

4. öV-Programm

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 22. April 2008

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Umfeld und Stossrichtungen.....	3
1.1. Auftrag des Kantonsrates	3
1.1.1. Fünfjahresprogramme.....	3
1.1.2. Hängige parlamentarische Aufträge	4
1.1.3. Gegenstand des 4. öV-Programms	5
1.1.4. Koordination mit der separaten Kreditvorlage zur S-Bahn St.Gallen 2013.....	5
1.1.5. Koordination mit dem Planungsauftrag AP Ost 1. Teilergänzung	5
1.1.6. Koordination mit dem Strassenbauprogramm	5
1.2. Gesamtverkehr.....	6
1.2.1. Bund	6
1.2.2. Kanton	10
1.2.3. Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr	12
1.3. Öffentlicher Verkehr	13
1.3.1. Grossprojekte des Bundes.....	13
1.3.2. Leistungsvereinbarung Bund-SBB	15
1.3.3. Kantonale Stossrichtung für den öffentlichen Verkehr	15
2. Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 2004 bis 2008	16
2.1. Erzielte Verbesserungen	16
2.1.1. Angebotsausbauten	16
2.1.2. Einführung integraler Tarifverbund	17
2.1.3. Infrastrukturverbesserungen	17
2.2. Mittelbedarf	17
2.2.1. Übersicht.....	17
2.2.2. Begründung der Abweichungen	18
3. Geplante Massnahmen in den Jahren 2009 bis 2013.....	19
3.1. S-Bahn St.Gallen.....	19
3.1.1. Zielsetzungen und Grundlagen	19
3.1.2. Angebot 2013.....	19
3.1.3. Aktueller Stand.....	20
3.1.4. Erläuterungen zu den unberücksichtigten Anliegen.....	20
3.1.5. Infrastruktur.....	25
3.1.6. Weitere Planungsschritte	26
3.2. Weitere S-Bahn-Systeme	26
3.2.1. S-Bahn Zürich	26
3.2.2. S-Bahn FL.A.CH	27
3.2.3. S-Bahn Obersee	27
3.3. Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen.....	28
3.3.1. Ausgangslage	28
3.3.2. Durchmesserlinie	28
3.3.3. Infrastruktur.....	28
3.4. Agglomerationsverkehr.....	29
3.4.1. Agglomeration St.Gallen	29
3.4.2. Agglomeration Rorschach-Arbon	30

3.4.3.	Agglomeration Altstätten-Heerbrugg	30
3.4.4.	Agglomeration Buchs-Vaduz	30
3.4.5.	Agglomeration Obersee	31
3.4.6.	Agglomeration Wil	31
3.4.7.	Agglomerationsprogramme	32
3.5.	Ausbau Regionalverkehr	32
3.5.1.	Anpassung an S-Bahn-Konzept	32
3.5.2.	Ausbau Grundversorgung, Städteverbindungen	32
3.5.3.	Ausbau Abendangebote	32
3.5.4.	Ausbau Nachtangebote	33
3.6.	Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen	33
3.6.1.	Infrastrukturerneuerung der Privatbahnen	33
3.6.2.	Mobilitätsbehinderte	34
3.6.3.	Fahrgastinformation / Betriebsleitsysteme	34
3.6.4.	Umsteigeknoten, Bushöfe und Bushaltestellen	35
3.7.	Instrumente	36
3.7.1.	Neuregelung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	36
3.7.2.	Rahmenkredite	37
3.7.3.	Wirkungskontrolle	37
3.7.4.	Kundenzufriedenheit	38
3.7.5.	Sicherheit	39
4.	Finanzierung und Mittelbedarf	39
4.1.	Finanzierung	39
4.1.1.	Verkehrsangebot	39
4.1.2.	Tarifverbunde	40
4.1.3.	Infrastruktur	40
4.1.4.	Planung und Projektierung	41
4.2.	Mittelbedarf	41
4.2.1.	Kanton	41
4.2.2.	Gemeinden	43
4.2.3.	Auswirkungen NFA zwischen Kanton und Gemeinden	44
4.2.4.	Vergleich zum 3. öV-Programm	44
5.	Antrag	46
	Entwurf (Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013)	47

Zusammenfassung

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs konnte in den vergangenen Jahren sukzessive und marktgerecht ausgebaut werden. Allerdings ist das Marktpotenzial noch nicht ausgeschöpft. Die meisten Angebotsverbesserungen konnten auf Basis der bestehenden Infrastrukturen realisiert werden. Dies wird für einen grossen Teil der geplanten Erweiterungen nicht mehr möglich sein.

Im Zeitraum des 4. öV-Programms erfolgen umfangreiche Infrastrukturausbauten für den Fernverkehr, welche durch die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Regionalverkehrs ergänzt werden sollen. Basis für die Infrastrukturausbauten bildet die Planung «AP Ost 2013». Das gemeinsam mit den SBB und den Projektpartnern entwickelte Angebotskonzept baut auf den beiden Stundenknoten St.Gallen und Sargans und einer wenigstens halbstündlichen Bedienung der grösseren Bahnhöfe und wichtigen S-Bahnlinien auf. Kernstück ist dabei die Erweiterung der S-Bahn St.Gallen, welche auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eingeführt werden kann. Über den dafür notwendigen kantonalen Investitionskredit wird vor Baubeginn in einer separaten Kreditvorlage zu befinden sein.

In der Planungsplattform «AP Ost 1. Teilergänzung» werden bis Ende 2009 die Grundlagen für die Auslösung weiterer Angebotsverbesserungen und die hierfür erforderlichen Infrastrukturausbauten vorbereitet.

Für den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs leisten Bund, Kanton und die Gemeinden derzeit jährlich rund 108 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons St.Gallen beläuft sich gemäss Voranschlag 2008 auf rund 44 Mio. Franken. Ein grosser Ausbauschritt im Angebot ist nach der Umsetzung der vorgesehenen Investitionen geplant, d.h. insbesondere mit der Inbetriebnahme des erweiterten S-Bahn-Systems. Gleichwohl soll in den nächsten Jahren das Verkehrsangebot marktgerecht und sukzessive weiter ausgebaut werden: In den Jahren 2009-2013 sollen für Angebotsverbesserungen jedes Jahr zusätzlich rund 2,5 Mio. Franken Abgeltungsmittel bereitgestellt werden. Über die gesamte Laufdauer des 4. öV-Programms sind damit rund 35 Mio. Franken für rasche, ohne Infrastrukturausbau mögliche Verbesserungen vorgesehen.

Bedeutende Ausbauschritte sind insbesondere beim Agglomerationsverkehr, bei der Grundversorgung der Regionen sowie beim Abend- und Nachtangebot geplant. Daneben bedingen die Einführung des integralen Tarifverbundes per Ende 2008 und der Betrieb von modernen Fahrgastinformations- und Leitsystemen die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln.

Der geschätzte Mittelbedarf des Kantons St.Gallen für die Jahre 2009 bis 2013 sieht folgendermassen aus:

– Verkehrsangebot	260 Mio. Franken
– Tarifverbunde	8 Mio. Franken
– Infrastruktur	78 Mio. Franken
Total	346 Mio. Franken

Im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde die Finanzierung des Regionalverkehrs neu geregelt und auch der innerkantonale Kostenschlüssel zwischen dem Kanton und den Gemeinden neu festgelegt. Die entsprechenden Anpassungen des Kostenteilers Bund-Kanton bzw. Kanton-Gemeinden schlagen sich im 4. öV-Programm mit über 108 Mio. Franken zu Lasten des Kantons nieder.

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 (nachfolgend 4. 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 3. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 verabschiedete der Kantonsrat an der Novembersession 2003 (ProtKR 2000/04 Nr. 550). Für die Jahre 2009 bis 2013 wird somit das 4. öV-Programm vorgelegt.

1.1.2. *Hängige parlamentarische Aufträge*

Der Kantonsrat hat im Zeitraum 2003 bis 2007 mit dem 3. öV-Programm sowie mit mehreren parlamentarischen Vorstössen folgende Aufträge erteilt:

a) Kantonsratsbeschluss über das 3. öV-Programm 2004-2008 (36.03.02)

Wortlaut des Auftrags: «Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat für die erste Ergänzung der S-Bahn St.Gallen Bericht und Antrag zu unterbreiten.»

Die Berichterstattung erfolgt in Ziff. 3.1. Der Antrag wird in der separaten Kreditvorlage zur S-Bahn unterbreitet werden.

b) Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (43.04.23)

Wortlaut des Postulates: «Die Regierung wird eingeladen, einen Bericht über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auszuarbeiten, welcher aufzeigt, dass die Massnahmen gemäss Strategieplan umgesetzt werden können.»

Wie die Regierung bereits in ihrem Antrag auf Gutheissung des Postulats vom 25. Januar 2005 in Aussicht stellte, werden in der nächsten Kreditvorlage im Bereich des öffentlichen Verkehrs auch grundlegende Fragen der Finanzierung erörtert. Es soll daher die Kreditvorlage zur S-Bahn abgewartet werden. Betreffend Rahmenkredite wird auf Ziff. 3.7.2 verwiesen.

c) Rasche Umsetzung von deutlichen Verbesserungen im öV-Angebot (42.07.22)

Wortlaut der Motion: «Die Regierung wird eingeladen, die Angebotsverdichtungen und -verknüpfungen im öffentlichen Regionalverkehr und diejenigen Verbesserungen, die keine Infrastrukturausbauten bedingen, zu prüfen und dem Kantonsrat darüber in der Vorlage zum 4. öV-Programm (2009 bis 2013) zu berichten und allenfalls Antrag zu stellen. Notwendige Ausbauten bei der Infrastruktur sind in einer separaten Vorlage vorzulegen.»

Während der Laufzeit des 4. öV-Programms sind rund 35 Mio. Franken für Angebotsverbesserungen, die ohne Infrastrukturausbauten möglich sind, vorgesehen. Die detaillierten Ausführungen zu den geplanten Massnahmen finden sich in Ziff. 3.4 und 3.5 dieser Botschaft.

d) Vorfinanzierung Doppelspur Buchs-Sargans (43.08.08)

Wortlaut des Postulats: «Die Regierung wird eingeladen, im Rahmen der Berichterstattung über das S-Bahn-Konzept im 4. öV-Programm zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Vor- oder Mitfinanzierung des Doppelspurabschnittes Buchs-Sargans erfolgen soll, dazu Bericht zu erstatten und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu stellen.»

Gemäss dem aktuellen Planungsstand wird der S-Bahn-Halt in Sevelen auch ohne Doppelspur Buchs-Sargans beibehalten werden können. Informationen zu den entsprechenden Ausbauten finden sich in Ziff. 3.1.4 Bst. b) und 3.2.2.

e) Vor- oder Mitfinanzierung des Kapazitätsausbaus zwischen St.Gallen und Zürich (43.08.09)

Wortlaut des Postulats: «Die Regierung wird eingeladen, im Rahmen der Berichterstattung über das S-Bahn-Konzept im 4. öV-Programm zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Vor- oder Mitfinanzierung des Kapazitätsausbaus zwischen St.Gallen und Zürich erfolgen soll, dazu Bericht zu erstatten und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu stellen.»

Die Notwendigkeit von Kapazitätsausbauten auf der Strecke Zürich-St.Gallen ist erkannt und in die Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 2007 zur Gesamtschau FinöV eingeflossen. Eine Vor- oder Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen setzt einen rechtsgültigen Bundesbeschluss voraus, der zum Zeitpunkt der Erstellung des 4. öV-Programms nicht vorliegt.

Über die Zweckmässigkeit von Kapazitätsausbauten auf dem Streckenabschnitt im Kanton St.Gallen gibt Ziff. 3.1.4 Bst. a Auskunft.

1.1.3. Gegenstand des 4. öV-Programms

Das 4. öV-Programm beinhaltet Massnahmen zur Umsetzung der Ziele gemäss dem Strategieplan öffentlicher Verkehr (SPöV), die eine massgebliche Finanzierung seitens des Kantons erfordern und die sich mittelfristig realisieren lassen.

Wesentliche Zielsetzungen des SPöV, insbesondere die Verbesserungen der nationalen und internationalen Verkehrsanbindungen, werden im Rahmen der Grossprojekte des Bundes «Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz», «Neat Integration Ostschweiz, Phase 2» und «Bahn 2000, 2. Etappe/Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte» umgesetzt. Die Bundesprojekte wiederum bilden eine massgebliche Grundlage für die Ausgestaltung kantonaler Angebots- und Infrastrukturausbauten.

1.1.4. Koordination mit der separaten Kreditvorlage zur S-Bahn St.Gallen 2013

Während der Laufdauer des 4. öV-Programms (2009-2013) wird die Regierung dem Kantonsrat eine separate Kreditvorlage zum Ausbau der S-Bahn St.Gallen vorlegen. Im Rahmen des vorliegenden 4. öV-Programms werden diejenigen Massnahmen aufgezeigt, welche aufgrund des Standes der Planung und Projektierung sowie der Finanzierung in den nächsten fünf Jahren zur Umsetzung vorgesehen sind. Die Kreditvorlage wird grundsätzlich auf einem verbindlich vereinbarten Angebot basieren und daraus werden 17 Infrastrukturmodule abgeleitet, für welche die Projektpartner die Auslösung der Vorprojekte Ende 2007 beschlossen haben (vgl. Ziff. 3.1.5).

1.1.5. Koordination mit dem Planungsauftrag AP Ost 1. Teilergänzung

Konkrete Erweiterungsinvestitionen setzen zwingend die Abstützung auf ein konkretes Angebot voraus. Die Vorlaufzeiten für die bauliche Umsetzung konkreter Erweiterungsinvestitionen der Schieneninfrastruktur betragen in der Regel wenigstens sechs Jahre. Ende Februar 2008 haben die Projektpartner für den Planungsraum Ost (Gebiet von Schaffhausen bis Chur) den Planungsauftrag AP Ost 1. Teilergänzung erteilt. In dieser interkantonalen Planungsplattform werden zusammen mit den Transportunternehmen die Weiterentwicklung der S-Bahn St.Gallen sowie regionale Teilprojekte für den nächsten Ausbauschritt ab 2016 vorbereitet.

Bis Ende 2009 sollen der Planungsauftrag an die SBB abgeschlossen und anschliessend die angebotsnotwendigen Vorprojekte ausgelöst werden. Das 4. öV-Programm enthält entsprechende Projektierungskredite für Vorhaben, welche innerhalb der Programmdauer zur Baureife gebracht und vorbehältlich der Projektbewertung und -priorisierung im 5. öV-Programm ab 2014 zur Realisierung gelangen sollen.

1.1.6. Koordination mit dem Strassenbauprogramm

In der Botschaft vom 13. Oktober 1987 zum Entwurf des GöV stellte die Regierung in Aussicht, dem Kantonsrat die geplanten Vorhaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs «jeweils im gleichen Turnus wie das Strassenbauprogramm zu unterbreiten. Der Planungshorizont soll sich in der Regel ebenfalls über fünf Jahre erstrecken» (ABI 1987, 1999 ff.). Dies ermögliche dem Kantonsrat, die Ausbauvorhaben für den Individual- und den öffentlichen Verkehr zeitgleich zu behandeln und die Schwerpunkte der st.gallischen Verkehrspolitik in einer rollenden Planung festzulegen. Dieses Vorgehen wurde bereits bei der Erarbeitung des 3. öV-Programms gewählt, welches zeitgleich mit dem 14. Strassenbauprogramm vom Kantonsrat behandelt wurde.

Für die Jahre 2009 bis 2013 wird dem Kantonsrat wiederum mit dem 4. öV-Programm das 15. Strassenbauprogramm (36.08.01/36.08.02) 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 zusammengefasst.

1.2. Gesamtverkehr

1.2.1. Bund

a) Sachplan Verkehr

Am 26. April 2006 hat der Bundesrat den Sachplan Verkehr, Teil Programm, gutgeheissen. Der Sachplan Verkehr legt die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen fest und sorgt für die Koordination der Verkehrsträger untereinander und mit der anzustrebenden Raumentwicklung. Die im Teil Programm festgelegten Stossrichtungen der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturpolitik werden im Teil Umsetzung konkretisiert. Für Probleme im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen wird der Sachplan Verkehr im Teil Umsetzung den Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen des Bundes, die Koordination dieser Massnahmen untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie den zeitlichen Ablauf angeben. Die Konkretisierung erfolgt in den nächsten Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen in Form von sachbezogenen Konzepten, raumbezogenen Konzepten oder Objektangaben.

Nach einer Schilderung der Ausgangslage bezeichnet der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik, die Entwicklungsstrategien und die Grundsätze der Netzzuordnung. Danach legt er die Handlungsgrundsätze und Prioritäten für Teilräume der Schweiz fest. Das Gebiet des Kantons St.Gallen wird drei sich teilweise überlagernden Teilräumen zugeteilt. Die aktuellen und kommenden Probleme sowie die vorgesehenen Massnahmen und die weiteren Lösungsmöglichkeiten werden im Programmteil des Sachplans Verkehr wie folgt beschrieben.

Teilraum Zürich

Der Teilraum Zürich umfasst nebst dem Kanton Zürich auch Teile der Kantone Aargau, Zug, Schwyz, St.Gallen (Raum Obersee), Thurgau und Schaffhausen mit insgesamt zwölf Agglomerationen. Er weist Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Deutschland auf. Der Teilraum hat schweizweit bezüglich Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung die grösste Entwicklungsdynamik.

Als wichtigster Verkehrsknotenpunkt des Landes verfügt der Teilraum über eine ausgezeichnete Verkehrserschliessung, die eine Siedlungsentwicklung am Rande der Agglomerationen ermöglichte. Mit der Realisierung von weiteren Verkehrsinfrastrukturen bis zum Jahr 2020 in diesem Raum steigt die Verkehrsgunst noch. Zu nennen sind insbesondere die Schliessung der Lücken im Nationalstrassennetz (A4 Knonauer Amt und A1/A3 Stadt Zürich) sowie die Verwirklichung der NEAT.

Die starke Verkehrszunahme führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene in der Agglomeration Zürich selbst (insbesondere Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Sub-Zentren im Limmattal und Glatttal) sowie bei den Verbindungsachsen zu den benachbarten Agglomerationen (vor allem nach Winterthur, nach Zug und nach Aarau). Kritisch ist die Kapazität strassenseitig im Korridor Zürich Nord zwischen Limmattal und Winterthur. Schienenseitig stösst der Knoten Zürich mit seinen Zulaufstrecken an die Kapazitätsgrenzen. Die Kapazitätsengpässe auf den Schienenstrecken schränken die weitere Entwicklung des S-Bahn-Systems in diesem Teilraum ein.

