualverkehr – sowohl vom Durchgangs- als auch teilweise vom

lokalen Verkehr – entlastet worden. Mit der sich abzeichnenden kontinuierlichen Verkehrszunahme wird die A1 in den nächsten Jahren zunehmend bis an die Kapazitätsgrenze belastet sein.

Angebotsziele sind eine Verkürzung von Fahrzeiten für den Busverkehr, ein ungehinderter Verkehrsfluss mittels Busbevorzugungen und eine verbesserte Verknüpfung von Bahn und Bus. Hierzu wird die schrittweise Einführung von regionalen, beschleunigten Durchmesserlinien geprüft. Einen wichtigen Beitrag leistet auch die Einführung eines integralen Tarifverbunds (vgl. Ziff. 4.3.3 dieser Botschaft). Die Optimierung des Verknüpfungspunkts Bahnhof St.Gallen einschliesslich Bahnhofplatz wird vorangetrieben.

Massnahmen:

- a) Einführung bzw. Verknüpfung von beschleunigten Durchmesserlinien im Regionalbusverkehr mit optimierter Haltepolitik;
- b) auf nachfragestarken Regionalbuslinien durchgehenden Halbstundentakt und Verdichtungen vorsehen;
- c) Planung einer langfristigen Lösung für die Sicherung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität im öV-System;
- d) Optimierung Bahnhof St.Gallen einschliesslich Bahnhofplatz (u.a. neuer Bushof).

St.Gallen West

Der Westen der Agglomeration St.Gallen ist von einer dynamischen, wenig strukturierten Siedlungsentwicklung geprägt. Dank der hohen Standortgunst (Autobahn- und Gleisanschlüsse), einem grossen und interessanten Einzugsgebiet und dem Vorhandensein grosser Flächenreserven ist eine Konzentration durch Einkauf- und Freizeitparks sowie durch Grossunternehmen als Produktionsstandorte entstanden. Der geplante Stadionbau mit Einkaufszentrum erfordert die Einführung neuer Buslinien.

Die Koordination von Siedlung, Verkehr und Umwelt in St.Gallen West ist entscheidend für die zukünftige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes der Agglomeration St.Gallen. Das langfristige Siedlungs- und Verkehrskonzept für St.Gallen West wird im Agglomerationsprogramm des Bundes erarbeitet.

Massnahmen:

In den nächsten Jahren sind folgende Angebotsausbauten im regionalen und lokalen Busnetz vorgesehen:

- a) Kurzfristig soll die Buslinie Gossau–Stadion–Bruggen bis in das Stadtzentrum verlängert werden. Die Umsetzung dieser Massnahme erfolgt stufenweise ab Ende des Jahres 2003. Im ersten Schritt ist die Verlängerung im 30-Minutentakt (Spitzenzeiten 15-Minutentakt, abends und sonntags Stundentakt) vorgesehen.
- b) Mittelfristig soll im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Fussballstadions und Einkaufszentrums in St.Gallen Winkeln das Busangebot wie folgt ergänzt werden:
 - neue Buslinie Abtwil–Stadion–Gossau im Halbstundentakt;
 - neue Buslinie Abtwil–Stadion–Herisau im Halbstundentakt;
 - Buslinie Gossau–Stadion–St.Gallen im 20-Minutentakt mit Verdichtung zum 10-Minutentakt zwischen Stadion und Stadtzentrum.

Die angegebenen Taktfrequenzen gelten Montag bis Freitag während der Öffnungszeiten des Einkaufszentrums und den Morgenspitzen. Zu den übrigen Zeiten werden die Frequenzen reduziert oder der Betrieb eingestellt. Die Mitfinanzierung durch Nutzniesserinnen und Nutzniesser/Verursacherinnen und Verursacher ist sichergestellt.

4.2.2 Agglomeration Rorschach(-Arbon)

In der Region Rorschach wird die Seelinie nach Romanshorn mit den auf das Jahr 2006 geplanten neuen Haltestellen in Steinach und Arbon Seemoosriet aufgewertet. Das regionale Busnetz wurde in den letzten Jahren erfolgreich ausgebaut und systematisiert. Optimierungen des Busangebots sind in den nächsten Jahren punktuell zu prüfen.

Massnahmen:

- a) Bau der neuen Haltestelle Steinach an der Linie Rorschach–Romanshorn;
- b) Anpassung und Überprüfung der Buslinie Rorschach–Arbon;
- c) Ausbau der Busspinne Rorschach;
- d) Anpassungen im Rahmen der S-Bahn-Planung;
- e) Abstimmung der Bahn- und Busverbindungen zwischen den Agglomerationen St.Gallen und Rorschach.

4.2.3 Agglomeration Altstätten-Heerbrugg

Die Agglomeration Altstätten-Heerbrugg ist an die S-Bahn St.Gallen angeschlossen und verfügt über ein gut ausgebautes Busnetz mit dem Bahnhof Heerbrugg als Drehscheibe. Die gute regionale Buserschliessung hat in den letzten Jahren zu Frequenzzunahmen geführt. Optimierungsbedarf besteht für die Erschliessung von Arbeitsplatzkonzentrationen und im grenzüberschreitenden Verkehr Richtung Lustenau/Dornbirn. Im Rahmen der S-Bahn-Planung wird – insbesondere zwischen Altstätten und Buchs – die Aufteilung zwischen Bahn- und Buserschliessung optimiert.

Massnahmen:

- a) Erschliessung von Arbeitsplatzschwerpunkten;
- b) Prüfung einer grenzüberschreitenden Buslinie Heerbrugg–Lustenau/Dornbirn;
- c) Anpassungen im Rahmen der S-Bahn-Planung.

4.2.4 Agglomeration Buchs-Sargans

In der Agglomeration Buchs-Sargans stehen die verbesserte Anbindung des südlichen Rheintals an den Knoten Sargans und die grenzüberschreitende Verbindung Sargans–Buchs–Feldkirch im Vordergrund. Angestrebt werden wenigstens stündliche Verbindungen mit optimalen Anschlüssen in Sargans Richtung Zürich und Chur sowie in Feldkirch an das österreichische Bahnnetz. Das Busangebot soll mit der Einführung des Stundenknotens Sargans und mit dem Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnangebots überprüft und in Zusammenarbeit mit dem Fürstentum Liechtenstein und dem Land Vorarlberg optimiert werden.

Massnahmen:

- a) Ausbau bzw. Anpassung des Angebots auf den integralen Intercity-Halt Sargans;
- b) Überprüfung der Reaktivierung des Schienenregionalverkehrs Buchs–Sargans;
- c) Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs Feldkirch–Buchs–Sargans;
- d) Neugestaltung des Bahn- und Bushofs Sargans und des Bahnhofs Buchs.

4.2.5 Agglomeration Rapperswil/Jona

Zwischenergebnisse des Projektes "Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil Jona" zeigen, dass der öffentliche Verkehr zu verbessern ist. Das bestehende Angebot vermag hinsichtlich Erschliessungsgrad, Angebotsdichte und Attraktivität (Information, Fahrzeuge, Haltestellen und Umsteigepunkte) nicht zu genügen. Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist u.a. ein systematischer, vernetzter Busverkehr innerhalb der Ortschaften und der Agglomeration.

Das Projekt "Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil Jona" zeigt auch die Notwendigkeit einer Koordination mit anderen Agglomerations- und Nachbargemeinden aufgrund starker Abhängigkeiten auf, insbesondere in den Bereichen Siedlung und Verkehr. Im Rahmen eines Agglome-

rationsprojekts des Bundes mit Beteiligung der Gemeinden Rapperswil, Jona, Rüti ZH und Freienbach SZ sollen Lösungsstrategien entwickelt werden.

Massnahmen:

- a) Überprüfung und Verbesserung des Busangebots Rapperswil und Jona ("Stadtbus");
- b) Verbesserung des regionalen Busangebots (Richtung Rüti ZH, Freienbach SZ, Eschenbach);

4.2.6 Agglomeration Wil

In der Agglomeration Wil bilden der Anschluss an die S-Bahn Zürich und die Optimierung des Busnetzes die Schwerpunkte der Weiterentwicklung. Mit dem Projekt Winti-Thur-Bahn soll das S-Bahnssystem Zürich in der Region Winterthur weiterentwickelt werden mit dem Ziel, Arbeitsplatzregionen in Zürich und Winterthur sowie den dynamischen Gebieten Glatttal und Limmat besser zu erschliessen. Der Kanton unterstützt eine verbesserte Einbindung in die Zürcher S-Bahn. Das regionale Busnetz soll systematisiert und die Anschlüsse an die Bahnverbindungen, insbesondere Richtung St.Gallen und an den Fernverkehr nach Zürich, optimiert werden. Weiter werden das regionale und das städtische Busnetz aufeinander abgestimmt.

Massnahmen:

- a) Ausbau/Systematisierung des Busangebots im städtischen Netz;
- b) weitere Optimierung des regionalen Busnetzes;
- c) Ausbau des Abendangebots in der Stadt und Region Wil;
- d) Neugestaltung des Bushofs Wil.

4.3 Tarifverbunde

4.3.1 Bestehende Verbunde

Die am Tarifverbund Ostwind beteiligten Partnerinnen und Partner sind bestrebt, in der Zeitspanne bis zur geplanten Einführung eines integralen Tarifverbunds weitere punktuelle Verbesserungen im Angebot zu erzielen. Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit der Einführung der Mehrfahrtenkarte Plus auf 1. November 2002 bereits vorgenommen.

4.3.2 Virtueller Abo-Verbund mit dem Zürcher Verkehrsverbund

In Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) setzt sich der Kanton St.Gallen für weitere Verbesserungen im verbundüberschreitenden Verkehr Richtung Zürich ein. Angestrebt wird in einem ersten Schritt ein sogenannter virtueller Abo-Verbund, der für Abonnemente beliebige Kombinationen über die Zonengrenzen der einzelnen Verbunde hinaus zulässt. Nach dem heutigen Projektstand können für die Richtung Zürich ausgerichteten Regionen Verbesserungen im Bereich Abonnemente voraussichtlich auf Ende des Jahres 2004 erzielt werden.

Aufgrund der geplanten Festlegung der Tarife ist nur mit geringen jährlich wiederkehrenden Mehrkosten für die öffentliche Hand zu rechnen.

Massnahme:

Einführung eines virtuellen Verbunds mit dem Zürcher Verkehrsverbund.

4.3.3 Integraler Tarifverbund Ostwind

Der Kanton St.Gallen sowie die beteiligten Nachbarkantone und Transportunternehmen beabsichtigen, den bestehenden Tarifverbund Ostwind zu einem integralen Verbund weiterzuentwickeln, bei dem auch Einzelbillette Teil des Angebots sind.

Im Hinblick auf die mögliche Einführung eines integralen Tarifverbunds auf Ende des Jahres 2006 sind in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und der Geschäftsstelle Ostwind noch Projektierungsarbeiten notwendig. Angaben zu jährlich wiederkehrenden Kosten (Einnahmenausfälle) sind aufgrund des Projektstands nur als Schätzung möglich. Es ist mit Blick auf andere integrale Verbunde aber davon auszugehen, dass der Einbezug von Einzelbilletten geringe Mehrkosten für die öffentliche Hand verursacht. Zurzeit nicht abschätzbar sind Mehrkosten, die der öffentlichen Hand durch Investitionen in neue Verkaufsgeräte entstehen. Massgebend dafür ist der Einführungszeitpunkt des integralen Verbunds und die Weiterentwicklung des in der Zwischenzeit redimensionierten gesamtschweizerischen Projekts EasyRide.

Massnahme:

Einführung eines integralen Tarifverbunds Ostwind.

4.4 Grundversorgung und Städteverbindungen

4.4.1 Grundversorgung

Eine massgebende Zielsetzung für das öV-Angebot, namentlich in den ländlichen Gebieten, bildet die Grundversorgung. Sie beinhaltet ein Angebot, dass der Bevölkerung eine gewisse Mobilität garantiert. Diese Zielsetzung schliesst grundsätzlich alle Fahrzwecke ein, d.h.:

- den Berufspendlerverkehr;
- den Ausbildungspendlerverkehr;
- Freizeitverkehr;
- den sogenannten "übrigen Verkehr" (Einkauf, Besorgungen, Fahrten im Rahmen der Gesundheitsversorgung, Besuche).