In den grösseren Agglomerationen im Teilraum Zürich hat der Verkehr nachteilige Auswirkungen auf die Wohn- und Umweltqualität.

Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen

Sehr hoch: Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes, Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss).

Handlungsgrundsätze

- Der Bund setzt sich im Teilraum Zürich für die Entflechtung von Fernverkehr und regionalem Verkehr, für die Entflechtung des Güterverkehrs, für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Zürich und der Verbindungsfunktion der Nationalstrassen A1, A3, A4 und A20 sowie für die Sicherstellung leistungsfähiger Verbindungen auf Strasse und Schiene zu den Zentren Basel, Bern, St.Gallen, Zug und Luzern sowie zum Teilraum Aarau-Olten-Zofingen ein.
- Er verbessert den Anschluss des Raumes an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz und setzt sich für attraktivere Verbindungen zu grenznahen ausländischen Nachbarregionen ein. Er unterstützt die Reduktion der Umweltbelastungen.
- Er stellt die Funktionsfähigkeit des Bahnknotens Zürich mit geeigneten Massnahmen sicher.
- Er unterstützt in den Agglomerationen Zürich, Winterthur, Schaffhausen, Baden-Brugg, Lenzburg und Rapperswil-Jona-Rüti («Agglomeration Obersee») Massnahmen zur Entlastung des lokalen Strassennetzes, insbesondere mit der Verbesserung der Funktionalität der Nationalstrasse, mit Verkehrsmanagement, mit gezielter Erhöhung der Kapazität auf Nationalstrassen und mit dem Ausbau der regionalen und lokalen ÖV-Netze (leistungsfähige S-Bahn-Systeme).
- Er zeigt in raumbezogenen Konzepten für den Verkehrsknotenpunkt Zürich und die Verkehrskorridore Olten-Aarau-Lenzburg-Zürich-Winterthur-St.Gallen und Zürich-Zug-Luzern-Hergiswil sowie Zürich-Zug-Arth-Goldau-Schwyz, mit welchen betrieblichen und baulichen Massnahmen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung kurz-, mittel- und längerfristig erhalten werden kann.

Teilraum St.Gallen / Bodensee / Rheintal

Dieser Teilraum umfasst den grössten Teil des Kantons St.Gallen, den Kanton Thurgau und die beiden Appenzell; er weist Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Österreich und Deutschland auf. Zum Teilraum gehören, neben dem Hauptzentrum St.Gallen, eine Reihe mittel- und kleinstädtischer, zum Teil grenzüberschreitender Agglomerationen sowie regionale Zentren. Die künftige Raumentwicklung steht im Spannungsfeld zwischen der Abhängigkeit zum Wirtschaftsraum Zürich und einer eigenständigen, grenzüberschreitenden Entwicklung des Teilraums St.Gallen / Bodensee / Rheintal.

Obwohl der Teilraum über eine insgesamt gute Verkehrserschliessung verfügt, gibt es bei den Erreichbarkeiten im schweizerischen und grenzüberschreitenden Zentrennetz schienenseitige Defizite. Diese werden im Rahmen der verbesserten Anschlüsse der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) sowie mit dem Anschluss der Ostschweiz an die NEAT weitgehend behoben. Die schienenseitigen Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Winterthur beeinträchtigen auch die Verbindungsqualität der Ostschweiz. Die verfügbaren Kapazitäten auf Schienenstrecken im Raum St.Gallen und örtlich im Rheintal begrenzen die Entwicklung der S-Bahn St.Gallen sowie des Regionalverkehrs.

Strassenseitig bestehen Lücken in den Verbindungen über die Landesgrenzen hinweg.

Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen

Sehr hoch: Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz.

Hoch: Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes, Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren.

Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren im Bahnverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr.

Handlungsgrundsätze

- Der Bund setzt sich im Teilraum St.Gallen / Bodensee / Rheintal dafür ein, dass sich die Erreichbarkeiten im Schienenverkehr innerhalb des schweizerischen Zentrennetzes, mit internationalen Metropolen (im Rahmen der Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz) sowie mit dem grenznahen Ausland verbessern und die Funktionalität der nationalen Infrastrukturen in der Agglomeration St.Gallen (Korridor Wil-St.Gallen-Rorschach-St.Margrethen) aufrechterhalten bleibt. Er unterstützt die Reduktion der Umweltbelastungen.
- Er unterstützt in der Agglomeration St.Gallen Massnahmen zur Entlastung des lokalen Strassennetzes, insbesondere mit der Verbesserung der Funktionalität der Nationalstrasse und mit der schrittweisen Realisierung von leistungsfähigen S-Bahn-Systemen.
- Er zeigt in sachbezogenen Konzepten, wie im Rheintal die schweizerischen und österreichischen Autobahnnetze optimal verknüpft und die Schienenverbindungen verbessert werden können; die Fährverbindung Romanshorn – Friedrichshafen bezieht er in die Betrachtungen ein. Im Korridor zwischen Zürich-Wil-St.Gallen und Sargans respektive Konstanz fördert er die Koordination des Regionalverkehrs mit dem künftigen HGV-Angebotskonzept.

Alpenraum Ost

Der Alpenraum Ost umfasst die Kantone Graubünden (ohne Valle Mesolcina) und Glarus sowie im Überschneidungsbereich mit dem Teilraum St.Gallen / Bodensee / Rheintal das Sarganserland und die Agglomeration Buchs-Vaduz. Der Teilraum hat Verflechtungen mit den grenznahen Regionen von Österreich (Tiroler Oberland) und Italien (Südtirol, Veltlin und Raum Chiavenna). Die Zahl der Einwohner hat in den letzten Jahren, insbesondere im Rheintal, zugenommen, im Kanton Glarus wie in andern Regionen des Alpenraums Ost ist sie gleich geblieben oder hat leicht abgenommen. Bis zum Jahr 2020 wird für Graubünden und Glarus mit einem Rückgang der Bevölkerung gerechnet.

Ein bedeutender Teil des Teilraums ist im besonderen Mass vom Tourismus abhängig. Die Übernachtungszahlen sowie die touristische Wertschöpfung sind im Kanton Graubünden im Vergleich zu den übrigen Tourismusregionen hoch bzw. überdurchschnittlich. Für ein erfolgreiches Bestehen im internationalen Tourismus-Wettbewerb ist eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten. Der Kanton Glarus sowie das obere St.Galler Rheintal sind hingegen stark von Industriebetrieben und Dienstleistungsunternehmungen geprägt.

Der Transitverkehr auf der Nationalstrasse A13 durch das Rheintal und über die San Bernardino Route hat einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Gleichwohl resultieren nachteilige Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt.

Die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach den europäischen Zentren und den grenznahen Zentren Österreichs und Italiens ist gegenüber den Strassenverbindungen lang, was Rückwirkungen auf die Verkehrsnachfrage hat. Kapazitätsengpässe im Strassen- und Schienennetz im Raum Zürich haben auch Auswirkungen auf die Anbindungsqualität des Raums Ostalpen. Im Strassenverkehr sind örtliche Überlastungen in der Feriensaison bzw. am Wochenende festzustellen.

Handlungsbedarf besteht für die Behebung von Überlastungen auf der Nationalstrasse A13, auf einzelnen Abschnitten in der Agglomeration Chur und saisonal zwischen Landquart und Sargans. Trotz schwierigen topografischen Verhältnissen sind die Tourismus- und Regionalzentren mit Strasse und Schiene im Allgemeinen gut erschlossen, wobei Betrieb und Unterhalt besondere Herausforderungen stellen.

Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen

- Sehr hoch: Fertigstellung von Nationalstrassen, Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren.
Hoch: Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen alpinen Tourismusregionen.
Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren im Bahnverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr bzw. öffentlichen Verkehr.

Handlungsgrundsätze

- Der Bund setzt sich im Alpenraum Ost für eine bessere Anbindung an die europäischen Metropolitanräume im Schienenverkehr (HGV-Anschluss), für die grenzüberschreitenden Verknüpfungen der Schienennetze im Alpenrheintal, die Gewährleistung der Erschliessung ländlicher Räume, die Verbesserung der Anbindung der wichtigen Tourismusregionen im Strassen- und Schienenverkehr und den Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren ein.
- Er unterstützt die Kantone bei der Aufrechterhaltung qualitativ guter Verbindungen zu anderen Landesteilen sowie zu den benachbarten ausländischen Regionen.

b) Bundesebene

Seit 1. Januar 2008 ist der Bund allein für Bau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes zuständig. 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. Neu kann sich der Bund auch bei grossen Infrastrukturinvestitionen in Agglomerationsräumen engagieren; dies gilt für Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs.

Nach Einführung der NFA sollen die National- und Hauptstrassen in ein Grundnetz (heutige Nationalstrassen) und in ein Ergänzungsnetz (Hauptstrassen) aufgeteilt werden. Für Bau, Betrieb und Unterhalt des Grundnetzes wird allein der Bund zuständig sein. Das Ergänzungsnetz wird in der Verantwortung der Kantone liegen und durch den Bund mit kantonsweise zugeteilten Globalbeiträgen mitfinanziert werden. Der Bund strebt deshalb neue Netzbeschlüsse des Parlamentes für das Grundnetz und des Bundesrates für das Ergänzungsnetz an. Bei der Erarbeitung der Netzbeschlüsse werden Grund- und Ergänzungsnetz überprüft; die Kriterien zur Zuordnung der Verbindungen zu den beiden Netzen sind im Sachplan Verkehr festgelegt.

Auch beim Schienennetz war eine Aufteilung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz vorgesehen. Eine entsprechende Vorlage, die so genannte Bahnreform 2, wurde vom Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen. Ob ein weiterer Anlauf zu einer neuen Netzdefinition unternommen wird, ist offen.

c) SchweizMobil

Im Dezember 2002 hatte der Bund ein Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs in die Vernehmlassung gegeben. Eine Auswertung der Vernehmlassungen und eine Bereinigung des Vernehmlassungsentwurfs erfolgten nicht. Eine Bundesstrategie zum Langsamverkehr steht somit weiterhin aus. Auch im Sachplan Verkehr spielt der Langsamverkehr nur eine Nebenrolle.

Stark gefördert wird der Langsamverkehr hingegen mit SchweizMobil, einem gemeinsamen Projekt von Kantonen, Bundesämtern und Organisationen sowie Unternehmen aus Verkehr, Tourismus und Sport. Die Projektträger 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 bereiteten sie in den Jahren 2004 bis 2006 gemeinsam ein Projekt vor, das verschiedene Langsamverkehrsarten untereinander und mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen will. SchweizMobil trifft eine Auswahl besonders attraktiver nationaler Routen und Routen-Highlights für Wanderer, Velowanderer, Mountainbiker, Skater und Paddler und vernetzt diese an so genannten Service- oder Etappenorten mit dem öffentlichen Verkehr, dem Gastgewerbe und vielen andern touristisch wichtigen Angeboten.

Seit Frühling 2008 stehen rund 20 nationale Routen und 100 ein- oder mehrtägige Routen-Highlights mit einheitlicher Wegweisung bereit. Informationen dazu werden im Internet, in Karten und in Führern angeboten. Individual- und Gruppenreisende sollen eine breite Palette von Reisen und Ausflügen auf dem SchweizMobil-Routennetz pauschal buchen können. Im Kanton St.Gallen haben die zuständigen kantonalen Stellen zusammen mit Fachorganisationen und Regionalplanungsgruppen für die Realisierung und Ausschilderung der SchweizMobil-Strecken gesorgt. Ab dem Jahr 2010 sind weitere Ausbauschritte vorgesehen.

1.2.2. Kanton

a) Koordinierte Verkehrspolitik

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1) 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.

Wie der Verfassungsauftrag durch eine koordinierte Gestaltung eines leistungsfähigen und störungsarmen Verkehrssystems umgesetzt werden kann, hat die Regierung in verschiedenen Berichten verdeutlicht.

So legt der kantonale Richtplan grosses Gewicht darauf, dass Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gegenseitig aufeinander abgestimmt werden. Unter dem Stichwort «Raumbezogene Strategien» zeigt er im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie die verschiedenen Raumtypen (Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum sowie Tourismusgebiete) verkehrsmässig erschlossen werden sollen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden können.

Mit dem Leitsatz «Verkehr verbindet Wirtschaftsräume» bekannte sich die Regierung im Wirtschaftsleitbild vom Februar 2002 zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Die Standortoffensive Kanton St.Gallen, mit der das Wirtschaftsleitbild umgesetzt wird, setzt mit dem Impulsprogramm Verkehr fünf Schwerpunkte:

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

Mit dem Strategieplan öffentlicher Verkehr (SPöV) legte die Regierung im August 2002 Leitlinien für die künftige kantonale Politik des öffentlichen Verkehrs vor. Der Kantonsrat nahm in der Novembersession 2002 vom Strategieplan Kenntnis und lud die Regierung ein, einzelne Zielsetzungen des Strategieplans im Rahmen des 3. ÖV-Programms prioritär zu behandeln. Somit konnten die Leitsätze des SpöV teilweise bereits mit dem 3. öV-Programm umgesetzt werden.

Ausdruck der ganzheitlichen Verkehrspolitik ist, dass das 15. Strassenbauprogramm und das 4. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt werden. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

b) Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

In seinem Bericht zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 hielt der Bundesrat fest, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomerationen für die ganze Schweiz von Bedeutung ist und sich der Bund deshalb – in Ergänzung zu den Kantonen und Gemeinden – verstärkt engagieren wird. Mit Agglomerationsprogrammen soll die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht werden. Agglomerationsprogramme werden in horizontaler (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und vertikaler Zusammenarbeit (Bund – Kanton – Agglomeration) erstellt. Sie befassen sich mit sämtlichen agglomerationsrelevanten Themen wie zum Beispiel Sozialpolitik, Kulturpolitik, Raumordnung oder Verkehr.

Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz stellen sich in den Agglomerationen. Der Agglomerationsverkehr ist auf Bundes- wie auf Kantonsebene eine der grossen Herausforderungen der nächsten Jahre. 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 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. Als Grundlage dazu seien Agglomerationsprogramme zu erarbeiten, die sich mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen befassen.

Voraussetzung für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, welche die Massnahmen für eine bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Verkehrsträger untereinander festlegen. Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung dieser Programme. Von den st.gallischen Agglomerationen reichten Ende 2007 die Agglomerationen St.Gallen/Arbon-Rorschach, Wil und Obersee ihre Programme Verkehr und Siedlung dem Bund ein. Im Jahr 2008 werden die Agglomerationsprogramme durch die zuständigen Bundesstellen eingehend geprüft und beurteilt, namentlich hinsichtlich Wirkung und Priorisierung. Gestützt auf die Bewertung wird die Botschaft des Bundesrates zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen ausgearbeitet, die spätestens Ende 2009 dem eidgenössischen Parlament vorgelegt werden muss. Zudem werden die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme vorbereitet, die spätestens bis Ende 2010 abgeschlossen werden. Ab dem Jahr 2011 werden die ersten Bundesgelder zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs fliessen.

Die Agglomerationen Rheintal-Vorarlberg und Werdenberg-Fürstentum Liechtenstein haben die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen später aufgenommen und werden diese bis zum Jahr 2010 einreichen. Die entsprechenden Leistungsvereinbarungen werden bis Ende 2014 abgeschlossen, Bundesgelder fliessen ab dem Jahr 2015.

Mehrere bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekte der Agglomerationsprogramme sind auch Bestandteil des 15. Strassenbauprogramms oder des 4. ÖV-Programms. Die Aussicht auf Bundesbeiträge darf indessen nicht dazu verleiten, Agglomerationsprogramme zu erstellen, welche die eigenen finanziellen Möglichkeiten ausser Acht lassen. Bei der Planung und Projektierung ist von den Gesamtkosten auszugehen. Die Finanzierung der in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Projekte muss unabhängig von der Höhe der Bundesbeiträge sichergestellt werden können. Bundesbeiträge sollen dazu dienen, dass die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen rascher angepackt werden, ohne dass die finanzielle Belastung der Kantone und Gemeinden untragbar wird. Unabdingbar ist, dass die Kostenteilung zwischen Kantonen und Gemeinden bekannt sein muss, bevor die Leistungsvereinbarungen mit dem Bund unterzeichnet werden.

Der individuelle Sonderlastenausgleich ist ein Instrument des neuen innerkantonalen Finanzausgleichs. Zweck des individuellen Sonderlastenausgleichs ist, denjenigen Gemeinden zu helfen, die in einem oder mehreren Bereichen sehr hohe Lasten infolge nicht beeinflussbarer Nachteile zu tragen haben (so genannte exogene Sonderlasten). Solche Lasten können im individuellen Sonderlastenausgleich abgegolten werden. Die Aufnahme von Vorhaben im Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, im Strassenbauprogramm und in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Sicherheit begründen noch keinen Anspruch auf individuellen Sonderlastenausgleich.

Bei den Beiträgen der Gemeinden an das Verkehrsangebot und die Tarifverbunde können exogene Sonderlasten weitestgehend ausgeschlossen werden. Aufgrund der geltenden Praxis bei der Ermittlung der «zumutbaren Eigenleistung» (Art. 13 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs [sGS 710.5; abgekürzt GöV]) der Gemeinden an technischen Massnahmen nach Art. 8 GöV ist davon auszugehen, dass allfällige Beiträge der Gemeinden unter diesem Titel vorwiegend eine Abgeltung von Wahlbedarf darstellen. Daher sind auch bei technischen Massnahmen nach Art. 8 GöV exogene Sonderlasten weitestgehend ausgeschlossen.

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.

Zur Erreichung der Ziele 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.

Erste Erfolge zu den im Jahr 2003 erstmals deklarierten und nach wie vor zeitgemässen Stossrichtungen können verzeichnet werden. Namentlich zu nennen sind das intensive und erfolgreiche Lobbying für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen (HGV) und die grenzüberschreitende Erarbeitung mehrerer Agglomerationsprogramme.

1.3. Öffentlicher Verkehr

1.3.1. Grossprojekte des Bundes

Aus dem 1998 beschlossenen FinöV-Fonds werden vier Grossprojekte finanziert:

- Bahn 2000;
- Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat);
- Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz;
- Lärmsanierung.