Mit der Auslegung auf alle Fahrtzwecke gehen bestimmte Minimalanforderungen hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Fahrten einher und zwar in zweierlei Hinsicht:

- Die Betriebszeit muss sich – namentlich für Pendler – auf einen bestimmten Zeitraum ausdehnen, z.B. erste Ankunft im Regionalzentrum spätestens um 7 Uhr, letzte Abfahrt ab Regionalzentrum frühestens um 19 Uhr;
- Vorwiegend für den Nicht-Pendler-Verkehr bedarf es auch Fahrgelegenheiten ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.

Überlegungen zur zeitlichen Verteilung der Fahrten zeigen, dass auch ein Minimalangebot mindestens 8 bis 10 Kurspaare je Tag enthalten muss.

Massnahme:

In ländlichen Regionen sind Systematisierungen des Angebots im Rahmen von Optimierungsmassnahmen anzustreben. Nach Möglichkeit sind als Mindestangebot 8 bis 10 Kurspaare vorzusehen und die Fahrpläne im Takt zu systematisieren. Bei genügender Nachfrage sind Lücken im Stundentakt zu schliessen.

4.4.2 Randstundenangebot

In den Siedlungskorridoren und Agglomerationen soll die Transportkette verbessert und zeitlich ausgedehnt werden. Grundsätzlich sollen bis 24 Uhr stündliche Verbindungen aus den Zentren bzw. stündliche Anschlüsse an den Fernverkehr aus den Grosszentren realisiert werden.

In den Agglomerationen soll das Angebot am Abend systematisiert werden, beispielsweise durch Ausdehnung der am Tag geltenden Fahrpläne auf den Abend. Im ländlichen Raum ist das Engagement der jeweiligen Region notwendig. Neue Angebotskonzepte zur Randstundenerschliessung sind als Versuchsbetriebe nach GÖV zu finanzieren.

Massnahmen:

1. Priorität:

- a) Ausbau des Bahn-Abendangebots Wil–St.Gallen;
- b) Ausbau des Bahn-Abendangebots St.Gallen–Sargans;
- c) Einführung bzw. Ausbau des Bus-Abendangebots im Raum Wil–Uzwil;
- d) Anpassung bzw. Ausbau des Bus-Abendangebots im Rheintal und Werdenberg–Sargans;
- e) Ausbau des Bus-Abendangebots im Linthgebiet;

2. Priorität:

- f) Nachtverbindungen am Wochenende im Siedlungskorridor Wil–St.Gallen–Rheintal;
- g) Ausbau des Bahn-Abendangebots auf weiteren Normalspurlinien (Wil–Nesslau; St.Gallen–Weinfelden; Ziegelbrücke–Sargans);
- h) Randstundenkonzepte im Werdenberg, Sarganserland, Toggenburg.

4.4.3 Städteverbindungen

Die Anbindung an den Wirtschaftsraum Bodensee und das angrenzende Ausland ist für den Kanton St.Gallen in Ergänzung zum nationalen Fernverkehr von grosser Bedeutung.

Damit der Kanton St.Gallen optimal in den Wirtschaftsraum Bodensee integriert werden kann, sollen die grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen mit den nationalen Knoten St.Gallen und Sargans verbunden werden. Zu diesem Zweck sind die Fahrzeiten St.Gallen–Bregenz und Sargans–Feldkirch auf unter 30 Minuten, St.Gallen–Sargans und St.Gallen–Singen auf unter 60 Minuten zu verkürzen. Die hierfür notwendigen Infrastrukturausbauten sollen im Rahmen des HGV-Anschlusses der Ostschweiz finanziert werden.

Die Verbindungen im Wirtschaftsraum St.Galler Rheintal, Land Vorarlberg und Fürstentum Liechtenstein sollen entsprechend dem Potenzial ausgebaut werden. Zusätzlich zu den Bahnverbindungen zwischen St.Margrethen und Bregenz sowie Buchs und Feldkirch beabsichtigt der Kanton, in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsgruppen und den Gemeinden auch Busverbindungen zu schaffen bzw. auszubauen, welche die wichtigsten Ortschaften wie Heerbrugg, Hohenems und Dornbirn sowie Buchs, Sevelen und Vaduz grenzüberschreitend verbinden.

Massnahmen:

- a) Der Kanton setzt sich für die zeitgerechte Umsetzung des HGV-Anschlusses ein. Die Planung der Ergänzung der S-Bahn St.Gallen berücksichtigt und ergänzt die Konzepte des HGV-Anschlusses.
- b) Auf der Verbindung nach Bregenz–Lindau wird ein stündliches Fernverkehrsangebot durch Überlagerung des Eurocitys Zürich–München und die Verlängerung nationaler Züge angestrebt.
- c) Auf der Verbindung St.Gallen–Konstanz wird die Option geprüft, das Angebot auf der Schwarzwaldbahn Konstanz–Offenburg–Karlsruhe/Strassburg zumindest in Tagesrandlagen ab und bis St.Gallen zu führen.

4.5 Ergänzende Massnahmen

4.5.1 Mobilitätsbehinderte

Die Botschaft zum eidgenössischen Behindertengesetz sieht vor, dass der Bund und die Kantone den Transportunternehmen für vorzeitig realisierte Massnahmen Finanzhilfen gewähren. Die Unternehmen haben in einem Umsetzungsprogramm bis Mitte des Jahres 2004 aufzuzeigen, wie die technischen Standards innerhalb der gewährten Anpassungsfrist erfüllt werden. Der Kanton ist bestrebt, dass erste Massnahmen aus dem Umsetzungsprogramm von Transportunternehmen mit st.gallischer Beteiligung rasch verwirklicht werden können.

Massnahme:

Der Kanton fördert die Umsetzung von geeigneten Massnahmen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr, indem er für den vom Bund vorgesehenen Rahmenkredit die entsprechenden Kantonsmittel für Investitionen bereitstellt und höhere ungedeckte Betriebskosten deckt.