Bezogen auf den Kanton St.Gallen sind im Rahmen dieser Grossprojekte folgende Objekte von Bedeutung:

a) Neat-Ausbauten St.Gallen-Arth-Goldau, Phase 2

Mit Bundesbeschluss vom 10. Juni 2004 wurde ein Objektkredit von 34 Mio. Franken (Preisstand 1998) für die Phase 2 freigegeben. Die Mittelfreigabe für den Zimmerbergbasistunnel und den Hirzeltunnel wurde zurückgestellt. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wurde das Angebotskonzept 1997 unter Beizug der ETH Zürich und zusammen mit den beiden Bahnunternehmen SBB und SOB überarbeitet. Das Angebotskonzept 2005 sieht eine optimale Nutzung der in Phase 1 bereits erstellten Module (u.a. Doppelspurabschnitte Degersheim West und Pfäffikon Ost) und der in der Phase 2 im vorgegebenen Kreditrahmen realisierbaren Module vor.

Weil sich die Anschlusssituation in Arth-Goldau im Planungshorizont 2012 ohne Zimmerbergbasistunnel nicht verändert, geht es mit den weiteren Ausbauten der Phase 2 primär darum, den Voralpenexpress als zuverlässigen Neat-Zubringer auf der Diagonale St.Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau zu stärken und zu beschleunigen sowie die Ausbauten mit zwischenzeitlich konkretisierten Angebotsverbesserungen im S-Bahn-Verkehr abzustimmen.

Der Bund liess von den Bahnen folgende Infrastrukturmodule abklären:

Modul	Kostenschätzung¹	Realisierungszeitraum
Doppelspur Schachen – Schachen West	29 Mio. Franken	(2011-2012)
Doppelspur Uznach – Schmerikon	34,5 Mio. Franken	(offen)
Schnelle Einfahrt Rapperswil	17,3 Mio. Franken	(2012)
Überwerfung Pfäffikon SZ	125 Mio. Franken	(offen)
Erhöhung Einfahrtgeschwindigkeit Arth-Goldau	36,2 Mio. Franken	(offen)
Kreuzungsstation Rothenthurm	4 Mio. Franken	(2012-13)

Die Infrastrukturmodule müssen mit dem verfügbaren Objektkredit und dem Angebotskonzept abgestimmt werden. Der Bundesrat wird im Oktober 2008 über die Realisierung der Module und die allfällige Anpassung des Objektkredits entscheiden. Ohne Anpassung des Objektkredits bleibt die Realisierung des Neat-Moduls Doppelspur Uznach–Schmerikon wie auch der Ausbauten in Pfäffikon SZ und Arth-Goldau zurückgestellt.

Die schnelle Einfahrt Rapperswil soll gemeinsam aus dem Neat-Objektkredit (5,3 Mio. Franken), durch den Kanton St.Gallen (6,4 Mio. Franken) und durch die SBB (Restbetrag von voraussichtlich 5,6 Mio. Franken) finanziert werden. Eine Beteiligung des Kantons St.Gallen an diesem Neat-Modul ist Bestandteil der Gesamtfinanzierung der Neat-Ausbauten St.Gallen – Arth-Goldau (Phase 2). Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist, dass die Doppelspur Schachen-Schachen West über FinöV finanziert und in Rapperswil das kostenintensive Stilllager durch eine betriebliche Durchbindung des Regionalverkehrs SBB-SOB eliminiert werden.

¹ Aktualisierte Kostenschätzung der SOB auf Basis Vorprojekt: 42 Mio. Franken (in der Absichtserklärung zur Umsetzung und Finanzierung der Angebotsperspektiven und -entwicklung Ostschweiz (AP Ost 2012) ist ein Betrag von 29 Mio. Franken enthalten).

b) HGV-Ausbauten Ostschweiz

Mit Bundesbeschluss vom 14. März 2005 wurden folgende Objektkredite freigegeben (Preisstand 2005):

– St.Gallen-St.Margrethen	80 Mio. Franken	(2008-2011)
– St.Margrethen-Sargans	70 Mio. Franken	(2011-2013)
– St.Gallen-Konstanz	60 Mio. Franken	(2008-2015)
– Zürich Flughafen-Winterthur	100 Mio. Franken	(2012-2013)
– Lindau-Geltendorf	75 Mio. Franken	(2010-2013/15)

Die ÖBB beabsichtigen, die Strecke St.Margrethen-Bregenz zeitgerecht (2010-2011) auszubauen. Mit einer entsprechenden Vorfinanzierung des Landes Baden-Württemberg ist vorgesehen, auch die Strecke nach Friedrichshafen-Ulm zu elektrifizieren und durchgehende Züge auf die Neubaustrecke Ulm-Stuttgart zu ermöglichen. Die Bedeutung des Bodenseeraums als Schnittpunkt europäischer Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungsachsen wird mit dem koordinierten Infrastrukturausbau in Deutschland, Österreich und der Schweiz massgeblich gestärkt werden.

c) ZEB-Ausbauten Zürich / Ostschweiz

Der Bundesrat hat am 17. Oktober 2007 die Botschaft zur Gesamtschau FinöV den eidgenössischen Räten unterbreitet. Mit der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) soll ab 2015 bis 2030 ein Kernangebot mit landesweiten Verbesserungen im Fernverkehr realisiert und die Fertigstellung der Neat finanziell sichergestellt werden. ZEB baut auf den in den Jahren 2004 und 2005 bereits beschlossenen Ausbauten für Neat und HGV auf. Hingegen soll der 2004 zurückgestellte Bau des Zimmerberg- und Hirzeltunnels (Neat-Anschluss Ostschweiz) gemäss Antrag des Bundesrates aus dem bis 2030 finanzierten Bauprogramm gestrichen werden.

Für den Personenverkehr stellt ZEB eine reduzierte Variante der 2. Etappe von Bahn 2000 dar. Ursprünglich waren für die Bahn 2000 insgesamt 13 Mrd. Franken (Preisstand 1995) vorgesehen. Dieser Kreditrahmen soll wegen der Mehrkosten der Neat um 2,4 Mrd. Franken reduziert werden. ZEB sieht schweizweit Investitionen von 5,2 Mrd. Franken (Preisstand 2005) vor. Für die Region Zürich / Ostschweiz geplant sind:

– Raum Zürich	360 Mio. Franken
– Zürich-Winterthur	390 Mio. Franken
– Winterthur-St.Gallen/Toggenburg	140 Mio. Franken
– Thurtal	90 Mio. Franken
– Rheintal	10 Mio. Franken
– Neuhausen-Schaffhausen	10 Mio. Franken
– Total	1'000 Mio. Franken

Die im Jahr 1994 im Rahmen der Etappierung der Bahn 2000 zurückgestellte Neubaustrecke Zürich Flughafen–Winterthur (Brüttener-Tunnel) soll mit ZEB gemäss Antrag des Bundesrates aus dem Bahn 2000-Gesetz gestrichen werden. Dieser Tunnel würde Kosten von 1'100 bis 1'300 Mio. Franken auslösen und eine Realisierungszeit von 12 Jahren erfordern.

ZEB sieht vor, die Fahrzeit von 58 bzw. 57 Minuten zwischen Zürich und St.Gallen mit Neigezügen und ohne Neubaustrecke zu realisieren. Die Fahrzeit Winterthur–St.Gallen wird mit Neigezügen ohne Zwischenhalte auf 30 Minuten reduziert und Winterthur zum Vollknoten 00/30 ausgebaut. Mit den Ausbauten werden die Realisierung des Vollknoten 00/30 in St.Gallen und von zusätzlich zwei Zügen je Stunde zwischen Zürich und St.Gallen mit Bedienung Fürstenland ermöglicht.

Die Botschaft des Bundesrates enthält insgesamt zehn nicht finanzierte Erweiterungsoptionen. Die Option 7 umfasst die Verdichtung des IC Zürich-Sargans-Chur zum Halbstundentakt mit zusätzlichen Investitionen von 200 Mio. Franken.

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. Erweiterungsinvestitionen sollen sich die jeweiligen Kantone beteiligen.

In die Programmperiode 2009 bis 2013 fallen zwei Leistungsvereinbarungen. Die Projekte der von den eidgenössischen Räten genehmigten Vereinbarung bis zum Jahr 2010 sind bestimmt. Der Umfang des globalen Zahlungsrahmens und des Anteils an Neuinvestitionen der nächsten Leistungsvereinbarung wird erst im Jahr 2010 beschlossen. Gemäss Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der SBB AG für die Jahre 2007-2010 vom 25. September 2006 (BBl 2006, 8667) stehen für die vier Jahre gesamtschweizerisch 5'880 Mio. Franken zur Verfügung, die sich wie folgt aufteilen:

– Infrastrukturleistungen, Betriebsbeiträge	1'790 Mio. Franken
– Substanzerhaltung	3'700 Mio. Franken
– Erweiterungsinvestitionen	390 Mio. Franken

Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen 2007-2010 und 2011-2014 zwischen dem Bund und den SBB werden im Kanton St.Gallen in den nächsten Jahren verschiedene Investitionen getätigt. Vorangetrieben werden insbesondere der Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Stationen sowie eine gezielte Anpassung der Betriebsinfrastruktur. Die knappen Mittel für Erweiterungsinvestitionen sind in der nächsten Leistungsvereinbarung 2011-2014 ohne Aufstockung bereits weitgehend für Finanzierungslücken bei schon begonnenen Projekten verplant.

1.3.3. *Kantonale Stossrichtung für den öffentlichen Verkehr*

Die kantonale Stossrichtung für den öffentlichen Verkehr ist im SPöV festgehalten. Mit der überarbeiteten Richtplanung wurden im Jahr 2007 die raumplanerischen Grundlagen für das vom Kanton angestrebte Angebot im öffentlichen Fern- und Regionalverkehr geschaffen.

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

a) Umsetzung nationales und kantonales Knotenkonzept

Basis des künftigen öV-Angebotes in der Ostschweiz bildet das in ZEB übernommene Knotenkonzept mit den beiden Systemknoten St.Gallen und Sargans mit Fahrzeiten von jeweils unter einer Stunde im Dreieck Zürich-St.Gallen-Sargans. Darauf kann das regionale Bahnangebot aufgebaut werden. Ziegelbrücke und Wil bilden Systemknoten von überregionaler Bedeutung zur Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr und zur Anbindung der Korridore Fürstenland und Walensee. Ziel ist ein systematisches Angebot auf der Basis einer halbstündlichen Bedienung zumindest der grösseren Bahnhöfe.

Die zeitlich forcierte Umsetzung der neuen Angebotsstruktur im Dreieck Zürich–St.Gallen–Sargans als «Bahn 2015» (statt «Bahn 2030») ist nur mit lokalen Kompromissen und einer Priorisierung der nachfragewirksamsten Angebotsverbesserungen möglich. Es ist ein vorrangiges Ziel der kantonalen Verkehrspolitik, die Bahn 2000 weiterzuentwickeln, indem der Fernverkehr beschleunigt und im Regionalverkehr der Halbstundentakt eingeführt wird. Im Zeithorizont 2015 soll damit vorrangig die Region Ostschweiz an den grösseren Bahnhöfen von

massiven Angebotsverbesserungen profitieren. Diese zeitliche Priorisierung innerhalb der Bahn 2030 (ZEB) begründet sich sachlich aus der Inbetriebnahme der HGV-Ausbauten und der Durchmesserlinie Zürich in diesem Zeithorizont.

b) 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.

c) 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 gemäss den Vorgaben der Regierung zum Gesamtverkehr² in Haupt- und Regionalzentren gegenüber dem Individualverkehr zu priorisieren und im Sinn einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr auszubauen.

d) 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.

Aufgrund der getroffenen Vereinbarungen kann heute davon ausgegangen werden, dass während der Laufdauer des 4. öV-Programms alle infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 – also mit Abschluss des 4. öV-Programms – ein von Grund auf neu gestaltetes öV-Angebot für den Kanton St.Gallen und seine Nachbarn in Betrieb nehmen zu können. Die kantonalen Kredite für die Infrastrukturausbauten werden 2010 in einer separaten S-Bahn-Vorlage zu beschliessen sein. Ebenfalls im Jahr 2010 entscheiden die eidgenössischen Räte über die Bundesanteile an die S-Bahn-Ausbauten.

2. Rückblick auf das öV-Programm der Jahre 2004 bis 2008

2.1. Erzielte Verbesserungen

2.1.1. Angebotsausbauten

Das Bahnangebot wurde in den letzten Jahren im Kanton weiter ausgebaut. 2006 erfolgte auf den Strecken Wil–Wattwil und Wil–Winterthur die Einführung des Halbstundentakts. Im Fernverkehr brachte der IC-Halt in Sargans der Region Fahrzeitverkürzungen zu nationalen Destinationen von rund 20 Minuten. Mit Unterstützung der berührten Gemeinden konnte auf diesen Zeitpunkt ein «Shuttle» Buchs-Sargans als dreijähriger Versuchsbetrieb eingeführt werden, der zusammen mit dem internationalen Fernverkehr eine stündliche schnelle Verbindung Buchs–Zürich ermöglicht. Veränderungen beim internationalen Fernverkehr Zürich–Wien ab 2009, die Diskussion um fahrplanabhängige Doppelspurausbauten und die Überführung des Versuchsbetriebs in die Poolfinanzierung bedingen Anpassungen am derzeitigen Angebot. Im Jahr 2007 wurde zwischen Rapperswil und Zürich der Viertelstundentakt realisiert. Im ganzen Kanton erfolgte ein Ausbau mit Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten sowie mit Spätverbindungen. Auf das Fahrplanjahr 2008 erhielt Steinach mit einer Haltestelle Bahnanschluss und damit bedeutende Fahrzeitreduktionen nach Zürich und Chur.

² Kantonaler Richtplan St.Gallen, Koordinationsblatt VI 11 Gesamtverkehr, 21. April 2001.

Auch das Busangebot erfuhr weitere Verbesserungen. Nebst vielen punktuellen Ausbauten sind folgende Massnahmen hervorzuheben: In der Agglomeration St.Gallen wurde das Angebot zwischen St.Gallen, Gossau, Abtwil und Herisau ausgebaut, die Buslinien Engelburg–St.Gallen und St.Gallen–Heiden wurden zu einer Durchmesserlinie verknüpft. Halbstundentakte wurden im Rheintal / Werdenberg zwischen Altstätten und Buchs, im Linthgebiet zwischen Rüti und Eschenbach sowie zwischen Rapperswil und St.Gallenkappel eingeführt. In allen Regionen wurden die Abenderschliessung und das Nachtangebot am Wochenende verbessert.

2.1.2. Einführung integraler Tarifverbund

Der integrale Tarifverbund (ITV) wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eingeführt. Integral bedeutet, dass neu auch Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten Teil des Verbundangebots sind.

Mit der Einführung des ITV sind folgende Vorteile verbunden:

- Innerhalb der gelösten Zonen kann der Fahrgast frei wählen, welche Transportunternehmen er benützt und welche Strecke er zurücklegt.
- Das Fahrausweissortiment wird vereinfacht (nur ein Sortiment für die ganze Region).
- Für die Kundschaft der städtischen Transportunternehmen berechtigt das Halbtax-Abonnement zu ermässigten Fahrten.
- Für kurze Distanzen im städtischen Verkehr kann eine Kurzstrecke gelöst werden.
- Mit Einführung des ITV sind weitere Verbesserungen im verbundüberschreitenden Verkehr möglich.

Der ITV hat zum Ziel, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und auf diese Weise die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern.

2.1.3. Infrastrukturverbesserungen

In den Jahren 2004 bis 2008 sind beträchtliche Mittel in die Modernisierung der Infrastruktur geflossen. So wurden im Kanton an vielen Bahnhöfen die Perrons nach den Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes auf 55 cm erhöht. Damit ist der behindertenfreundliche Zugang im Vergleich mit anderen Landesteilen schon weit fortgeschritten. Neben der Modernisierung der Publikumsanlagen wurden dabei meist auch die Gleisanlagen und Stellwerke erneuert, was eine Rationalisierung des Betriebs ermöglicht.

In Steinach wurde im Dezember 2007 eine neue Haltestelle eröffnet; Totalerneuerungen sind in Goldach, Rorschach Hafen, Altstätten, Buchs, Sargans, Ziegelbrücke, Uznach, Schmerikon, Rapperswil, Wattwil, Lichtensteig, Dietfurt, Bütschwil und Bazenheid bereits umgesetzt oder beschlossen.

2.2. Mittelbedarf

2.2.1. Übersicht

Mit dem Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 beschloss der Kantonsrat, den öffentlichen Verkehr in dieser Fünfjahresperiode mit einem Kostenrahmen von insgesamt 139,4 Mio. Franken zu fördern. Die effektiven Aufwendungen des Kantons zugunsten des öffentlichen Verkehrs betrugen in den Jahren 2004 bis 2008 rund 167,2 Mio. Franken oder durchschnittlich 33,4 Mio. Franken je Jahr. Das sind 27,8 Mio. Franken mehr als ursprünglich angenommen.

In den Jahren 2004 bis 2008 haben sich die tatsächlich geleisteten Kantonsbeiträge wie folgt entwickelt (Angaben in 1'000 Fr.):

Art der Massnahme	2004	2005	2006	2007	2008 ³	Total geleistet	Total geplant ⁴
Betriebsbeiträge nach EG zum EBG und GöV	21'626	19'905	21'830	22'573	43'620	129'554	100'090
Tarifverbunde	1'304	1'084	1'063	1'165	1'586	6'202	7'946
Investitionsbeiträge nach Art. 56 EBG	1'610	6'580	8'213	2'903	4'810	24'116	22'269
Technische Massnahmen nach GöV	1'666	1'871	333	2'113	1'327	7'310	9'070
Total Kantonsbeiträge	26'206	29'440	31'439	28'754	51'343	167'182	139'375

2.2.2. Begründung der Abweichungen

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

- Die Betriebsbeiträge (Abgeltungen an die Transportunternehmen) nach dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG zum EBG) und nach dem GöV werden um rund 29,5 Mio. Franken höher ausfallen. Dies einerseits deshalb, weil mit der NFA die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs neu geregelt wurde: Bezogen auf den Kanton St.Gallen bedeutet dies eine Reduktion des Bundesanteils ab 2008 von 65 auf 45 Prozent. Dies führt zu einer Mehrbelastung für den Kanton im Jahr 2008 von 19,5 Mio. Franken (Angaben in 1'000 Franken, Stand Budget 2008):

	mit NFA	ohne NFA	Differenz
Kanton (Bruttobeitrag, Budget 2008)	68'290	48'516	19'774
abzüglich Anteil Gemeinden	-24'671 ⁵	-24'400	-271
Kanton (Nettobeitrag)	43'619	24'116	19'503

Andererseits wurden im 3. öV-Programm erwartete Darlehensrückzahlungen nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) direkt mit den Betriebsbeiträgen verrechnet, d.h. netto budgetiert. Die Rückzahlungen belaufen sich während den letzten fünf Jahren auf 13,9 Mio. Franken. Zieht man die 19,5 und die 13,9 Mio. Franken von den 29,5 Mio. Franken ab, so liegen die effektiv geleisteten Kantonsbeiträge für Abgeltungen 3,9 Mio. Franken unter den Planwerten.