4.5.2 Sicherheit

In den vergangenen Jahren haben die öffentlichen Transportunternehmen vermehrt eine erhöhte Gewaltbereitschaft einzelner Reisenden gegenüber den Mitreisenden und dem Kontrollpersonal festgestellt. Darüber hinaus ist die Zahl der Sachbeschädigungen auf Haltestellen und Bahnhöfen sowie in den Fahrzeugen angestiegen.

Die meisten Regionalzüge verkehren heute ohne Zugbegleitung. Es werden lediglich Stichkontrollen durchgeführt. Viele Fahrgäste fühlen sich in diesen Zügen nicht mehr "sicher". Dies trifft insbesondere in den Abendstunden zu, wo die Züge weniger besetzt sind.

Um den Fahrgästen nebst objektiver auch subjektive Sicherheit bieten zu können, suchen die Transportunternehmen nach Lösungen. In der Westschweiz beispielsweise setzen die SBB auf einzelnen Bahnlinien Videokameras ein. Versuche auf dem Netz der Zürcher S-Bahn mit einem "Treffpunktswagen" haben gezeigt, dass dieses Angebot einem Bedürfnis der Reisenden entspricht.

Mit der Turbo AG, die nebst der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der SBB einen grossen Teil der st.gallischen Regionalverkehrslinien betreibt, wurde ein Sicherheitskonzept erarbeitet mit dem Ziel, neben der objektiven Sicherheit auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste durch eine vermehrte Begleitung der Züge mit Bahnpolizisten zu verbessern. Erste Massnahmen wurden auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2002 eingeführt. Je nach dem Ergebnis sind diese Massnahmen in den Folgejahren weiterzuführen und in Absprache mit weiteren Transportunternehmen auszubauen. Die Umsetzung der Sicherheitskonzepte, insbesondere die vermehrte Begleitung der Züge, wird zu höheren Personalkosten führen.

Massnahme:

Der Kanton stellt die erforderlichen Mittel für die Gewährleistung der Sicherheit bereit.

4.5.3 Fahrzeuge

Moderne Fahrzeuge sind ein wichtiges, imagebildendes Qualitätsmerkmal. Damit der öffentliche Verkehr seine Stellung weiter ausbauen kann, sind eine Erneuerung und eine Anpassung des langlebigen Fahrzeugparks an die heutigen Kundenbedürfnisse unerlässlich. Weiterer Handlungsdruck ergibt sich aus der Umsetzung des geplanten eidgenössischen Behindertengesetzes.

Der Kanton unterstützt die Transportunternehmen in ihren Bestrebungen für einen modernen Fahrzeugpark und ist bereit, daraus resultierende Investitionsfolgekosten im vorgängig vereinbarten Umfang mitzutragen. Investitionen in Fahrzeuge sind im Einklang mit der neuen Praxis des Bundes über Bankdarlehen oder Eigenmittel der Transportunternehmen zu finanzieren und über die Betriebsrechnung zu amortisieren. Der Besteller strebt einheitliche Qualitätsstandards und technische Kompatibilität an, um über Unternehmensgrenzen hinweg ein positives, identitätsstiftendes Erscheinungsbild des öffentlichen Verkehrs zu prägen und Synergien beim Betrieb und Unterhalt zu ermöglichen.

Bei einer offensiven Erneuerungsstrategie des Fahrzeugparks ist mit steigenden Betriebskosten infolge höherer Kapitalamortisationen und Zinsen bzw. Leasingraten zu rechnen.

Massnahme:

Der Kanton unterstützt die Transportunternehmen in ihren Bestrebungen für einen modernen Fahrzeugpark.

4.5.4 Fahrgastinformationen

Der öffentliche Verkehr ist ein System von Angeboten verschiedener Transportunternehmen. Vor allem Umsteigebahnhöfe und Verspätungssituationen stellen Reisende vor Herausforderungen. Mit modernen Mitteln für die Fahrgastinformation kann ein nicht zu unterschätzender Hemmfaktor für die Benützung des öffentlichen Verkehrs massgeblich abgebaut werden. Der Fahrgast erwartet heute eine durchgehende und einfache Information über die Anschlussverbindungen. Die Informationsmittel müssen deshalb unter Nutzung der technischen Möglichkeiten weiter ausgebaut und verbessert werden.

Der Kanton unterstützt die Transportunternehmen in ihren Bestrebungen zur Einführung moderner Fahrgastinformationssysteme und ist bereit, daraus resultierende Investitionsfolgekosten im vorgängig vereinbarten Umfang mitzutragen. Neben der Koordination zwischen den Systemen der einzelnen Transportunternehmen richtet der Kanton ein besonderes Augenmerk auf die von mehreren Unternehmen gemeinsam genutzten Umsteigeknoten.

Bei einer offensiven Strategie zur Einführung moderner Systeme für die Fahrgastinformation ist aufgrund steigender Betriebskosten und Kapitalamortisationen mit einer Erhöhung des jährlichen Abgeltungsbedarfs zu rechnen. Bei der Ausrüstung von zentralen Umsteigeknoten können separate Investitionsvereinbarungen und Betriebsverträge abgeschlossen werden.

Massnahme:

Der Kanton unterstützt Verbesserungen der Fahrgastinformationen, insbesondere bei Umsteigeknoten.

4.5.5 Haltestellen

Das Erscheinungsbild und die Ausstattung der Bushaltestellen sind wesentliche Merkmale für eine positive Präsenz des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum und damit auch im Bewusstsein der Bevölkerung.

Der Kanton setzt sich nach dem Vorbild des Zürcher Verkehrsverbunds für die Vereinheitlichung der Haltestellen im Gebiet des Ostwind-Tarifverbunds ein. Er stärkt damit auch die Identitätsbildung für die räumliche Einheit des Ostwind-Gebiets. Zusammen mit den Transportunternehmen werden Ostwind-Haltestellenstandards erarbeitet und schrittweise umgesetzt.

Massnahme:

Der Kanton fördert die Umrüstung von Bushaltestellen.

4.5.6 Schienengüterverkehr

Ein guter Zugang zu Angeboten des nationalen und internationalen Schienengüterverkehrs ist ein zentraler Wettbewerbsfaktor. Massgeblich für eine erfolgreiche Verlagerung von Transporten auf die Schiene sind letztlich attraktive Angebote, also Bahnleistungen, die bezüglich Laufzeiten und Preisen die Anforderungen der Wirtschaft erfüllen. Die Realisierung solcher Angebote setzt neben einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur vor allem eine optimale Zusammenarbeit der Akteure und Organisation der gesamten Transportkette voraus.

Das Rheintal bietet mit den internationalen Güterumschlagsinfrastrukturen in Buchs, Wolfurt, St.Margrethen und Bludenz optimale Voraussetzungen für einen direkten Zugang zu internationalen Bahnangeboten. Von besonderer Bedeutung ist die Anbindung Bayerns und Baden-

Württembergs an die Neat. Der Ausbau der Neat-Zulaufstrecken setzt eine enge Zusammenarbeit des Kantons mit dem angrenzenden Ausland voraus.

Ab dem Rheintal/Dreiländereck sollen durch Vernetzung und Einbezug der Angebote ab Singen bestehende und geplante Zugläufe zu hochwertigen Kombiverkehrsverbindungen u.a. nach Trento, Mailand, Wien, Graz, Hagen/Duisburg, Köln, Hamburg, Bremen, Antwerpen und Lyon ausgebaut werden. Für die Distribution per Bahn in die ganze Schweiz wird eine Anbindung an das neue Cargo Domizil-Center in Schwarzenbach bei Wil angestrebt.

Massnahmen:

Für die Förderung des Schienengüterverkehrs stehen Bundesmittel zur Verfügung. Die Leistungen des Kantons beschränken sich deshalb auf Beiträge an Studien und die Mitwirkung in Arbeitsgruppen. Für die Anbindung an die Neat arbeitet der Kanton eng mit dem angrenzenden Ausland zusammen.

4.6 Beitragsberechtigte Massnahmen der Transportunternehmen

4.6.1 Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen

Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone zur technischen Erneuerung der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) werden periodisch bewilligten Rahmenkrediten des Bundes belastet. Der laufende 8. Rahmenkredit für die Jahre 1993 bis 1997 wurde von den eidgenössischen Räten bis mindestens Ende des Jahres 2000 verlängert und anschliessend bis zum Jahr 2005 erstreckt. Gemäss Auftrag des eidgenössischen Parlamentes aus der Bahnreform 1 soll der Finanzierungsmechanismus nach Art. 56 EBG nach Ablauf des 8. Rahmenkredits durch eine Harmonisierung der Finanzierung der Infrastruktur mit der Bahnreform 2 erfolgen.

Verschiedene Investitionsvorhaben konnten aufgrund fehlender Mittel oder durch Verzögerungen in der Planung noch nicht realisiert werden. Bei den Transportunternehmen mit st.gallischer Beteiligung sollen verschiedene Vorhaben bis zum Ablauf des 8. Rahmenkredits Ende 2005 verwirklicht werden (vgl. Ziff. 5.2 dieser Botschaft).

Die st.gallischen Anteile beruhen auf der heute jeweils gültigen interkantonalen Aufteilung und dem derzeit geltenden Schlüssel Bund/Kanton St.Gallen. Nach der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr trägt der Bund bei technischen Verbesserungen der KTU 27 Prozent des st.gallischen Anteils.

4.6.2 Massnahmen der SBB mit Kantonsbeteiligung

Der Kanton und die st.gallischen Gemeinden werden von den SBB, insbesondere bei Bahnhofumbauten, in den Planungsprozess miteinbezogen. 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.

Für die Fünfjahresperiode 2004 bis 2008 sind verschiedene Massnahmen, die nach Art. 8 GöV durch den Kanton unterstützt und verwirklicht werden könnten, bekannt (vgl. Ziff. 5.2 dieser Botschaft).

Massnahme:

Der Kanton unterstützt Massnahmen für eine moderne Infrastruktur unter Berücksichtigung der kantonalen und regionalen Zielsetzungen.

4.7 Umsetzung

4.7.1 Organisatorische Massnahmen

Die Erarbeitung und Umsetzung des 3. öV-Programms geht von der Prämisse aus, dass der Kanton bei Bestellung und Finanzierung von Massnahmen seine gestaltende Rolle weiter stärkt. Die im Jahr 1996 mit der Revision des EBG eingeleitete neue Rolle der Kantone muss somit auch organisatorisch konsequenter umgesetzt werden. Dies setzt voraus, dass die strategische Angebotsplanung gestärkt und das Controlling weiter optimiert wird.

Die für die Umsetzung des 3. öV-Programms notwendige verwaltungsinterne Organisation des öffentlichen Verkehrs wird den veränderten Anforderungen angepasst. Synergiepotenziale durch eine Zusammenarbeit mit Partnerinnen und Partnern werden angestrebt. Wichtig sind klare Besteller-Ersteller-Verhältnisse, die Entflechtung der Eigner- und Bestellerfunktion sowie bei der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen eine Trennung von gemeinsamen und spezifisch st.gallischen Interessen.

4.7.2 Neue Finanzierungsinstrumente

Mit dem SPöV wurde für künftige öV-Programme das Modell von Rahmenkrediten "Betrieb" und "Investitionen" vorgeschlagen. Sie dienen der Finanzierung der jährlich wiederkehrenden Betriebskosten und der in Kompetenz der Regierung gewährten Kantonsbeiträge bis 6 Mio. Franken an Investitionen. Investitionen über 6 Mio. Franken unterliegen dem fakultativen Finanzreferendum und erfordern wie bisher im Einzelfall separate Kreditbeschlüsse.

Die im 3. öV-Programm vorgesehenen Investitionen beruhen bezüglich Projektausgestaltung, Kostengenauigkeit und Realisierungszeitpunkt teilweise auf noch ungenauen Angaben der Transportunternehmen und des Bundes. Für die zweite Hälfte der Programmperiode sind zudem praktisch keine Angaben erhältlich, da die Vorhaben derzeit frühestens zwei bis drei Jahre vor der geplanten Realisierung auf Stufe Vorprojekt bearbeitet werden. Die Gewährung des Kostenrahmens Infrastruktur im Form eines Rahmenkredites "Investitionen" für fünf Jahre macht bei den derzeitigen Unsicherheiten und Lücken sowie den ohnehin erforderlichen separaten Kreditvorlagen nur bedingt Sinn. Im Weiteren wäre bei einer Einführung auf 1. Januar 2004 eine Anpassung innerhalb der Programmperiode nach Vorliegen genauerer Projektunterlagen zwingend.