- Die effektiv geleisteten Kantonsbeiträge an Infrastrukturverbesserungen (Investitionsbeiträge nach Art. 56 EBG und Beiträge an technische Massnahmen nach GöV) bewegen sich mit 31,4 Mio. Franken auf dem Niveau des Planwertes von 31,3 Mio. Franken. Die Beiträge an technische Massnahmen nach GöV sind um knapp 1,8 Mio. Franken tiefer ausgefallen, da verschiedene Massnahmen für Mobilitätsbehinderte im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturerneuerungen umgesetzt bzw. finanziert werden konnten. Hingegen wurden zusätzlich über 1,8 Mio. Franken an Investitionsbeiträge nach Art. 56 EBG aufgewendet. Dies deshalb, weil der Finanzierungsbedarf für den Substanzerhalt der SOB-Infrastruktur deutlich höher ausgefallen ist und sich die Umsetzung der Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung mit der Bahnreform 2 verzögert (vgl. Ziff. 3.7.1 dieser Botschaft).

³ Voranschlag.

⁴ Kantonsbeiträge gemäss Anhang zum 3. öV-Programm 2004-2008.

⁵ Ohne Beitrag der Schulgemeinden von Fr. 113'000.–.

- Die Kosten für den Tarifverbund Ostwind nach GöV sind rund 1,7 Mio. Franken tiefer als geplant. Dies deshalb, weil die Staatsbeiträge dank erfreulicher Entwicklung ab 2005 reduziert werden konnten und sich die Einführung des Integralen Tarifverbundes um zwei Jahre verschoben hat.

3. Geplante Massnahmen in den Jahren 2009 bis 2013

3.1. S-Bahn St.Gallen

3.1.1. Zielsetzungen und Grundlagen

Mit dem Ausbau der S-Bahn St.Gallen soll im gesamten Kantonsgebiet die Basis gelegt werden für ein Regionalverkehrsangebot im Halbstundentakt und im Kern der Agglomeration St.Gallen für Verdichtungen zum Viertelstundentakt. Die notwendigen Infrastrukturausbauten für die S-Bahn sind fahrplanabhängig und stützen sich auf die künftige Fahrplanstruktur des beschleunigten und verdichteten Fernverkehrs ab. Die Umsetzung der Angebotsschritte und Infrastrukturmassnahmen erfolgt deshalb zeitlich koordiniert mit Massnahmen im Fernverkehr.

Unmittelbar nach den HGV-Beschlüssen der eidgenössischen Räte vom März 2005 startete der Kanton St.Gallen mit den SBB die Angebotsplanung AP Ost. Zusammen mit den Partnerbahnen SOB und Thurbo sowie dem Kanton Graubünden wurden in einem ersten Schritt die künftige Fahrlage und Haltepolitik des beschleunigten Rheintalexpress und die hierzu erforderlichen HGV-Infrastrukturmodule festgelegt. Das Bestkonzept mit Kreuzung der Züge in Altstätten und schlanken Anschlüssen in Sargans an den Intercity nach Zürich lässt sich mit dem verfügbaren HGV-Objektkredit (70 Mio. Franken für den Streckenabschnitt St.Margrethen-Sargans) realisieren. Es bildet Grundlage für die Definition des überlagerten S-Bahn-Angebots.

Für den Ausbauschritt zum Halbstundentakt ist die Struktur des heutigen Regionalverkehrsangebotes auf Ende 2013 grundlegend zu überarbeiten. Insbesondere sind die so genannten 20/40-Minuten-Hinketakte – eine st.gallische Besonderheit – zugunsten eines mit den Nachbarkantonen und der übrigen Schweiz abgestimmten Angebots im exakten Halbstundentakt anzupassen. Diese strukturellen Anpassungen bedingen Veränderungen an bestehenden Bahn- und Busangeboten. Erst die vorgeschlagenen strukturellen Veränderungen ermöglichen die optimale Vernetzung der Angebote und eine stabile Basis für eine kontinuierliche, nachfragegerechte und aufwärtskompatible Weiterentwicklung von Angebot und Infrastruktur.

Mit den strukturellen Anpassungen sollen und können sowohl die Produktivität des S-Bahnsystems als auch die Nachfrage massgeblich gesteigert werden. Beim Kosten-Nutzen-Verhältnis und bei den Nachfrageveränderungen wird für das vereinbarte Gesamtkonzept ein sehr gutes Ergebnis erreicht, und die beigezogenen externen Experten empfehlen eine rasche Umsetzung. Die bereinigten Expertenberichte und der offizielle Schlussbericht der SBB liegen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Botschaft noch nicht vor. Die Aufbereitung der Beurteilungsgrundlagen erfolgt im Rahmen der separaten Kreditbotschaft zur S-Bahn St.Gallen 2013.

3.1.2. Angebot 2013

Mit dem Konzept S-Bahn St.Gallen 2013 können kantonsweit regionale Anschlussknoten im Halbstundentakt untereinander und mit den Nachbarknoten vernetzt werden. Basis bilden die beiden nationalen Knoten St.Gallen und Sargans, die untereinander und mit Zürich durch Züge mit je knapp einer Stunde Fahrzeit verbunden werden. Zahlreiche regionale Anschlussknoten im Abstand von jeweils einer Viertelstunde Fahrzeit ergänzen das Netzwerk.

In den einzelnen Regionen sieht das Angebotskonzept folgenden Ausbau vor:

Im Abschnitt Wattwil–St.Gallen–Altstätten werden die S2 und die S4 einen exakten Halbstundentakt für alle Stationen bilden. Im Abschnitt Herisau–St.Margrethen wird das Angebot mit der S6 zusätzlich verdichtet, die optional nach Bregenz–Lindau verlängert werden kann. Die stünd-

lichen Produkte Voralpen- und Rheintalexpress werden die Fahrzeiten für die überregionalen Verkehrsströme verkürzt. Die ausgebauten S-Bahn deckt mit dem Halbstundentakt regionale Verkehrsströme und den Zubringerdienst in die Fernverkehrsknoten optimal ab und führt zu deutlichen Verbesserungen und einem merkbaren Fahrplan ohne Hinketakte.

Im Raum Altstätten–Sargans–Ziegelbrücke–Uznach wird die zusätzlich geführte S4 mit dem Rheintal-Express und der beschleunigten S-Bahn am Walensee halbstündliche Verbindungen für die grösseren Bahnhöfe und als Ringzug Direktverbindungen nach St.Gallen bringen. Im Fürstenland ermöglicht die beschleunigt geführte S1 zusammen mit dem Fernverkehr bis zu vier Verbindungen je Stunde. Weil beim Fernverkehr zwischen Zürich und St.Gallen mit Ausnahme des Eurocitys Zürich–München per Ende 2013 ohne weitere Investitionen oder Angebotskompromisse im Raum Zürich noch keine Verbesserungen möglich sind und die Hinketakte im Fernverkehr noch bestehen bleiben, können hier die Ziele des Kantons vorerst nicht vollumfänglich realisiert werden. Grundlegende Verbesserungen sind erst mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Zürich und Streckenausbauten Richtung St.Gallen auf Ende 2015 zu erwarten.

Im Toggenburg besteht zwischen Wil und Wattwil bereits seit Ende 2005 der Halbstundentakt. Auch der Ausbau der Infrastruktur mit einer behindertengerechten Modernisierung sämtlicher Bahnhöfe wird hier bereits 2009/10 abgeschlossen sein.

3.1.3. *Aktueller Stand*

Das Angebot 2013 beinhaltet diejenigen Verbesserungen, die sich im Rahmen der verfügbaren Mittel aus dem FinöV-Fonds, den Zusatzkrediten des Kantons und Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds im Zeitraum bis 2013 realisieren lassen. Sie weisen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und ihre Realisierung ist in die Mittelfristplanungen des Kantons und der Bahnen eingeflossen.

Das Angebotskonzept und die hierfür erforderlichen insgesamt 17 Infrastrukturmodule sind in einer Absichtserklärung⁶ des Kantons St.Gallen und der Bahnunternehmen SBB, SOB und Thurbo festgelegt. Gemäss Absichtserklärung sollen die aus dem FinöV-Fonds (HGV, Neat, ZEB) finanzierten Infrastrukturmodule für die Beschleunigung des Fernverkehrs im Dreieck Zürich-St.Gallen-Sargans und auf der Strecke St.Gallen-Arth Goldau sowie die zusätzlichen Module für die Neukonzeption der S-Bahn St.Gallen bis Ende 2013 erstellt werden. Die zeitkritischen Vorprojekte wurden bereits ausgelöst.

Die Präsentation des gesamtkantonalen Konzepts ergab, dass trotz der zahlreichen Verbesserungen in allen Regionen des Kantons einige Erwartungen und Anliegen nicht erfüllt werden konnten. Die nachfolgende Ziff. 3.1.4 zeigt diese Anliegen auf und begründet die im Projekt AP Ost 2013 diesbezüglich getroffenen Entscheide und das weitere Vorgehen.

3.1.4. *Erläuterungen zu den unberücksichtigten Anliegen*

Folgende Anliegen können mit dem vorgeschlagenen Angebot 2013 nicht berücksichtigt werden:

- Aufrechterhaltung der Regionalzughalte zwischen Wil und Uzwil;
- Aufrechterhaltung der Regionalzughalte zwischen Buchs und Sargans⁷;
- Aufrechterhaltung des Schnellzughaltes Rheineck;
- Verbesserungen im Verkehr nach Zürich für das Linthgebiet;
- Ein echter Viertelstundentakt für die S-Bahn im Kerngebiet der Agglomeration St.Gallen mit verbesserter Bedienung der Stadtbahnhöfe.

⁶ Memorandum of Understanding – Absichtserklärung zur Umsetzung und Finanzierung der Angebotsperspektiven und -entwicklung Ostschweiz / Horizont 2012 (AP Ost 2012), 9. November 2007.

⁷ S4-Halt Sevelen kann gemäss aktualisierter Auskunft der SBB auch ohne Doppelspurausbau sichergestellt werden.

a) Regionalzughalte zwischen Wil und Uzwil

Mit der Umsetzung der HGV-Beschlüsse auf Ende 2013 wird in der Fahrplantrasse der bestehenden S-Bahn-Linie S1 Wil-Altstätten neu der beschleunigte Regionalexpress Wil-Chur geführt. Für die Schnellzugbahnhöfe im Fürstenland kann so ein attraktives Angebot realisiert werden. Durch die Beschleunigung entsteht ein schlanker Anschluss an den Eurocity nach München und eine Überholung der S1 durch den Eurocity im Raum Gossau kann vermieden werden. Die Verlängerung des Regionalexpress ab St.Gallen nach Wil ermöglicht eine deutliche Reduktion der Fahrzeiten. Mit der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes werden unproduktive Stillstandzeiten in St.Gallen vermieden.

Damit die bestehende S-Bahn-Linie S1 wie gefordert auch nach 2013 mit Halt an allen Stationen verkehren könnte, wären folgende Massnahmen erforderlich:

- Der neue Regionalexpress Wil-Chur müsste Wil in einer separaten Fahrplantrasse vor der S1 verlassen können. Das ist ohne unwirtschaftliche Standzeiten in Wil nur mit einer Verlängerung des Regionalexpress in den Kanton Zürich möglich.
- Im Raum Gossau müsste der Trassierungskonflikt zwischen der S1 und dem beschleunigten Eurocity Zürich-München durch den Bau eines dritten Gleises Gossau-Winkeln eliminiert werden.

Beide Massnahmen können nicht im Zeithorizont 2013 umgesetzt werden. Geprüft wurden deshalb Varianten mit einer Führung der S1 in konfliktfreien Fahrlagen, welche zusammen mit dem angepassten Fernverkehr im Korridor Wil-St.Gallen ein systematisches Gesamtangebot mit Viertelstundentakt ermöglichen. Dieses Zielkonzept mit Halt an allen Stationen lässt sich jedoch im Zeithorizont 2013 ebenfalls nicht realisieren, weil die bestehenden Fahrlagen des nationalen Fernverkehrs frühestens ab 2016 Änderungen erfahren und die derzeit vom Fernverkehr genutzten Fahrplantrassen eine Umsetzung des Zielkonzepts verunmöglichen.

Erst wenn der Fernverkehr mit Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich und weiteren Infrastrukturausbauten im Zeithorizont ab 2016 angepasst werden kann, bestehen wieder Möglichkeiten für eine konfliktfreie und wirtschaftliche Trassierung der S1 im Fürstenland. Das S-Bahn-Angebot ab Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich wird im Rahmen des Planungsauftrags für die 1. Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen vertieft geprüft.

Für den Zeithorizont 2013 wird unter diesen Rahmenbedingungen vorgeschlagen, die regelmässigen Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen-Henau einstweilen aufzuheben. Gleichzeitig wird das Busangebot im Korridor Wil-Uzwil verdichtet und zusammen mit strassenbaulichen Massnahmen die Zufahrt der Buslinien zum Bahnknoten Wil generell verbessert. Damit können einerseits für die aufkommensstarken Schnellzugbahnhöfe bereits vor Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Zürich markante Verbesserungen mit bis zu vier Verbindungen je Stunde erzielt und andererseits mit dem ausgebauten Busangebot die Erschliessung des Korridors Wil-Uzwil auch abseits der Bahnstationen deutlich verbessert werden.

Wenn die Verbesserungen im Fernverkehr Zürich-St.Gallen mit zwei zusätzlichen Verbindungen je Stunde wie vom Kanton gefordert ab 2016 realisiert würden, können für die Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen-Henau Übergangslösungen auf der Schiene in Betracht gezogen werden. Dies setzt aber voraus, dass die Frequenzen der beiden Haltestellen deutlich zunehmen müssten. Sollten die Planungen für eine industrielle Grossüberbauung in Schwarzenbach aufzeigen, dass mit einer grösseren Frequenzzunahme zu rechnen wäre und einer Bahnerschliessung eine entscheidende Bedeutung zukommen würde, könnten mit den SBB Möglichkeiten für eine Bedienung zumindest zu den Hauptverkehrszeiten geprüft werden. Vorausgesetzt bleibt ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis für die zusätzlichen Betriebskosten und eine ausreichende Nachfrage.

Der Zeitpunkt von Anpassungen beim Fernverkehr liegt im Zuständigkeitsbereich der SBB. Sollten die Verbesserungen im nationalen Fernverkehr erst deutlich nach 2016 realisiert werden können, ergibt sich nur wenig Spielraum für Übergangsangebote mit hohen jährlichen Betriebskosten und ein Verzicht auf regelmässige Bahnhalte in Schwarzenbach und Algetshausen-Henau lässt sich angesichts der dadurch ermöglichten Verbesserungen für die aufkommensstarken Schnellzugbahnhöfe und die mit dem Bus besser erschlossenen Siedlungsgebiete kaum vermeiden.

Die Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen-Henau werden heute täglich von rund 200 Reisenden genutzt. Ein drittes Gleis Gossau–Winkeln bedingt Investitionen von rund 100 Mio. Franken. Nach heutigem Kenntnisstand sind die mit dem neuen HGV-Angebot geschaffenen Trassierungskonflikte im Raum Gossau wie oben ausgeführt nur vorübergehender Natur. Sie können mit einer raschen Anpassung der beiden bestehenden nationalen Fernverkehrsangebote und einem S-Bahn-Angebot in neuer Fahrplage mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis gelöst werden. Nicht der Bau eines dritten Gleises Gossau–St.Gallen sondern die rasche Anpassung des nationalen Fernverkehrs Zürich–St.Gallen an das Zielkonzept sind damit die wesentliche Voraussetzung für ein attraktives S-Bahn-Angebot mit Halt an allen Stationen im Korridor Wil-St.Gallen und für das Fürstenland und die Region St.Gallen als Ganzes.

b) Regionalzughalte zwischen Buchs und Sargans

Ende 2005 wurde zusammen mit der Realisierung des IC-Haltes Sargans ein Turbo-Shuttle Buchs–Sargans mit Zwischenhalten als dreijähriger Versuchsbetrieb eingeführt. Kanton und Region haben gegenüber der SBB damit das Versprechen eingelöst, mit der Realisierung des IC-Halts in Sargans auch das regionale Zubringerangebot auf die attraktive Nonstop-Verbindung nach Zürich auszubauen. Das heutige Angebot des Turbo-Shuttles wird zu 80 Prozent im Verkehr zwischen Buchs, Sevelen und Sargans genutzt. Mit Einführung des Zweistundentakts beim Eurocity Wien–Buchs–Zürich muss das Angebot Ende 2009 angepasst werden. Buchs wird dank diesem nächsten Angebotsschritt beim internationalen Fernverkehr zweistündliche Direktverbindungen nach Zürich erhalten. Für die Zwischenhalte bedeutet dies, dass der in der Fahrplantrasse des Eurocity verkehrende Turbo-Shuttle ab Ende 2009 nur noch zweistündlich oder in geänderter Fahrplage ohne Anschluss auf den IC in Sargans verkehren kann.

Mit dem Konzept S-Bahn 2013 ändert sich die Funktion des heutigen Turbo-Shuttles erneut. Dann wird der beschleunigte Rheintalexpress den schlanken Anschluss an den IC in Sargans herstellen und damit für Buchs und neu auch Altstätten und Heerbrugg die heutige Funktion des Turbo-Shuttles als IC-Zubringer übernehmen. Die neue S4 wird zusammen mit dem neuen Rheintalexpress den Halbstundentakt zwischen Buchs und Sargans ermöglichen und damit die beiden Regionalzentren Buchs und Sargans attraktiv und schnell verbinden. Für über 80 Prozent der Passagiere des heutigen Turbo-Angebots bringt das Angebot 2013 klare Verbesserungen. 85 Prozent der heutigen Nutzer steigen in den Knotenbahnhöfen Buchs und Sargans zu, 41 Prozent pendeln zwischen Buchs und Sargans und 27 Prozent nutzen das heutige Angebot als IC-Zubringer ab Buchs. Im Verkehr zwischen Buchs und Sargans kann ab Ende 2013 statt dem heutigen 10/50-Minuten Hinketakt ein sauberer Halbstundentakt realisiert werden.