Auch für den Rahmenkredit Betrieb ist es aufgrund der noch unklaren finanziellen Auswirkungen des neuen Finanzausgleichs und der Bahnreform 2 sowie der vorgesehenen Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen zur Zeit schwierig, den Mittelbedarf im Detaillierungsgrad, wie er für die Variante Rahmenkredit notwendig wäre, zu bestimmen. Deshalb wird der gesamte Mittelbedarf für die Programmperiode 2004-2008 wie in den bisherigen öV-Programmen als Kostenrahmen beantragt. Die Mittel werden jährlich budgetiert und dem Kantonsrat jeweils in der Novembersession zur Beschlussfassung unterbreitet und dem allgemeinen Staatshaushalt belastet. Im Zusammenhang mit der Einführung der Rahmenkredite ist je nach Entwicklung auf Bundesseite auch zu prüfen, ob deren Einführung sinnvollerweise auf die Programmperioden der Rahmenkredite des Bundes abzustimmen ist (nächste Periode von 2007–2010).

4.7.3 Gesetzesanpassungen

Im Rahmen des SPöV wurde in drei Bereichen gesetzlicher Anpassungsbedarf festgestellt:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Mitfinanzierung durch Nutzniesserinnen und Nutzniesser/Verursacherinnen und Verursacher;2. Einführung von mehrjährigen Rahmenkrediten "Betrieb und Investitionen";3. Zusammenführen des EG zum EBG und des GöV. |
|--|

Es wurde festgehalten, dass die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen in einer Sammelvorlage an den Kantonsrat erfolgen soll. Die Sammelvorlage umfasst zweckmässigerweise auch die Neuordnung der innerkantonalen Zuständigkeiten, die aus der NFA notwendig werden.

Eine Anpassung der kantonalen gesetzlichen Grundlagen ist aufgrund der Abhängigkeiten mit Reformvorhaben des Bundes voraussichtlich erst gegen Ende der kommenden Programmperiode von 2004 bis 2008 zweckmässig. In der Zwischenzeit werden Lösungen für die Mitfinanzierung durch Nutzniesserinnen und Nutzniesser/Verursacherinnen und Verursacher weiterhin auf Vertragsbasis (Beispiele St.Gallen West, Einkaufszentrum Riet in Mels) gesucht.

Für Betrieb und Investitionen soll das Modell Rahmenkredite bei ausreichender Klarheit der Rahmenbedingungen während der Periode des 3. öV-Programms oder gleichzeitig mit dem 4. öV-Programm eingeführt werden.

Die Zusammenführung der beiden kantonalen Gesetze – EG zum EBG und GöV – schliesslich dient primär der Vereinfachung der kantonalen Vollzugspraxis und der übersichtlichen Integration von Nachträgen. Diese Arbeiten werden die Reformarbeiten auf Bundesebene abschliessen und die Erfahrungen im kantonalen Vollzug integrieren.

5 Finanzierung und Mittelbedarf

5.1 Finanzierung

5.1.1 Verkehrsangebot

Die Zuständigkeit für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Personenverkehrs ist in Art. 8 des EG zum EBG geregelt, jene für Beiträge nach dem GöV in den Art. 21, 22 und 24. Die erforderlichen Mittel werden wie bisher jährlich mit dem Voranschlag dem Kantonsrat zur Beschlussfassung unterbreitet und dem allgemeinen Staatshaushalt belastet. Vorgesehene Änderungen, die sich allenfalls für die Programmperiode durch eine angestrebte Einführung neuer Finanzierungsinstrumente abgestimmt auf die Rahmenkredite des Bundes ergeben (vgl. Ziff. 4.7.2 dieser Botschaft), führen je nach Festlegung der Modalitäten zu Anpassungen.

Im Jahr 1996 wurde der Regionalverkehr mit der Revision des EBG neu organisiert. Bund und Kantone sind seither Besteller für Leistungen des Regionalverkehrs. Die Federführung liegt bei den Kantonen.

Der nach dem EBG anerkannte Regionalverkehr wird im Umfang der sogenannten Kantonsquote durch Bund und Kanton gemeinsam bestellt. Diese beläuft sich im Jahr 2003 für den Kanton St.Gallen auf rund 83 Mio. Franken je Jahr. Daran beteiligt sich der Bund derzeit mit 64 Prozent bzw. rund 53 Mio. Franken. Angebote, die vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt werden oder Angebote, die nicht aus der Kantonsquote finanziert werden können, sind durch den Kanton allein zu bestellen.

5.1.2 Tarifverbunde

Die Finanzierung der Einnahmenausfälle von Tarifverbunden ist im GöV geregelt. Nach Art. 14 Bst. d GöV trägt der Staat für Tarifverbunde 40 Prozent der anrechenbaren Kosten, 60 Prozent sind in Verbindung mit Art. 17 GöV durch die politischen Gemeinden zu übernehmen. Nach Art. 30 GöV unterstehen dem fakultativen Referendum die Beschlüsse des Kantonsrates, die zulasten des Staates während mindestens 10 Jahren eine wiederkehrende neue Jahresausgabe von mehr als 2 Mio. Franken je Tarifverbund zur Folge haben.

5.1.3 Infrastruktur

Beiträge an technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG und an 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 zum 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. Beiträge werden grundsätzlich nur zugesichert und Vereinbarungen nur für ausführungsfähige Projekte abgeschlossen, wenn die jeweiligen Vorhaben eine entsprechend hohe Verbindlichkeit aufweisen und kostenmässig abgesichert sind.