Zur Diskussion steht die Haltepolitik der neuen S-Bahn-Linie S4 in Abhängigkeit des Doppelspurausbaus Buchs–Räfis. Wie die aktualisierte Planung der SBB ergeben hat, kann der Halt Sevelen auch ohne Doppelspurausbau stündlich aufrecht erhalten werden, weil im Rahmen des HGV-Ausbaus auch im Abschnitt Buchs–Sargans die Streckengeschwindigkeit erhöht werden kann. Die übrigen drei Regionalzughalte Räfis-Burgen, Weite und Trübbach könnten jedoch nur noch zweistündlich bedient werden, weil die S4 alle zwei Stunden in Buchs die Kreuzung mit dem häufiger verkehrenden Eurocity Zürich–Wien abwarten muss. Mit einem lediglich zweistündlichen Bahnangebot und einem attraktiven parallelen Busangebot für die Zwischenhalte erfolgt die wichtige Vernetzung mit den Querverbindungen nach Liechtenstein

schwerem Gewicht zwischen Bus und Bus. Heute benutzen bei einem je stündlichen Bahn- und Busangebot ab Räfis, Weite Sevelen und Trübbach rund 10 mal mehr Leute den Bus. Während jeder Buskurs im Abschnitt Buchs–Sargans durchschnittlich von rund 50 Passagieren benutzt wird, sind es je Turbo-Shuttle rund 30 Passagiere.

Mit einer Doppelspur Buchs–Räfis könnte der Kreuzungskonflikt mit dem Eurocity gelöst und die stündliche Bedienung aller Regionalzughalte ermöglicht werden. Der heute mit dem Turbo-Shuttle realisierte schlanke Anschluss an den IC in Sargans wird jedoch wie oben ausgeführt ab Ende 2013 mit dem Rheintalexpress hergestellt. Zusätzliche Regionalzughalte der S4 dienen somit ausschliesslich regionalen Verkehrsbedürfnissen und nicht mehr dem IC-Anschluss nach Zürich.

Unter dem Aspekt der besseren Abdeckung der regionalen Verkehrsbedürfnisse wird sowohl ein Ausbau des Busangebots Buchs–Sargans zum Halbstundentakt mit Querverbindungen nach Liechtenstein als auch eine Integration des Bahnangebots Buchs-Sargans in das künftige S-Bahn-Angebot FL.A.CH geprüft. Wenn der zusammen mit Liechtenstein und Vorarlberg angestrebte Halbstundentakt Feldkirch-Buchs wie geplant realisiert werden kann, bestehen in Buchs halbstündlich gute Anschlüsse auf Bahn und Bus. Eine stündliche oder halbstündliche Anbindung der Zwischenstationen und die hierfür erforderlichen Investitionen werden unter dem Gesichtspunkt der inskünftigen zusätzlichen Verkehrsströme aus dem S-Bahn-Angebot Feldkirch-Buchs zu beurteilen sein. Für die zukünftigen Frequenzen an den Zwischenstationen im Abschnitt Buchs–Sargans dürfte eine umsteigefreie Verlängerung des geplanten S-Bahn-Angebots von Feldkirch über Buchs hinaus nach Chur und die Häufigkeit und Regelmässigkeit der Verbindungen von entscheidender Bedeutung sein.

Bei den heutigen Verkehrsströmen würden von den auf 63 Mio. Franken veranschlagten Investitionen in die Doppelspur Buchs–Räfis täglich rund 100 Reisende ab den drei Regionalzughalten profitieren. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist allein bezogen auf die Ermöglichung von drei Zusatzhalten ungünstig. Mit der vorgeschlagenen Einführung eines Busangebots im Halbstundentakt können das Angebot rasch verbessert und die regionalen Verkehrsströme wenigstens bis zur Realisierung eines Halbstundentakts Feldkirch–Buchs und einer optionalen Verlängerung bis Chur besser abgedeckt werden.

Der zweistündlich verkehrende Eurocity Zürich–Wien verhindert auch im eingleisigen Streckenabschnitt Buchs–Feldkirch die regelmässige Bedienung von Zwischenhalten mit der S-Bahn. Ein zweigleisiger Ausbau zur Beseitigung der Konflikte dient sowohl dem Fern- wie auch dem Güterverkehr. Für die Finanzierung der erforderlichen Doppelspurausbauten im Zusammenhang mit den Behinderungen des Regionalverkehrs durch den (Transit-) Fern- und Güterverkehr ist primär der Bund zuständig. S-Bahn-bedingte Ausbauten wie Kreuzungsstellen für Taktverdichtungen oder die Modernisierung der Haltestellen kann der Kanton zu gegebenem Zeitpunkt analog den Ausbauten für die S-Bahn St.Gallen 2013 eine Kostenbeteiligung im Rahmen der S-Bahn FL.A.CH in Aussicht stellen.

c) Schnellzughalt Rheineck

Die geplante Beschleunigung des Rheintalexpress beinhaltet neben Massnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auch eine Aufhebung des Schnellzughaltes Rheineck. Mit der Einführung der zusätzlichen S-Bahnlinie S6 Herisau-St.Margrethen behält Rheineck weiterhin drei umsteigefreie Verbindungen nach St.Gallen, wobei die Zeiteinbusse gegenüber dem Schnellzug lediglich vier Minuten beträgt. Zudem bestehen ab 2013 je Stunde zwei Verbindungen nach Chur (mit einmaligem Umsteigen), statt einer Direktverbindung je Stunde wie heute.

Das HGV- und S-Bahn-Konzept führt Ende 2013 zu Zugskreuzungen zwischen dem beschleunigten Rheintalexpress und der S-Bahnlinie S2 in der Station Au, welche aus dem HGV-Kredit und mit einem Kostenaufwand von 12,8 Mio. Franken zur Kreuzungsstelle ausgebaut wird. Die

neu zwischen St.Gallen und Altstätten im Halbstundentakt verkehrenden S-Bahnlinien werden sich in Heerbrugg kreuzen und dort optimale Anschlüsse an die Buslinien herstellen. Mit der eingleisigen Streckenführung durch Rorschach und im Rheintal, der fehlenden Möglichkeit von gleichzeitigen Ein- und Ausfahrten in St.Gallen sowie den heute möglichen Zugfolgezeiten zwischen Rheintalexpress und Eurocity ist die Beibehaltung der Schnellzughalte in Rheineck gemäss eingehenden Abklärungen des Fahrplanchefs der SBB technisch nicht mehr möglich.

Im Rahmen der Arbeiten zur 1. Teilergänzung der S-Bahn im Zeithorizont ab 2016 werden verschiedene weitere Verbesserungen im Raum St.Gallen und Rorschach geprüft. Es ist derzeit offen, ob sich aus neuen technischen Möglichkeiten zu einem späteren Zeitpunkt Perspektiven für die Anpassung der Haltepolitik ergeben.

Ein im Rahmen der HGV-Umsetzung diskutierter Ausbau der gesamten Strecke St.Margrethen-Au auf Doppelspur würde Kosten von über 100 Mio. Franken auslösen und hätte den HGV-Gesamtkredit von 70 Mio. Franken für die Strecke St.Margrethen–Sargans bei weitem gesprengt. Könnte mit weiteren Doppelspurausbauten der Schnellzughalt Rheineck ermöglicht werden, so würden täglich nur rund 50 Reisende von weiterhin umsteigefreien Verbindungen nach Bad Ragaz, Landquart und Chur profitieren. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis solcher Ausbauten ist alleine bezogen auf die Ermöglichung des Schnellzughaltes Rheineck ungünstig.

d) Verbesserungen für das Linthgebiet Richtung Zürich

Das Angebot 2013 sieht im Linthgebiet über die in den vergangenen Jahren erzielten Angebotsverbesserungen (Beispiel: Viertelstundentakt Rapperswil-Zürich S5/S15) vorerst keine weiteren Verbesserungen beim Bahnverkehr nach Zürich vor. Hingegen werden in Uznach der Halbstundentakt Richtung Ziegelbrücke–Chur und der perrongleiche Anschluss Richtung Wattwil-St.Gallen eingeführt. Zudem wird die im Rahmen der Neat-Ausbauten geplante schnelle Einfahrt Rapperswil, die vom Kanton St.Gallen mitfinanziert wird (vgl. vorn Ziff. 1.3.1), die Anschlusssicherheit in Rapperswil erhöhen und damit indirekt auch die (Umsteige-)Verbindungen nach Zürich verbessern.

Eine weitere, spürbare Verbesserung der Verbindungen nach Zürich wird die geplante Stadtbahn Obersee bringen (vgl. Ziff. 3.2.3).

e) Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe St.Gallen

Die Zielsetzung einer viertelstündlichen Anbindung der Stadtbahnhöfe kann mit dem Angebot 2013 nur für Haggen und St.Fiden erreicht werden. Für Bruggen und Winkeln scheitert die Umsetzung an Trassierungskonflikten zwischen den S-Bahnlinien nach Weinfelden (S5) und Wil (S1) sowie mit dem Fernverkehr. Diese Trassierungskonflikte können nach heutigem Planungsstand durch eine Anpassung des Fernverkehrs und der S-Bahn-Linie S5 gemäss ZEB sowie eine Leistungssteigerung im Knotenbahnhof St.Gallen gelöst und in der Folge der Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe realisiert werden. Die Erstellung eines dritten Gleises Gossau-St.Gallen mit Kostenfolge von rund 100 Mio. Franken ist nach heutigem Planungsstand nicht notwendig, wird aber ebenso wie Verbesserungen für die Stadtbahnhöfe zusammen mit Anpassungen des bestehenden Angebots im Rahmen der Planung AP Ost 1. Teilergänzung sowie im Rahmen eines separaten Auftrags an die Turbo vertieft abgeklärt.

f) Zusammenfassung

Die zeitlich forcierte Neukonzeption der S-Bahn per Ende 2013 für einige wenige Ortschaften oder Verbindungen zumindest in einer Übergangsphase berücksichtigt nicht alle lokalen Anliegen. Das Angebot 2013 bringt aber für alle Regionen deutliche Verbesserungen oder schafft zumindest die strukturellen Voraussetzungen für spätere Verbesserungen.

Auch dem – fahrplantechnisch bedingten – Ersatz von schwach frequentierten Bahnhöfen durch ein verdichtetes Busangebot und von einzelnen Schnellzughalten durch ein verdichtetes S-Bahnangebot stehen wesentliche Verbesserungen entgegen, indem auf vielen regionalen und überregionalen Relationen im ganzen Kanton halbstündliche Verbindungen entstehen. Von diesen Verbesserungen profitieren deutlich mehr Fahrgäste. Die vorgesehenen Ausbauten des Busangebots zwischen Wil und Uzwil sowie zwischen Buchs und Sargans bringen auch den direkt betroffenen Ortschaften Verbesserungen in der lokalen Erschliessung. Die Ersatzmassnahmen beim Busangebot werden noch konkretisiert und zeitgleich mit der Neukonzeption des Bahnangebots umgesetzt.

3.1.5. Infrastruktur

Die Verwirklichung der S-Bahn St.Gallen 2013 setzt folgende 17 Infrastrukturausbauten voraus:

Bauvorhaben	Kostenschätzung (in 1'000 Fr.)⁸
Bahnhof Au: Ausbau Kreuzungsstation	12'800
Bahnhof Altstätten: Anpassung Publikumsanlagen	3'500
Strecke Altstätten-Sargans: Beschleunigung	41'700
Bahnhof Sargans: Ausbau Bahnhof	12'000
Bahnhof Salez-Sennwald: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr	17'000
Bahnhof Rebstein-Marbach: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr	9'000
Bahnhof Oberriet: Ausbau zur Kreuzungsstation	14'000
Bahnhof Rüthi: Anpassung Publikumsanlagen	3'500
Strecke Buchs–Neugrüt: Zugfolgezeiten ⁹	-- ¹⁰
Strecke Schwarzenbach–Uzwil: Zugfolgezeiten ⁹	1'300
Strecke Flawil–Gossau: Zugfolgezeiten ⁹	1'300
Bahnhof St.Gallen: zusätzliche Perronkante	15'000
Strecke Schachen–Schachen West: Ausbau Doppelspur	29'000
Strecke Lichtensteig–Wattwil: Ausbau	2'500
Bahnhof Roggwil-Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation mit Doppelspurabschnitt	18'000
Strecke Ziegelbrücke–Weesen: Zugfolgezeiten ⁹	1'300
Bahnhof Uznach: Ausbau	3'600
Total	185'500

Der Investitionsbedarf von 185,5 Mio. Franken soll wie folgt finanziert werden (Kostenschätzung, Stand September 2007 +/- 30 Prozent):

– Bund (gesichert über HGV, Neat-Ausbauten Phase 1)	72,5 Mio. Franken
– Bund (Neat-Ausbauten Phase 2)	29,0 Mio. Franken
– Bund, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau (Darlehen Art. 56 EBG)	18,0 Mio. Franken
– Kanton St.Gallen (Vorfinanzierung ZEB-Modul)	17,0 Mio. Franken
– Bund, Kanton St.Gallen und SBB (Infrastrukturfonds ev. Leistungsvereinbarung Bund-SBB)	49,0 Mio. Franken

⁸ Kostenschätzung, Stand September 2007 +/- 30 Prozent.

⁹ Massnahmen zur Kapazitätssteigerung eines Streckenabschnitts.

¹⁰ Finanzierung über HGV.

Die Infrastrukturplanung für die S-Bahn St.Gallen baut auf den HGV-Infrastrukturmodulen St.Gallen–St.Margrethen und St.Margrethen–Sargans auf. Die Projektierung ist im Gang bzw. befindet sich in Vorbereitung. Die Inbetriebnahme der oben erwähnten HGV-Ausbauten bis Dezember 2013 wurde im Memorandum of Understanding vom 9. November 2007 vereinbart. Die Projektierung und die Umsetzung der AP Ost-Projekte werden mit denjenigen der HGV-Module abgestimmt.

Ein Betrag von 72,5 Mio. Franken wird über den FinöV-Fonds (HGV-Ausbauten St.Margrethen–Sargans, Neat-Ausbauten St.Gallen–Arth Goldau Phase 1) durch den Bund finanziert. Zudem sind weitere 29,0 Mio. Franken zur vollständigen Finanzierung durch den Bund angemeldet (Neat-Ausbauten St.Gallen–Arth Goldau Phase 2). Die Finanzierung dieser Kosten ist aber noch nicht definitiv beschlossen (Stand März 2008). Überdies ist vorgesehen, dass der Bund und die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau ein bedingt rückzahlbares Darlehen nach Art. 56 EBG über 18 Mio. Franken für den Ausbau des Bahnhofs Roggwil gewähren.

An die verbleibenden 66 Mio. Franken wird auch der Kanton einen massgeblichen Beitrag leisten. Die Höhe des Kantonsanteils ist noch offen, weil einerseits die Finanzierungsverhandlungen noch im Gange sind und andererseits die Kostengenauigkeit erst bei +/- 30 Prozent liegt. Zum Zeitpunkt der Kreditvorlage zur S-Bahn St.Gallen werden diesbezüglich genauere Angaben vorliegen.

Das Infrastrukturprojekt für die S-Bahn St.Gallen wurde im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds angemeldet. Der Bund kann für solche Projekte eine Teilfinanzierung von voraussichtlich 30 bis 50 Prozent in Aussicht stellen, wenn die entsprechenden Massnahmen in den Programmen gut begründet werden. Der verbleibende Betrag von 50 Prozent bis 70 Prozent soll in der Regel nach den bestehenden Grundsätzen unter den Finanzierungsträgern auf kantonaler oder kommunaler Ebene aufgeteilt werden.

3.1.6. Weitere Planungsschritte

In Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und den Transportunternehmungen wurde Anfang 2008 das Folgeprojekt «AP Ost 1. Teilergänzung» für das Bahnangebot in der Ostschweiz im Zeithorizont ab 2016 gestartet. Es beinhaltet neben Verbesserungen, die den Kanton St.Gallen am Rand berühren (Thurtal, Seelinie) auch Realisierungsmöglichkeiten für einen exakten S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Gossau und Rorschach sowie die Abstimmung mit den weiteren S-Bahn-Systemen Zürich, FL.A.CH und Obersee (vgl. dazu nachfolgend Ziff. 3.2).

3.2. Weitere S-Bahn-Systeme

3.2.1. S-Bahn Zürich

Im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich profitiert der Kanton St.Gallen von einem Angebotsausbau im Korridor Zürich-Ziegelbrücke. Der heute zweistündlich in der Fahrplantrasse des Eurocity Zürich–Wien geführte GlarnerSprinter soll eine eigene Fahrplantrasse erhalten und damit stündlich verkehren können. Mit der Systematisierung verkehren die S2 und die S8 im exakten Halbstundentakt.

Für die Umsetzung der Neukonzeption sind bezogen auf die Kantonsgebiete folgende Investitionen erforderlich (Kostenschätzung, Stand September 2007):

– Zürich (Thalwil–Richterswil)	20 Mio. Franken
– Schwyz (Freienbach–Reichenburg)	27 Mio. Franken
– Glarus (Bilten, Nieder- und Oberurnen)	11 Mio. Franken
– St.Gallen (Ziegelbrücke)	5 Mio. Franken

Die Vorprojekte werden unter Federführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ab Juli 2008 bis Dezember 2009 erarbeitet und die Vorprojektkosten nach dem Territorialitätsprinzip durch die beteiligten Kantone getragen. Die Aufteilung der Baukosten zwischen den Kantonen und dem Bund ist noch Gegenstand von Verhandlungen. Die Ausführung ist 2013 bis 2015 mit Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel Ende 2015 vorgesehen.

Korridor Zürich-Wil

Die geplante Verlängerung der Zürcher S-Bahn im Korridor Winterthur–Wil führt zu Zielkonflikten zwischen den Kantonen St.Gallen, Zürich und Thurgau.

Für Stadt und Region Wil sowie das Fürstenland würde eine stündliche Verlängerung der S12 ohne Halt zwischen Winterthur und Wil die Reisezeiten nach Zürich Stadelhofen um rund 20 Minuten verkürzen. Demgegenüber steht die Absicht der Kantone Zürich und Thurgau, die Zwischenhalte im Abschnitt Winterthur-Elgg-Sirnach direkt an Stadelhofen anzubinden.

Mit der heutigen Infrastruktur lassen sich die unterschiedlichen Ziele der berührten Kantone nicht vollumfänglich erfüllen. Die drei Kantone und die SBB prüfen deshalb Kompromissvarianten beim Angebot und mögliche Infrastrukturmodule zur Entschärfung der Trassierungskonflikte. Vordringlich sind eine Einigung zwischen den drei Kantonen auf die weiteren Angebotschritte und daraus abgeleitet die Auslösung von Vorprojekten.

3.2.2. S-Bahn FL.A.CH

Die S-Bahn FL.A.CH wird im Rahmen eines trilateralen Projektes mit Vorarlberg, Liechtenstein und St.Gallen konzipiert. Ziel ist es, zwischen den Knoten Feldkirch und Sargans Bahnverbindungen im Halbstundentakt zu realisieren, die mit einem dichten Busnetz nach Liechtenstein ergänzt werden. Zwischen dem Kanton St.Gallen, dem Fürstentum Liechtenstein und dem Land Vorarlberg bestehen starke Pendlerbeziehungen. Mit dem verbesserten Bahn- und Busangebot sollen Alternativen zum Individualverkehr geschaffen werden. Von Bedeutung sind die Querverbindungen ab Buchs, Sevelen, Trübbach und Sargans. Für den direkten Verkehr mit Vorarlberg wird eine neue Buslinie zwischen Oberriet und Feldkirch geprüft.

Im Zeitraum des 4. öV-Programms ist vorgesehen, die S-Bahn FL.A.CH bis zur Baureife zu bringen, um im Idealfall im Jahr 2014 mit dem Bau beginnen zu können.

3.2.3. S-Bahn Obersee

Mit dem Projekt Stadtbahn Obersee soll die Region ZürichseeLinth noch besser an Zürich angebunden und die regionale Vernetzung gestärkt werden. Die Konzeptidee besteht darin, dass die Stadtbahn Obersee in Rapperswil schlanke Anschlüsse an die S15 nach Zürich herstellt und somit um eine Viertelstunde versetzt zum bestehenden Angebot Richtung Uznach verkehrt. Für die heute schon halbstündlich bedienten Stationen Uznach und Schmerikon würde die ergänzende Stadtbahn Obersee viertelstündliche Verbindungen nach Zürich mit Umsteigen in Rapperswil auf die S5 oder S15 ermöglichen. In der Stadt Rapperswil-Jona könnte die Stadtbahn mit dem ebenfalls im Viertelstundentakt verkehrenden Stadtbussystem vernetzt werden. Richtung Linthgebiet und Seedamm/March soll die Stadtbahn mit zusätzlichen Haltestellen eine Direkterschliessung von Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten entlang der Bahnlinie ermöglichen.

Im Zeitraum des 4. öV-Programms ist vorgesehen, das Projekt Stadtbahn Obersee bis zur Baureife zu bringen, um im Jahr 2014 mit dem Bau beginnen zu können. Sofern der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Mittel für die Programmperiode 2011-2014 bereitstellt, per Ende 2008 ein Vorprojekt vorliegt und einer Ausführung keine baulichen oder betrieblichen Hindernisse entgegen stehen, ist ein früherer Baubeginn und der Einbezug von Einzelmassnahmen in die Kreditvorlage zur S-Bahn St.Gallen denkbar.

3.3. Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen

3.3.1. Ausgangslage

Die Absicht zum Bau eines Riethüsli-Tunnels der Appenzeller Bahnen (AB) mit dem Ziel, den Zahnstangenabschnitt in der Ruckhalde zu beseitigen, ist über 35 Jahre alt. Ende der Achtziger Jahre wurde die Idee wieder aufgenommen.

Mit Blick auf die hohen Investitionskosten hat der Bund die drei Trägerkantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen im Herbst 1993 ersucht, einen Grundsatzentscheid zum geplanten Riethüsli-Tunnel zu fällen. Die drei Trägerkantone kamen zum Schluss, den schieneengebundenen Verkehr zwischen St.Gallen und Appenzell auch längerfristig beizubehalten und zu diesem Zweck die Zahnradstrecke in der Ruckhalde auszumerzen. Die Situation solle spätestens im Jahre 2008 überprüft werden, weil dann Entscheide über die Beschaffung neuer Fahrzeuge der AB anstehen.

3.3.2. Durchmesserlinie

Ende 2005 beschlossen die Regierungen der Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen, der Stadt St.Gallen sowie die Verwaltungsräte der AB und der damaligen Trogenerbahn (TB), die Machbarkeit einer Durchmesserlinie aufzuzeigen. Für eine attraktive Bahnverbindung wurden folgende Ziele definiert:

- 15-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten.
- Neue Haltestellen auf dem Stadtgebiet.
- Direktfahrt Appenzell–Teufen in das St.Galler Stadtzentrum.
- Leichte, moderne, strassenbahntaugliche Fahrzeuge.

Die Machbarkeitsstudie kam zum Ergebnis, dass zur Verwirklichung der notwendigen Infrastrukturbauten insgesamt rund 80 Mio. Franken erforderlich sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass erst eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent vorliegt und der Betrag sich noch ändern kann. Das Projekt leistet einen massgebenden Beitrag zur attraktiveren Erschliessung des appenzellischen Einzugsgebietes der Stadt St.Gallen mit Direktverbindungen in die Altstadt sowie für den innerstädtischen Verkehr. Mit der entlastenden Wirkung auf die Strassenverbindung Appenzell-Teufen-St.Gallen, der Entflechtung Schiene/Strasse sowie der Erschliessung des städtischen Entwicklungsgebiets «Güterbahnhof» erfüllt das Projekt in hohem Grad Wirkungsziele im Rahmen eines Agglomerationsprogramms des Bundes.

Die Durchmesserlinie wird aus volkswirtschaftlicher Gesamtsicht sehr positiv bewertet. Dank Durchmesserbetrieb ohne Zahnradstrecke wird ein volkswirtschaftlicher Gewinn in der Grössenordnung von 6 Mio. Franken je Jahr erwartet. Die Fahrzeitgewinne spielen eine grosse Rolle.

3.3.3. Infrastruktur

Aus der Variantenevaluation ging in der Machbarkeitsstudie die Variante mit einem längeren Ruckhalde-Tunnel als Bestlösung hervor. Für die Verwirklichung der unter Ziff. 3.3.2 dargestellten Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell sind folgende Investitionen in die Infrastruktur nötig:

Bauvorhaben	Kostenschätzung (in 1'000 Fr.) ¹¹
Schwarzer Bären: Ausbau Haltestelle	4'000
St.Gallen Bahnhof: Umbau Nebenbahnhof	9'000
St.Gallen Güterbahnhof: Neue Haltestelle	7'000
Ruckhalde: Neue Linienführung mit Tunnel zur Elimination Zahnradstrecke und Bahnübergänge	42'000
Lustmühle – Teufen (alternativ):	6'000
– Lustmühle Richtung Teufen: Verlängerung Ausweichgleis oder	
– Dorfdurchfahrt Teufen: rund 400 m Doppelspur-Tramgleise oder	
– Dorfumfahrung Teufen: Anteil an Tunnelbaukosten	
Hirschberg: Ausbau Haltestelle	3'000
Umbau der Stromversorgung auf der Strecke St.Gallen–Trogen	1'000
Umbau einzelner Weichen auf der Strecke St.Gallen–Gais–Appenzell	1'000
Reserve	7'000
Total	80'000

Das Infrastrukturprojekt AB wurde ebenfalls im Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach zur Mitfinanzierung durch den Bund über den Infrastrukturfonds angemeldet. Es ist vorgesehen, zudem einen Teil der Durchmesserlinie über bedingt rückzahlbare Darlehen nach Art. 56 EBG durch den Bund und die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen zu finanzieren. Der Kanton St.Gallen wird somit auch an die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen einen massgeblichen Beitrag leisten. Die Höhe des Kantonsanteils ist noch offen, weil die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund, den beiden Appenzell und der Stadt St.Gallen noch nicht abgeschlossen sind.

3.4. Agglomerationsverkehr

3.4.1. Agglomeration St.Gallen

Im Jahr 2006 wurde in St.Gallen die erste regionale Durchmesserlinie Engelburg–St.Gallen–Eggersriet–Heiden eingeführt. Weitere Verknüpfungen sind geplant und werden somit das Angebot vor allem auf der West-Ost-Achse der Stadt aufwerten. Der Platzbedarf am Bahnhofplatz für die Regionallinien wird verringert und ermöglicht im Zusammenhang mit der Neugestaltung eine Verbesserung der Publikumsanlagen und Umsteigewege.

Der stetig zunehmende Verkehr hat schleichende Auswirkungen auf das Busangebot: die Reisezeiten verlängern sich, wirtschaftliche Umläufe können nicht mehr aufrechterhalten werden, was zu Mehrkosten ohne Angebotsverbesserungen führt. Langfristig wird auf der Ost-West-Achse eine Eigentrassierung angestrebt, die die Attraktivität der Buslinien steigert. Unabhängig davon sollen kurzfristig Massnahmen geprüft und eingeleitet werden, welche die Fahrzeiten im gesamten Stadtgebiet verbessern sollen.

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen/Rorschach-Arbon sind folgende Infrastruktur- und Planungsmassnahmen enthalten:

- Eigentrassierung Agglomerationszentrum St.Gallen: Der strassengebundene öV soll im Agglomerationszentrum auf einem Eigentrassee geführt werden, um die Reisezeiten zu reduzieren und die Fahrplanstabilität zu erhöhen.
- Bustrasse Gossau–Winkeln: Direkte Strassenerschliessung zwischen der Schlachthofstrasse, dem Bahnhof Winkeln (Nordseite) und der Herisauer Strasse.

¹¹ Kostenschätzung August 2006 +/- 30 Prozent.

- Angebotskonzept Agglomerationsverkehr: Koordiniertes Fahrplanangebot über die ganze Agglomeration unter Einbezug aller Transportunternehmen und Optimierung der Umsteigebeziehungen.

Massnahmen Verkehrsangebot:

Agglomerationszentrum St.Gallen:

- Nachfrageorientiertes Angebot (neue/veränderte Linien, Anpassung Takt und Betriebszeiten insbesondere abends und samstags)
- Neues Angebotskonzept mit regionalen Durchmesserlinien
- Neues Erschliessungskonzept St.Gallen-Heiligkreuz-Wittenbach/-Arbon

Gossau:

- Neues Angebotskonzept (Herisau-)Gossau-Arnegg/-Andwil/-Oberbüren-Niederbüren

3.4.2. Agglomeration Rorschach-Arbon

Die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg bilden eine funktionale Einheit mit zusammen rund 24'000 Einwohnern. Die heute bestehende Erschliessung mit Regionalbuslinien und teilweise mit der S-Bahn dient vorab dem Verkehr Richtung St.Gallen oder Rheintal, deckt aber die lokalen Bedürfnisse nur ungenügend ab. Zur besseren Feinerschliessung planen die drei Gemeinden mit dem Kanton die versuchsweise Einführung eines Stadtbusses für die Jahre 2009-2011. Vorgesehen sind vier Linien, die im 20-Minuten-Takt (am Sonntag im Stundentakt) bedient werden. Erfüllt das neue Angebot die Nachfrageziele, können die Linien ab 2012 in die kantonale Abgeltung übernommen werden. Die Bürgerschaft der drei Gemeinden hat der Finanzierung des Versuchsbetriebs Mitte März bzw. Anfang April 2008 zugestimmt.

Massnahmen Verkehrsangebot:

- Einführung Stadtbus Rorschach–Goldach–Rorschacherberg mit nachfrageorientiertem Angebot auf 4 Linien im 20-Minuten-Takt als Versuchsbetrieb

3.4.3. Agglomeration Altstätten-Heerbrugg

Im Hinblick auf die neue Fahrplanstruktur des Rheintalexpress und der S-Bahn muss auf 2013 das Busangebot den neuen Anschlussverhältnissen insbesondere in St.Margrethen, Heerbrugg und Altstätten angepasst werden. Dank der Zugskreuzungen entstehen in Heerbrugg Anschlussknoten zur Minute 15 und 45 (S-Bahn) und in Altstätten zur Minute 00 und 30 (Rheintalexpress bzw. S-Bahn).

In Zusammenarbeit mit Vorarlberg wird eine grenzüberschreitende Busverbindung Heerbrugg–Lustenau im Halbstundentakt angestrebt, die auch die Erschliessung grösserer Arbeitsplatz- und Wohngebiete ermöglicht. Auf den Zeitpunkt der Verlängerung der S-Bahn soll eine Buslinie Oberriet–Feldkirch geprüft werden, welche das Rheintal mit dem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt verbinden würde.

Massnahmen Verkehrsangebot:

- Ausbau bzw. Optimierung der grenzüberschreitenden Busverbindungen Heerbrugg–Lustenau/Dornbirn/Hohenems

3.4.4. Agglomeration Buchs-Vaduz

Mit der auf Ende 2009 angekündigten Einführung des zweistündlich verkehrenden Railjet Wien–Zürich mit Halt in Buchs und Sargans bestehen Trasseekonflikte auf dem Streckenabschnitt Buchs–Sargans. Diese führen dazu, dass der im Versuchsbetrieb eingeführte Shuttle Buchs-Sargans ab Ende 2009 nur noch zweistündlich oder in geänderter Fahrlage fahrbar ist. Ab Ende 2013 kann auch die neue S4 die Zwischenhalte nur zweistündlich bedienen. Mit den HGV-Massnahmen zur Streckenbeschleunigung ist eine Entschärfung des Kreuzungskonflikts

zwischen der S4 und dem RailJet und damit eine stündliche Bedienung von Sevelen möglich. In beiden Zuständen kann für die Zwischenstationen der IC-Anschluss in Sargans nicht per Bahn hergestellt werden. Deshalb soll der heute bestehende Stundentakt auf der parallelen Buslinie zum Halbstundentakt verdichtet werden. Der durchgängige Halbstundentakt schafft gute Voraussetzungen für eine optimale Verknüpfung mit den grenzüberschreitenden Linien in Trübbach und Sevelen in Richtung Fürstentum Liechtenstein.

Handlungsbedarf für einen Ausbau der Infrastruktur besteht bei der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus auf dem Bahnhofplatz Buchs sowie dem künftigen Busknoten in Trübbach.

Massnahmen Verkehrsangebot:

- Einführung eines Halbstundentaktes auf der Buslinie Buchs – Sargans
- Verbesserung Verknüpfung grenzüberschreitendes Busangebot in Richtung Liechtenstein
- Schliessung Taktlücken auf der Buslinie Gams – Sennwald

3.4.5. Agglomeration Obersee

Der gut ausgelastete Stadtbus Rapperswil-Jona soll auch auf den vom Kanton mitfinanzierten Linien zu einem Viertelstundentakt verdichtet und auf der Linie Rapperswil–Eschenbach zu-nächst während den Hauptverkehrszeiten ebenfalls auf einen Viertelstundentakt ausgebaut werden. Auf dem Linienast Uznach–Schmerikon–Eschenbach der Postautolinie Atzmännig–Uz-nach werden eine Verlängerung der Betriebszeiten und ein Ausbau zu einem Halbstundentakt geprüft.

Um optimale Umsteigebeziehungen herstellen zu können, ist auf dem Bahnhofplatz Jona sowie im Zentrum von Eschenbach ein Ausbau der beiden Bushöfe notwendig.

Massnahmen Verkehrsangebot:

- Ausbau Stadtbus Rapperswil-Jona samt Busbevorzugungsmassnahmen
- Ausbau Busangebot Rapperswil–Eschenbach
- Ausbau Busangebot Uznach–Schmerikon–Eschenbach

3.4.6. Agglomeration Wil

In der Agglomeration Wil leidet das Busangebot unter der starken Belastung der Zufahrten zum Bahnhof/Zentrum Wil und insbesondere des Schwanenkreisels. Zur Attraktivitätssteigerung und Sicherung der Transportkette (Bahnanschlüsse) sind gezielte Busbevorzugungsmassnahmen erforderlich. Da mehrere Linien ab Wil knappe Umlaufzeiten aufweisen, sind Massnahmen zur Fahrzeitreduktion notwendig, um das Busangebot weiterhin wirtschaftlich mit optimierten Um-läufen betreiben zu können.

Als Folge der Neustrukturierung des S-Bahn- und Fernverkehrsangebots im Korridor Wil-St.Gallen können die Bahnhaltstellen Schwarzenbach und Algetshausen-Henau mit Einfüh-rung der beschleunigten Eurocity-Verbindung Zürich-München nicht mehr mit der S1 bedient werden.

Eine neue Buslinie Wil–Uzwil soll nicht nur als Ersatz für die wegfallende Bahnerschliessung in Schwarzenbach und Algetshausen (s. Ziff. 3.1) dienen, sondern auch das regionale Angebot gesamthaft verbessern (kürzere Fussdistanzen zur nächsten Haltestelle, Halbstundentakt in Koordination mit weiteren Linien für Schwarzenbach oder Henau). Die optimale Linienführung, das Angebot und eine allfällige vorgezogene Umsetzung im Zusammenhang mit dem S-Bahn-angebot werden mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen festgelegt.

Im Agglomerationsprogramm Wil sind folgende Infrastrukturmassnahmen enthalten:

- Busbevorzugungsmassnahmen in Wil, Uzwil und auf den Zufahrtsachsen;
- Verbesserung der Umsteigeknoten Bahn/Bus.

Massnahmen Verkehrsangebot:

- Ausbau Busangebot Wil–Uzwil in Abstimmung mit dem S-Bahnangebot
- Busbevorzugungsmassnahmen in Wil, Uzwil und auf den Zufahrtsachsen
- Abstimmung Stadt- und Regionalbuslinien Wil, Optimierung Busangebot auf Bahnan-schlüsse

3.4.7. Agglomerationsprogramme

Die Massnahmen für die Agglomeration St.Gallen gemäss Ziff. 3.4.1 und für die Agglomeration Rorschach-Arbon gemäss Ziff. 3.4.2 stammen aus dem gemeinsamen Agglomerationspro-gramm St.Gallen/Rorschach-Arbon, das dem Bund Ende 2007 zur Prüfung und Beurteilung eingereicht wurde (vgl. Ausführungen zu Ziff. 1.2.2).