5.2 Mittelbedarf

5.2.1 Staat

Unter Berücksichtigung der angespannten Haushaltslage ist für einen moderaten Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge nach Abzug Gemeindeanteile):

Kantonsbeiträge in 1'000 Fr.					
	2004	2005	2006	2007	2008
Verkehrsangebot					
<i>Regionalverkehr</i>					
bestehendes Angebot	19'892	18'085	17'862	18'070	18'281
<i>Total Regionalverkehr, bestehendes Angebot</i>	<i>19'892</i>	<i>18'085</i>	<i>17'862</i>	<i>18'070</i>	<i>18'281</i>
<i>S-Bahnsysteme</i>					
1. Teilergänzung S-Bahn St.Gallen ⁴	---	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
3. Teilergänzung S-Bahn Zürich	---	---	25	425	425
<i>Total S-Bahnsysteme</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>25</i>	<i>425</i>	<i>425</i>
<i>Agglomerationsverkehr</i>					
Erschliessung St.Gallen West	---	---	604	604	604
zusätzliche Verdichtungen Agglomeration St.Gallen	---	---	200	200	200
Ausbau Busangebot in der Agglomeration Rorschach (-Arbon) im Rahmen der S-Bahn Planung	---	---	225	225	225
Ausbau Busangebot in der Agglomeration Rapperswil/Jona	---	---	325	325	325
<i>Total Agglomerationsverkehr</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>1'354</i>	<i>1'354</i>	<i>1'354</i>
<i>Grundversorgung und Städteverbindungen</i>					
Ausbau Grundversorgung	---	165	165	165	165
Ausbau Randstundenangebote	---	120	256	256	256
<i>Total Grundversorgung und Städteverbindungen</i>	<i>---</i>	<i>285</i>	<i>421</i>	<i>421</i>	<i>421</i>
<i>Ergänzende Massnahmen</i>					
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte	---	---	125	125	125
Massnahmen im Bereich Sicherheit und Qualität	---	---	225	360	455
<i>Total Ergänzende Massnahmen</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>350</i>	<i>485</i>	<i>580</i>
Total Verkehrsangebot	19'892	18'370	20'012	20'755	21'061

⁴ Die Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen (Investitionen und Betriebskosten) wird Bestandteil einer separaten Vorlage an den Kantonsrat bilden.

Tarifverbunde					
Bestehende Verbunde	1'482	1'424	1'396	152	152
Virtueller Abo-Verbund mit dem ZVV	---	10	10	10	10
Integraler Tarifverbund Ostwind ⁵	---	---	500	1'400	1'400
Total Tarifverbunde	1'482	1'434	1'906	1'562	1'562

Kantonsbeiträge in 1'000 Fr.				
2004	2005	2006	2007	2008

Infrastruktur					
<i>Technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG^{6 7}</i>					
Schweizerische Südostbahn AG: Gleiserneuerung Muolen-Roggwil / Aeschunnel-Degersheim	---	1'191 ⁸	1'191	1'191	1'191
Schweizerische Südostbahn AG: Ausbau Bahnhof Lichtensteig	---	---	705	705	705
Schweizerische Südostbahn AG: Fernsteuerung Leitsystem Itlis "Süd"	---	321	---	---	---
Schweizerische Südostbahn AG: Stellwerkersatz Bahnhof Einsiedeln	---	193	---	---	---
Schweizerische Südostbahn AG: Endausbau Bahnhof Biberbrugg inkl. EA und Stellwerk	---	645	---	---	---
Appenzeller Bahnen: Oberbauerneuerung Gossau-Herisau	---	367	---	---	---
Thurbo AG: Einbau Zugsicherungssystem ZUB, Nachtrag zur 7. Vereinbarung	33	---	---	---	---
Trogenerbahn: Fahrzeugbeschaffung, Infrastruktur (7. und 8. Vereinbarung)	1'074 ⁹	1'074	1'074	---	---
Rorschach-Heiden-Bergbahn: Wartungshalle/Depot Heiden	---	1'445	---	---	---
Luftseilbahn Unterterzen-Tannenbodenalp: Erneuerung Seilbahn	---	1'241 ⁸	1'241	1'241	1'241
Investitionsbeiträge nach Inkrafttreten der Bahnreform 2	---	---	1'400	1'400	1'400
Total Technische Verbesserungen	1'107	6'477	5'611	4'537	4'537

⁵ Schätzung Einnahmefälle: Projektstart erfolgt im Sommer 2003.

⁶ Vorbehältlich Abschluss entsprechender Vereinbarungen zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmen.

⁷ Voraussichtliche Ablösung 8. Rahmenkredit auf Ende 2005 durch Bahnreform 2.

⁸ Diese Vorhaben sollen dem Kantonsrat im Jahr 2004 zur Genehmigung unterbreitet werden.

⁹ Bereits im Jahr 2001 bewilligt.

<i>Technische Massnahmen nach Art. 8 GöV¹⁰</i>					
Haltestelle Steinach - Bau einer neuen Haltestelle - Anteil Ausbau Horn zur Realisierung der Fahrplanhalte in Steinach	---	1'100	---	---	---
Bahnhof Sargans - Bushof	---	---	600	---	---
Bahnhof Sargans - Perron und Personenunterführung Seite Rheintal	---	---	---	1'330	---
Bahnhof Ziegelbrücke - Bushof	---	180	---	---	---
Bahnhof Ziegelbrücke - Rampe Nord	---	80	---	---	---
Bahnhof Schmerikon - Personenunterführung und Rampen - Aussenperron und Anpassungen Hauskante	990	---	---	---	---
Bazenheid-Dietfurt - Personenunterführung Bütschwil - Aussenperron	---	---	1'500	---	---
Bahnhof Wil - Perrondachverlängerung Gleis 1	---	140	---	---	---
Bahnhof Wil - Perronaufgang Ost	40	---	---	---	---
Ausbauten Konzept "Winti-Thur-Bahn" (3. Teilergänzung S-Bahn Zürich) - Bahnhof Wil: Perron Gleis 6 - Blockstellen Wil-Sirnach und Guntershausen	660	---	---	---	---
Infrastrukturmassnahmen Angebotskonzept St.Gallen (Haltestellen und Wendeplatz Abtwil)	---	150	---	---	---
Infrastrukturmassnahmen für Mobilitätsbehinderte	---	500	500	500	500
Busbevorzugung mit Lichtsignalanlagen und Busspuren ¹¹	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Fahrgastunterstände	60	60	60	60	60
Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen ¹²			p.m.	p.m.	p.m.
<i>Total Technische Massnahmen</i>	<i>1'750</i>	<i>2'210</i>	<i>2'660</i>	<i>1'890</i>	<i>560</i>
Total Infrastruktur	2'857	8'687	8'271	6'427	5'097
Gesamttotal Verkehrsangebot, Tarifverbunde und Infrastruktur	24'231	28'491	30'189	28'744	27'720

¹⁰ Stand März 2003.

¹¹ Finanzierung neu vollständig im Rahmen des 14. Strassenbauprogramms vorgesehen.

¹² Gemäss Projektstudie SBB.

Insgesamt ergeben sich im Vergleich zum öV-Programm 1999–2003 folgende Kantonsbeiträge:

	3. öV-Programm Jahre 2004 – 2008 in 1'000 Fr.	öV-Programm Jahre 1999 – 2003 in 1'000 Fr. geplant	öV-Programm Jahre 1999 – 2003 in 1'000 Fr. tatsächlich geleistet
Verkehrsangebot			
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	92'190		
S-Bahnsysteme ¹³	875		
Agglomerationsverkehr	4'062		
Grundversorgung und Städteverbindungen	1'548		
Ergänzende Massnahmen	1'415		
Total Verkehrsangebot	100'090	106'975	88'396
Total Tarifverbunde	7'946	8'970	6'272
Total Infrastruktur¹⁴	31'339	15'378	23'748
Gesamttotal Kantonsbeiträge	139'375	131'323	118'416

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.

5.2.2 Gemeinden

An den vorgesehenen Ausbauten des Verkehrsangebots werden die Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen derzeit zu 45 Prozent über den Pool beteiligt. Die Erhöhung der Gemeindeanteile an der Abgeltung für den öffentlichen Regionalverkehr ab dem Jahr 2005 von 45 auf 50 Prozent gemäss Massnahmenpaket 2004 ist in den Berechnungen berücksichtigt. Bei Versuchsbetrieben tragen die direkt betroffenen Gemeinden weiterhin 60 Prozent, ebenso bei Tarifverbunden. Für die Jahre 2004 bis 2008 ergibt dies voraussichtlich folgende Gemeindebeiträge:

	Gemeindebeiträge in 1'000 Fr.				
	2004	2005	2006	2007	2008
Verkehrsangebot	18'729	21'290	23'527	24'271	24'755
Tarifverbunde	2'222	2'151	2'109	2'343	2'343
Gesamttotal	20'951	23'441	25'636	26'614	26'920

Zum Vergleich haben die 90 politischen Gemeinden für das Jahr 2003 nach mutmasslicher Rechnung rund 20,3 Mio. Franken an das Verkehrsangebot und an die Tarifverbunde zu leisten.

Zu den Gemeindebeiträgen bei technischen Massnahmen nach Art. 8 GÖV sind keine Angaben möglich, da die betroffenen Gemeinden insbesondere bei Bahnhofumbauten mit dem jeweiligen Partner (in der Regel mit der SBB AG) direkt verhandeln und der Staat lediglich Subventionsbeiträge an die Gemeinden leistet. An die technischen Verbesserungen nach Art. 56 EBG leisten die Gemeinden keine Beiträge.

¹³ Ohne Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen.

¹⁴ Ohne Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen.

5.2.3 Weitere Finanzierungspartner

Kantonsgrenzenüberschreitende Angebote setzen eine Mitfinanzierung der jeweiligen Nachbarkantone voraus. Investitionen der Transportunternehmen nach dem EBG und nach der Einführung der Bahnreform 2 erfordern eine entsprechende Mitfinanzierung durch den Bund. Für den Ausbau des Verkehrsangebotes wird nach Möglichkeit eine Erhöhung der Kantonsquote angestrebt.

6 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 einzutreten.

Im Namen der Regierung,
Der Präsident:
Hans Ulrich Stöckling

Der Staatssekretär:
Martin Gehrler

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008

Entwurf der Regierung vom 12. August 2003

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 12. August 2003 Kenntnis genommen und
beschliesst:

1. Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2004 bis 2008 nach dem Programm im Anhang zu diesem Beschluss in einem Kostenrahmen von insgesamt Fr. 139'375'000.–.
2. Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat für die erste Ergänzung der S-Bahn St.Gallen Bericht und Antrag zu unterbreiten.
3. Dieser Beschluss wird ab 1. Januar 2004 angewendet.

Anhang

Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008

Teil A:

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

	in 1'000 Fr.
Verkehrsangebot:	
Regionalverkehr, bestehende Angebot	92'190
S-Bahnsysteme (ohne Erste Ergänzung S-Bahn St.Gallen)	875
Agglomerationsverkehr	4'062
Grundversorgung und Städteverbindung	1'548
Ergänzende Massnahmen	1'415
Total Verkehrsangebot	100'090
Total Tarifverbunde	7'946
Insgesamt	108'036

Teil B:

Investitionsbeiträge an technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁵

	in 1'000 Fr.
Schweizerische Südostbahn AG	8'038
Appenzeller Bahnen	367
Thurbo AG	33
Trogenerbahn	3'222
Rorschach-Heiden-Bergbahn	1'445
Luftseilbahn Unterterzen-Tannenbodenalp	4'964
Investitionsbeiträge nach Inkrafttreten der Bahnreform	4'200
Insgesamt	22'269

¹⁵ SR 742.101.

Teil C:

Investitionsbeiträge an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988¹⁶

	in 1'000 Fr.
Haltestelle Steinach	1'100
Bushof Sargans	600
Bahnhof Sargans	1'330
Bushof Ziegelbrücke	180
Bahnhof Ziegelbrücke	80
Bahnhof Schmerikon	990
Bazenheid-Dietfurt	1'500
Ausbauten Bahnhof Wil	180
Ausbauten "Winti-Thur-Bahn"	660
Infrastrukturmassnahmen Angebotskonzept St.Gallen	150
Infrastrukturmassnahmen für Mobilitätsbehinderte	2'000
Fahrgastunterstände	300
Insgesamt	9'070

¹⁶ sGS 710.5.