3.5. Ausbau Regionalverkehr

3.5.1. Anpassung an S-Bahn-Konzept

Mit dem sukzessiven Ausbau der S-Bahn St.Gallen werden die Kapazität und die Nachfrage auf dem Schienennetz erweitert. Mit einem Ausbau der regionalen Busnetze soll der Bus seine Zubringerfunktion und die Feinerschliessung der Region wahrnehmen. Grössere Veränderun-gen im Busnetz sind nach der Umstellung der S-Bahn St.Gallen auf den Fahrplanwechsel Ende 2013 vorgesehen. Das Liniennetz der Busse ist auf diesen Zeitpunkt hin an die geänderten An- und Abfahrtszeiten im Bahnverkehr anzupassen. Im Verlauf der nächsten vier Jahre werden gemeinsam mit den Regionalplanungsgruppen die planerischen Vorarbeiten geleistet.

3.5.2. Ausbau Grundversorgung, Städteverbindungen

Die Grundversorgung im ländlichen Raum soll nachfragegerecht ausgebaut werden. Basis für die Erschliessung ist grundsätzlich ein Stundentakt mit wenigstens 13 Kurspaaren. Dabei sind die gesetzlichen Voraussetzungen zu den Mindestfrequenzen zu beachten.

Im oberen Toggenburg bildet die Buslinie Nesslau – Buchs das Rückgrat der öV-Erschliessung und stellt ab Bahnhof Nesslau die Verbindung zu den touristischen Destinationen her. Auf Grund der guten Auslastung ist eine schrittweise Verdichtung des heutigen Stundentaktes zwi-schen Wattwil und Wildhaus zu einem Halbstundentakt möglich. In einem ersten Schritt wird die Einführung einer halbstündlich zum Bahnangebot versetzten Schnellbuslinie Wattwil-Ness-lau-Wildhaus in Hauptverkehrszeiten als Vorläuferbetrieb geprüft. Gleichzeitig erfolgt die Pro-jektierung der notwendigen Bahninfrastruktur, um auf dem Abschnitt Wattwil–Nesslau den Halbstundentakt einführen zu können. Geprüft wird zudem die Realisierung einer zusätzlichen Bahnhaltestelle Ebnet Süd. Der entsprechende Projektierungskredit kann innerhalb des Infra-strukturbeitrages der SOB abgegolten werden.

3.5.3. Ausbau Abendangebote

In der Zeit zwischen 19 Uhr bis Mitternacht hat der öffentliche Verkehr unterdurchschnittliche Marktanteile. Im Hinblick auf den wachsenden Freizeitverkehr ist hier ein schrittweiser Ausbau unter Berücksichtigung von allgemeinen Standards für unterschiedliche Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan anzustreben:

- Städtische Gebiete, dichte Siedlungsbänder: Grundtakt Tagesangebot, wenigstens Halb-stundentakt bis Mitternacht; Stadt St.Gallen bis 0.30 Uhr (Anschluss zweitletzter Zug von Zürich)
- Ländliche Siedlungskorridore/ländlicher Raum: Stundentakt, Bedienung bei mehr als 5 Fahrgästen beim letzten Kurs.

Die schrittweisen Angebotsverdichtungen erfolgen nachfragegerecht anhand der Frequenzen der entsprechenden Linien.

3.5.4. Ausbau Nachtangebote

Das geänderte Freizeitverhalten führt zu neuen Bedürfnissen auch im öffentlichen Verkehr. Die Nachtzüge und -busse am Freitag und Samstag weisen erhebliche Frequenzen auf. Bisher wurden die Angebote nach Mitternacht durch die Gemeinden bestellt und finanziert. Das Konzept Nachtangebot im Kanton St.Gallen sieht vor, dass in den Korridoren mit genügend grosser Nachfrage die Transportleistungen ausgebaut, durch den Kanton bestellt und neu zwischen Kanton und Gemeinden über den Gemeindepool gemäss Art. 3 und 4 EG zum EBG finanziert werden. Diese Praxisänderung ermöglicht den Aufbau eines Angebotes nach einheitlichen Grundsätzen. Dank der guten Nutzung der Nachtangebote und die Konzentration auf die nachfragestarken Linien kann mit einem hohen Kostendeckungsgrad und mit moderaten Kosten gerechnet werden. Die höheren Sicherheitsaufwendungen werden durch die Erhebung eines im ganzen Ostwind-Gebiet einheitlichen Nachtzuschlages berücksichtigt. Geplant ist die Einführung ab Fahrplanwechsel Dezember 2008.

3.6. Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen

3.6.1. Infrastrukturerneuerung der Privatbahnen

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

Die Beiträge der Kantone zur technischen Erneuerung der KTU werden periodisch bewilligten Rahmenkrediten des Bundes belastet. Zur Weiterführung der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Massnahmen für technische Verbesserungen der KTU haben die eidgenössischen Räte einen 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007 bis 2010 im Umfang von 800 Mio. Franken bewilligt.

Die Investitionspolitik der KTU konzentriert sich in den nächsten Jahren in erster Linie auf die folgenden Bereiche: Sicherheit, Erneuerungsarbeiten, Modernisierung der Anlagen, Rationalisierung, Kundennutzen.

Gemäss Mittelfristplanung der KTU sind in den Jahren 2009 – 2013 für technische Erneuerungen der Infrastruktur folgende Beiträge des Kantons erforderlich (Stand März 2008, Kantonsbeiträge in 1'000 Fr.):

	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Appenzeller Bahnen (AB):						
– Neue Darlehen	1'204	452	50	54	324	324
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW):						
– Neue Darlehen	269	54	37	42	68	68
Schweizerische Südostbahn (SOB):						
– Bestehende Darlehen ¹²	15'752	3'853	3'853	3'853	2'788	1'405
– Neue Darlehen ¹³	15'727	268	1'606	2'992	4'656	6'205
Thurbo:						
– Neue Darlehen	3'135	367	344	808	808	808
Luftseilbahn Unterterzen-Tannenbodentalp (LUFAG):						
– Bestehendes Darlehen ¹²	1'241	1'241	--	--	--	--
Total	37'328	6'235	5'890	7'749	8'644	8'810

¹² Bereits bewilligt; es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Staatsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

¹³ Bei Darlehen mit einem Staatsbeitrag über 3 Mio. Franken wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen.

3.6.2. Mobilitätsbehinderte

Seit dem 1. Januar 2004 sind das eidgenössische Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) und die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34; abgekürzt VböV) in Kraft. Das BehiG hält fest, dass der öffentliche Verkehr bis spätestens 2024 den Bedürfnissen der behinderten Reisenden entsprechen muss. Mit Blick auf die demographische Entwicklung der Gesellschaft ist dies ein Vorhaben, von dem nicht nur Menschen mit einer dauernden Behinderung, sondern ein bedeutender Teil aller Fahrgäste profitiert. Denn mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, nicht mehr gut zu sehen, zu hören oder gehen zu können.

Die Botschaft zum BehiG sieht vor, dass der Bund und die Kantone den Transportunternehmen für vorzeitig realisierte Massnahmen Finanzhilfen gewähren. Zur Umsetzung der Massnahmen haben die Unternehmen Programme erarbeitet, in denen sie aufzeigen, wie die technischen Standards innerhalb der gewährten Anpassungsfrist erfüllt werden können. Erste Massnahmen aus den Umsetzungsprogrammen konnten bereits verwirklicht werden. Im Vordergrund stehen insbesondere die Beschaffung neuer Niederflurfahrzeuge und Anpassungen der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Haltestellen mit grösserem Fahrgastaufkommen. Bund und Kantone leisten nur an vorgezogene Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und an Fahrzeugerneuerungen Beiträge. Wenn Massnahmen für Mobilitätsbehinderte jedoch im ordentlichen Erneuerungsbedarf bis 2024 umzusetzen sind, werden keine Beiträge geleistet. Gemäss Umsetzungsprogramm des Bundes und der Transportunternehmen sind folgende Beiträge des Kantons in den Jahren 2009 bis 2013 erforderlich (Stand März 2008, Kantonsbeiträge in 1'000 Fr.):

	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Appenzeller Bahnen (AB)	449	130	55	144	55	65
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW)	171	--	154	--	17	--
Schweizerische Südostbahn (SOB)	2'834	--	175	529	446	1'684
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	937	--	937	--	--	--
Total	4'391	130	1'321	673	518	1'749

3.6.3. Fahrgastinformation / Betriebsleitsysteme

Die im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind durchgeführte Kundenzufriedenheitsumfrage 2005 sowie Kundenreaktionen bei den Transportunternehmen zeigen, dass die Fahrgastinformation vom öV-Kunden oft als mangelhaft empfunden wird. Schwergewichtig geht es dabei um verpasste Anschlüsse, mangelhafte Information im Fahrzeug (zum Beispiel keine Anzeige der nächsten Haltestelle im Bus) oder fehlende Echtzeitinformation an Haltestellen. In der Ostschweiz besteht gegenüber anderen Regionen in der Schweiz ein Nachholbedarf.

Diese Ausgangslage führte dazu, dass unter Federführung des Kantons St.Gallen eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Ostwind-Kantone, der Stadt St.Gallen sowie der Transportunternehmen gebildet wurde, die ein Grundlagenpapier mit Kostenschätzung erarbeitet haben. Es befasst sich schwergewichtig mit folgenden Themen:

- aktueller Stand der Fahrgastinformation im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind;
- spezifische Bedürfnisse der Transportunternehmen (Bus) im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind;
- Echtzeitinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen;
- Optische und akustische Information in Fahrzeugen;
- Kostenschätzung und Finanzierung.

Die Erfahrungen anderer Projekte im Bereich der dynamischen Fahrgastinformation zeigen, dass eine gestaffelte Einführung über mehrere Jahre Sinn macht. Wichtig ist, dass die Beschaffung neuer Fahrgastinformationssysteme koordiniert und aufwärtskompatibel erfolgt. Grösster Handlungsbedarf ergibt sich aufgrund des Kundennutzens in Städten und Agglomerationen. Im Vordergrund stehen dabei die Stadt und Agglomeration St.Gallen.

Insgesamt ergeben sich für die Ausrüstung der Fahrzeuge und für neue Haltestellenanzeiger Investitionskosten von rund 14,2 Mio. Franken. Davon fallen rund 12 Mio. Franken auf den Kanton St.Gallen. Es ist vorgesehen, dass diese Investitionen von den betroffenen Transportunternehmen übernommen werden und die öffentliche Hand die Folgekosten (Abschreibungen, Zinsen, Betriebskosten) über die Abgeltung trägt. Wie die Kostenaufteilung und Finanzierung im Detail aussieht, ist jeweils zwischen den Transportunternehmen sowie dem Kanton und den politischen Gemeinden zu regeln (Städte mit Ortsverkehr usw.).

3.6.4. Umsteigeknoten, Bushöfe und Bushaltestellen

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die Schnittstellen und Zugänge zu anderen Verkehrsmitteln, namentlich zum Fuss- und Radverkehr. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs hängt stark von der Zugänglichkeit und vom Komfort der Haltestellen ab. Da der Bus systembedingt nicht an jeder Haustüre hält, ist eine gute Verknüpfung mit dem Fuss- und Radwegnetz Voraussetzung für ein attraktives öffentliches Verkehrssystem. Umgekehrt wird auch das Erscheinungsbild des öffentlichen Verkehrs von den Haltestellen mitgeprägt. Attraktiv gestaltete Haltestellen werben im Strassenraum auch dann für den öV, wenn kein Bus fährt.

Verschiedene Umsteigeanlagen Bahn-Bus an den grösseren Bahnhöfen weisen Mängel auf. Diese sollen in den nächsten Jahren behoben werden. Wichtig sind, wo nicht bereits vorhanden, direkte und sichere Zugänge für die Fahrgäste sowie angenehme Bedingungen zum Warten an den Haltestellen.

In den Jahren 2009 bis 2013 sollen die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus an verschiedenen Halteorten in regionalen Zentren verbessert werden. Als Folge des Infrastrukturausbaus ist mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge in 1'000 Fr. nach Abzug von allfälligen Beiträgen des Bundes auf dem Infrastrukturfonds und der Gemeindebeiträge):

	Kantons -beitrag total	2009	2010	2011	2012	2013
St.Gallen (Bushof Bahnhofplatz)	2'880 ¹⁴	--	--	960	960	960
St.Gallen (Bushaltestellen Marktplatz)	1'950	--	1'950	--	--	--
Rorschach (Bushof Rorschach Stadt, Zugang Bahnhof Ror- schach)	1'125	--	--	--	1'125	--
Rheineck (Bushof Bahnhofplatz)	375	--	375	--	--	--
Altstätten (Bushof Marktplatz)	375	--	375	--	--	--
Oberriet (Bushof Bahnhofplatz)	375	--	--	375	--	--
Buchs (Bushof Bahnhofplatz)	1'125	--	--	1'125	--	--
Sargans (Zugang Bahnhof, Unterführung Tiefriet)	900	900	--	--	--	--
Flums (Bushof Bahnhofplatz)	375	--	--	375	--	--
Jona (Bushof Bahnhofplatz)	450	--	--	450	--	--
Eschenbach (Bushof Zentrum)	225	--	--	225	--	--
Lichtensteig (Bushof Zentrum)	139	139	--	--	--	--
Nesslau (Bushof Bahnhofplatz)	375	--	375	--	--	--
Wil (Bushof Bahnhofplatz)	990	--	--	--	990	--
Flawil (Bushof Bahnhofplatz)	450	--	450	--	--	--
Gossau (Bushof Bahnhofplatz)	750	--	--	750	--	--
Total	12'859	1'039	3'525	4'260	3'075	960

¹⁴ Es wird der jährliche Abschreibungsbedarf ausgewiesen, da der Staatsbeitrag über 3 Mio. Franken liegt.

3.7. Instrumente

3.7.1. *Neuregelung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs*

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des EBG in Kraft getreten. Wesentlicher Punkt war die Einführung des Bestellprinzips. Auch wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen beseitigt. Das heisst, dass die Bestellung des Regionalverkehrs nun stets gemeinsam durch Bund und Kantone erfolgt, unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet auch, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund und Kantone bestellen die Angebote der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU) zu einem auf Grund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preises. Durch dieses System der Abgeltung wird die Unternehmensverantwortung gestärkt.

Die erste Stufe der Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 verwirklicht. Sie enthielt vier Massnahmen für alle Bahnen, nämlich:

- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr;
- den Netzzugang;
- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen;
- die Liberalisierung des Güterverkehrs.

Mit einem weiteren Reformschritt – der Bahnreform 2 – wollte der Bund unter anderem die Infrastrukturfinanzierung auf den 1. Januar 2007 neu regeln. Der Vorschlag des Bundesrates sah vor, das Schienennetz in ein Grund- und Ergänzungsnetz aufzuteilen, wobei der Bund die Finanzierungsverantwortung für das Grundnetz und die Kantone für das Ergänzungsnetz übernehmen sollten.

Die Behandlung der Botschaft zur Bahnreform 2 im eidgenössischen Parlament verzögert sich, da die eidgenössischen Räte die Vorlage in der Wintersession 2005 mit folgendem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen haben:

- die Aufteilung der Bahninfrastruktur (Schienennetz) in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz entweder neu zu konzipieren oder darauf ganz zu verzichten;
- mit der neuen Konzeption der Finanzierung eine konkrete und effiziente Neuordnung der Bahnlandschaft Schweiz zu verbinden;
- die künftige Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Bahnunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der Pensionskassenproblematik bei den KTU ausführlich darzulegen.

Umstritten war vor allem der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Finanzierungsmodus der Bahninfrastruktur mit der Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grundnetz (finanziert allein vom Bund) und ein Ergänzungsnetz (finanziert allein von den Kantonen). Neu sollte mit dieser Vorlage auch die Sanierung der Pensionskassen von SBB und den KTU verknüpft werden.

Mit Beschluss vom 9. März 2007 hat der Bundesrat eine Botschaft mit einem Reformpaket verabschiedet. Die Vorlage stellt ein erstes Paket mit denjenigen Elementen dar, die wenig umstritten waren und in der Vernehmlassung von vielen ausdrücklich gewünscht wurden. Das erste Teilpaket der Bahnreform 2 mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (abgekürzt RÖVE) umfasst folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Sicherheitsdienst im öffentlichen Verkehr;
- Verbesserungen der bisherigen Bahnreform (namentlich Gleichbehandlung der Transportunternehmen, bessere Übersicht über die Rechtserlasse);
- Vereinfachung des Bestellwesens.

3.7.2. Rahmenkredite

Mit dem SPöV, den der Kantonsrat in der Novembersession 2002 verabschiedete, wurde für künftige öV-Programme das Modell von Rahmenkrediten «Betrieb» und «Investitionen» vorgeschlagen. Nach diesem Modell sollte für jede Programmperiode einerseits ein Rahmenkredit «Betrieb» und andererseits ein Rahmenkredit «Investitionen» bereitgestellt werden. Der Rahmenkredit «Betrieb» dient der Finanzierung der Abgeltungen der bestellten Transportleistungen und der beitragsberechtigten Kosten der Tarifverbunde während der 5-jährigen Programmperiode. Im Rahmenkredit «Investitionen» sollen nur jene Investitionsbeiträge zusammengefasst werden, bei denen der Finanzbedarf zu Lasten des Staates die für das fakultative Finanzreferendum massgebliche Betragsgrenze von 6 Mio. Franken nicht übersteigt. Grosse Investitionsvorhaben über 6 Mio. Franken wie beispielsweise die Finanzierung von Infrastrukturausbauten für die S-Bahn St.Gallen unterliegen dem Finanzreferendum und erfordern wie bisher im Einzelfall separate Kreditbeschlüsse des Kantonsrates und bei Investitionsbeiträgen über 15 Mio. Franken eine Volksabstimmung (obligatorisches Finanzreferendum).

Der überwiegende Teil der Transportleistungen wird gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarkantonen bestellt und finanziert. Zudem werden auch die Kosten für die Tarifverbunde gemeinsam mit den Nachbarkantonen getragen. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Rahmenkredit «Betrieb» nur dann zweckmässig ist, wenn auch der Bund und die Nachbarkantone über das gleiche Instrument verfügen. Nur mit einem gemeinsamen Rahmenkredit Bund/Kantone kann die Finanzierung der bestellten Leistungen und der Tarifverbunde vollumfänglich sichergestellt werden. Weder der Bund noch die Nachbarkantone verfügen über entsprechende Rahmenkredite für Abgeltungen der bestellten Transportleistungen. Deshalb soll der gesamte Mittelbedarf für die Programmperiode 2009-2013 wie in den bisherigen öV-Programmen als Kostenrahmen beantragt werden. Die Mittel werden jährlich budgetiert und dem Kantonsrat jeweils in der Novembersession zur Beschlussfassung unterbreitet und dem allgemeinen Staatshaushalt belastet.

Für die Mitfinanzierung des regionalen Personenverkehrs legt der Bund jährlich so genannte Kantonsquoten fest. Bund und Kantone finanzieren jährlich über Vereinbarungen die ungedeckten Kosten der gemeinsam bestellten Leistungen im regionalen Personenverkehr. Die politischen Gemeinden beteiligen sich seit dem 1. Januar 2008 am kantonalen Anteil mit 35 Prozent (bis 2007, d.h. vor Einführung NFA mit 50 Prozent).

3.7.3. Wirkungskontrolle

Der öffentliche Verkehr wird in einem bedeutenden Ausmass mit Steuergeldern unterstützt. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass der Kanton die richtigen Leistungen bestellt und die Transportunternehmen diese Leistungen effizient erbringen. Zu diesem Zweck hat der Kanton St.Gallen die Wirkungskontrolle im öffentlichen Verkehr verstärkt. Im SPöV wird folgendes festgehalten:

«Damit die öffentliche Hand den Mitteleinsatz im regionalen Personenverkehr mittel- und langfristig optimieren kann, braucht sie eine verlässliche Wirkungskontrolle. Sie muss klare Aussagen darüber haben, ob die bestellten und abgegoltenen Leistungen und die damit verbundenen Finanzierungs- und Anreizmechanismen in hinreichendem Mass den angestrebten verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Nutzen stiften und ob die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung im engeren Sinn gegeben ist. Zu diesem Zweck gilt es, ein aussagekräftiges Controlling aufzubauen.»

Um den Auftrag aus dem SpöV umzusetzen wurden im Sinne einer Prioritätensetzung folgende Bearbeitungsschritte an die Hand genommen:

Phase 1 (2005 bis 2008)	Phase 2 (ab 2007)
<ul style="list-style-type: none"> – Aufbau eines Benchmarksystems – Aufbau Kundenzufriedenheitsumfrage (Messung der Qualität) – Gebietsstrategie Bus Kanton St.Gallen (Grundlage für Ausschreibungsstrategie Kanton St.Gallen) – Kennzahlenvergleich zwischen Stadtbusbetrieben (Trolleybusse) 	<ul style="list-style-type: none"> – Aufbau Datenbank unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Phase 1 – Erweiterung Controlling (Angebotsplanung, weitere Benutzergruppen)

Die Aufbauphase (Phase 1 und Aufbau Datenbank von Phase 2) ist mittlerweile praktisch abgeschlossen. Zur Zeit läuft ein Kennzahlenvergleich für Trolley-Bus-Unternehmen. Schwerpunkt für die nächsten Jahre ist eine Vertiefung der Kennzahlenvergleiche (Schaffung einer Benchmarkkultur zwischen den Transportunternehmen) sowie eine Erweiterung des Controllings auf weitere Benutzergruppen.

Was dank der verstärkten Wirkungskontrolle in den letzten drei Jahren erreicht wurde, ist im Folgenden beispielhaft erwähnt:

- Im Rahmen eines umfassenden Kennzahlenvergleichs wurde das öV-Angebot der einzelnen Regionen im Kanton St.Gallen hinsichtlich Finanzen und Qualität miteinander verglichen. Ziel war, die preisliche und qualitative Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Konkret führte dieser Kennzahlenvergleich im Jahr 2006 zur Ausschreibung von Busleistungen in der Region Sarganserland-Werdenberg. Das mit der Ausschreibung erzielte Einsparpotenzial für Bund, Kanton und Gemeinden beträgt ab dem Jahr 2008 jährlich wiederkehrend rund 1,4 Mio. Franken. Gleichzeitig konnte die Qualität gesteigert werden. So profitieren die Fahrgäste im Sarganserland seit Dezember 2007 von einer komplett erneuerten Fahrzeugflotte.
- Mit erfolgter Ausschreibung im Sarganserland hat sich der Kanton St.Gallen eine gute Grundlage für den Abschluss von Zielvereinbarungen geschaffen. Im Rahmen solcher Vereinbarungen werden mit den betroffenen Transportunternehmen Kosten-, Ertrags- und Qualitätsziele vereinbart. Erste Verhandlungen fanden in der zweiten Jahreshälfte 2007 statt. Als Ergebnis aus diesen Verhandlungen können in den Jahren ab 2009 Kosteneinsparungen von jährlich wiederkehrend rund 1 Mio. Franken sowie Ertrags- und Qualitätssteigerungen erzielt werden.
- Mit der im Jahr 2005 erstmals durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfrage (Ziff. 3.7.4) wurde ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess im Bereich der Qualität gestartet. Nutzniesser sind die öV-Fahrgäste, die für das gleiche Geld mittel- und langfristig bessere Qualität erhalten. Ausserdem dienen die Resultate auch für kantonsinterne und kantonsübergreifende Benchmarkvergleiche zwischen den Transportunternehmen (zum Beispiel mit dem Zürcher Verkehrsverbund).

Die frei gewordenen Mittel können zielgerichtet für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

3.7.4. Kundenzufriedenheit

Die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. haben erstmals im Jahr 2005 für das gesamte Gebiet des Tarifverbunds Ostwind eine Kundenzufriedenheitsumfrage durchgeführt. Beurteilt wurden Faktoren wie Sauberkeit in Fahrzeugen und von Haltestellen, Pünktlichkeit, Fahrkomfort, Verhalten des Fahrpersonals, Information im Fahrzeug usw. In die Umfrage einbezogen waren 24 Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Das Resultat mit 75 von 100 möglichen Punkten stellt dem öffentlichen Regionalverkehr in der Ostschweiz ein gutes Zeugnis aus. Es zeigt, wie weit die Kantone als Besteller der Leistungen und die Transportunternehmen die Erwartungen der Kundinnen und Kunden erfüllen. Vergleichbare Kundenzufriedenheitsstudien wurden 2004 vom Kanton Solothurn (69 Punkte), vom

Kanton Luzern (71 Punkte) und vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV (76 Punkte) durchgeführt. Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2005 zeigt aber auch, dass es Bereiche gibt, in denen noch Verbesserungspotenzial besteht. Die Transportunternehmen und die Kantone sind zurzeit daran, entsprechende Massnahmen beispielsweise im Bereich der Fahrgastinformation (Ziff. 3.6.3) umzusetzen.

Im Jahr 2008 ist eine weitere Umfrage geplant. Mit deren Resultaten wird es möglich sein, die Veränderung der Zufriedenheit und den Erfolg aus den umgesetzten Massnahmen für die Kantone und die einzelnen Transportunternehmen festzustellen und die Weiterentwicklung gezielt vorzunehmen. Ausserdem ist geplant, ein Bonus-Malus-System einzuführen, sobald die gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene im Rahmen des ersten Teilpakets der Bahnreform 2 verabschiedet sind. Die Einführung eines solchen Systems erfolgt frühestens auf das Jahr 2009.

3.7.5. Sicherheit

Die Auswirkungen der zunehmenden Gewaltbereitschaft in den letzten Jahren spüren auch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr wird in frequenzschwachen Zeiten – vor allem in den Abendstunden – zunehmend gemieden. In den vergangenen Jahren wurden vermehrt Übergriffe auf das Personal und hohe Schadenssummen durch Beschädigungen und Vandalismus festgestellt. Bedrohungen der Personensicherheit im öffentlichen Verkehr sind mit beachtlichen finanziellen Konsequenzen für die Transportunternehmen verbunden.

Bezüglich der Fahrgastsicherheit gibt es Phänomene, die die Kunden subjektiv wie objektiv bedrohen. Dabei können wenigstens zwei Kategorien von Bedrohung unterschieden werden: Zum einen sind es die eigentlichen kriminellen Aktivitäten, die mit Angst um Leben, Gesundheit oder Eigentum verbunden sind wie beispielsweise Körperverletzung oder Diebstahl. Zum anderen gibt es ein breites Feld von Belästigungen und Irritationen wie z.B. Verschmutzungen, Anpöbeleien, Drogenkonsum usw., die das Wohlbefinden des Fahrgastes beeinträchtigen.

Die 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, wenn die Züge weniger besetzt sind. Verschiedene Transportunternehmen haben ein Sicherheitskonzept erarbeitet mit dem Ziel, neben der objektiven Sicherheit auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste durch eine vermehrte Begleitung der Züge mit Sicherheitspersonal zu verbessern. Je nach Beurteilung der Sicherheitslage sind diese Massnahmen in Absprache mit weiteren Transportunternehmen auszubauen. Die Umsetzung der Sicherheitskonzepte, insbesondere die vermehrte Begleitung der Züge, wird zu höheren Personalkosten führen.

Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr kann nur durch ein Massnahmenpaket gewährleistet werden, das auf allen Ebenen wirkt. Erst die Summe der sich ergänzenden Massnahmen mit ihren spezifischen Wirkungsbereichen führt zu einer Verbesserung und Stabilisierung der Sicherheitslage. Die Entwicklung von Massnahmen soll sich einerseits an den unterschiedlichen Bedürfnissen der direkt betroffenen Personen (Fahrgäste, Personal), andererseits an den unterschiedlichen Motivationen und Vorgehensweisen der direkt Verursachenden (offene Aggression gegen Personen oder Sachen, versteckte Vandalenakte) orientieren.

4. Finanzierung und Mittelbedarf

4.1. Finanzierung

4.1.1. Verkehrsangebot

Nach Art. 8 EG zum EBG beschliesst das zuständige Departement über die Abgeltungen an die Transportunternehmen und bestellt mit dem Bund und den beteiligten Kantonen das Leistungsangebot. Die Zuständigkeit für die Beiträge nach dem GöV ist in den Art. 21, 22 und 24

geregelt. Die erforderlichen Mittel werden weiterhin jährlich mit dem Voranschlag dem Kantonsrat zur Beschlussfassung unterbreitet und der allgemeinen Staatsrechnung belastet.

Der öffentliche Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Federführung liegt bei den Kantonen. Der nach dem EBG anerkannte Regionalverkehr wird im Umfang der so genannten Kantonsquote durch Bund und Kanton gemeinsam bestellt. Diese beläuft sich im Jahr 2008 für den Kanton St.Gallen auf rund 83 Mio. Franken je Jahr (ohne Abgeltungen für Infrastruktur). Nach Inkrafttreten der NFA ab 2008 beteiligt sich der Bund am Regionalverkehr mit 45 Prozent. 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.

4.1.2. Tarifverbunde

Die Finanzierung der Einnahmehausfälle 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 durch die politischen Gemeinden zu übernehmen (Art. 17 i.V.m. Art. 14 GöV). Nach Art. 7bis Abs. 1 Bst. c des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1; abgekürzt RIG) unterstehen dem fakultativen Referendum die Beschlüsse des Kantonsrates, die zulasten des Staates während wenigstens 10 Jahren eine wiederkehrende neue Jahresausgabe von mehr als 200'000.– Franken je Linie oder von mehr als 2 Mio. Franken je Tarifverbund zur Folge haben.

4.1.3. Infrastruktur

a) Grundlagen

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

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.

b) Technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG

Bund und Kantone unterstützen Investitionsvorhaben der KTU, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rückzahlbaren Darlehen. Die Beiträge der Kantone zur technischen Erneuerung der KTU werden periodisch bewilligten Rahmenkrediten des Bundes belastet. Die st.gallischen Anteile an der Infrastrukturfinanzierung nach Art. 56 EBG beruhen auf der heute jeweils gültigen interkantonalen Aufteilung und dem neuen Verteilungsschlüssel zwischen Bund und Kanton, welcher seit 1. Januar 2008 mit Inkrafttreten der NFA gilt. Nach der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2; abgekürzt KAV) trägt der Bund bei technischen Verbesserungen der KTU 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Mit der Rückweisung der Botschaft zur Bahnreform 2 durch das eidgenössische Parlament im Herbst 2005 dürfte eine Neuregelung des Finanzierungsmechanismus für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen nach Art. 56 EBG erst gegen Ende des 9. Rahmenkredits 2007-2010 erfolgen.

c) Technische Massnahmen nach GöV

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. Zur Verbesserung der Umsteigesituationen kann der Kanton zudem den Bau von Bushaltestellen und Bushöfen sowie den Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen und Bahnhaltestellen mit Beiträgen fördern.

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

Der Bund stellt eine Teilfinanzierung von voraussichtlich 30 bis 50 Prozent an Infrastruktur(schlüssel)projekte der Agglomerationsprogramme in Aussicht, wenn die Massnahmen in den Programmen gut begründet werden. Der verbleibende Betrag soll in der Regel nach den bestehenden Grundsätzen unter den Finanzierungsträgern auf kantonaler oder kommunaler Ebene aufgeteilt werden. Zur Aufteilung der Restfinanzierung der Infrastrukturprojekte werden in der Regel die gleichen Kostenteilermodelle angewendet, wie wenn keine Bundesbeiträge fliessen würden. Da noch keine Beurteilung/Bewertung der Agglomerationsprogramme durch den Bund vorliegt, wurde bei der Finanzierung der in den Agglomerationsprogrammen angemeldeten Infrastrukturmassnahmen ein Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds von 40 Prozent¹⁵ angenommen.

4.1.4. Planung und Projektierung

Das Strassenbauprogramm enthält jeweils neben den Investitionen auch den Mittelbedarf für die Projektierung künftiger Bauprojekte. Bei den Bahnprojekten nähert sich die Praxis zunehmend diesem bewährten Verfahren an. Erstmals weist deshalb auch das öV-Programm die vorgesehenen Projektierungsarbeiten separat aus. Damit wird aufgezeigt, welche Infrastrukturprojekte innerhalb der kommenden Programmperiode für eine spätere Realisierung zur Bau- und Finanzierungsreife vorbereitet werden sollen.

4.2. Mittelbedarf

Staatsbeiträge an Infrastrukturvorhaben über 3 Mio. Franken werden über die Investitionsrechnung abgewickelt. Sie werden als Sonderkredite bezeichnet. Beträge zwischen 3 bis 9 Mio. Franken werden über fünf Jahre und Beträge über 9 Mio. Franken über zehn Jahre in gleichmässigen Jahrestanchen abgeschrieben. Die Abschreibung beginnt im Folgejahr nach der Beschlussfassung.

4.2.1. Kanton

In den Jahren 2009 bis 2013 ist als Folge des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge in 1'000 Fr. nach Abzug der Gemeindeanteile):

¹⁵ Mittelwert der möglichen Bandbreite von 30 bis 50 Prozent.

	Ziffer	2009	2010	2011	2012	2013
Verkehrsangebot						
Regionalverkehr						
bestehendes Angebot		44'036	44'476	44'921	45'370	45'824
Total Regionalverkehr, bestehendes Angebot		44'036	44'476	44'921	45'370	45'824
Ausbau S-Bahn-Systeme						
S-Bahn St.Gallen 2000 ¹⁶	3.1.2	--	650	650	1'300	1'300
Total Ausbau S-Bahn-Systeme			650	650	1'300	1'300
Ausbau Agglomerationsverkehr						
Agglomeration St.Gallen	3.4.1	145	535	925	1'885	1'950
Agglomeration Arbon-Rorschach	3.4.2	220	220	220	358	358
Agglomeration Altstätten-Heerbrugg	3.4.3	145	210	275	390	455
Agglomeration Buchs-Vaduz	3.4.4	--	325	325	325	325
Agglomeration Obersee	3.4.5	390	455	520	785	850
Agglomeration Wil	3.4.6	65	330	395	460	650
Total Ausbau Agglomerationsverkehr		965	2'075	2'660	4'203	4'588
Ausbau Grundnetz						
Grundversorgung, Städteverbindungen	3.5.2	130	315	705	770	910
Abendangebot	3.5.3	535	1'135	1'395	1'445	1'495
Nachtangebot ¹⁷	3.5.4	163	325	325	325	325
Total Ausbau Grundnetz		828	1'775	2'425	2'540	2'730
Ergänzende Massnahmen						
Fahrgastinfo / Betriebsleitsysteme	3.6.3	185	675	1'346	1'398	1'585
Sicherheit	3.7.5	325	325	325	325	325
Total Ergänzende Massnahmen		510	1'000	1'671	1'723	1'910
Total Verkehrsangebot		46'338	49'976	52'327	55'136	56'352
Tarifverbunde						
Integraler Tarifverbund Ostwind		1'702	1'702	1'702	1'505	1'505
Total Tarifverbunde		1'702	1'702	1'702	1'505	1'505
Infrastruktur						
Technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG (Infrastrukturerneuerung Privatbahnen)						
AB: Neue Darlehen	3.6.1	452	50	54	324	324
FW: Neue Darlehen	3.6.1	54	37	42	68	68
SOB: Bestehende und neue Darlehen	3.6.1	4'121	5'459	6'845	7'444	7'610
Turbo: Neue Darlehen	3.6.1	367	344	808	808	808
LUFAG: Bestehendes Darlehen		1'241	--	--	--	--
Total Technische Verbesserungen		6'235	5'890	7'749	8'644	8'810
Technische Massnahmen nach Art. 8 GöV						
S-Bahn St.Gallen 2013	3.1.4	--	--	4'000	4'000	4'000
S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung	3.2.1	--	--	600	600	600
Einfahrt Rapperswil (Mitfinanzierung Neat-Projekt)	1.3.1	--	--	1'280	1'280	1'280
Durchmesserlinie AB ¹⁸	3.3.3	--	--	--	1'000	1'000

¹⁶ In der bestehenden Fahrplanstruktur 2000 (ohne Infrastrukturausbau), primär für nachfragebedingte Verdichtungskurse.

¹⁷ Effekte Ausbau und Praxisänderung Finanzierung über Gemeindepool zwischen Kanton und Gemeinden.

¹⁸ Je nach Ausgang der Finanzierungsverhandlungen zwischen den beteiligten Kantonen und dem Bund könnte ein Teil der Kosten auch als technische Verbesserung nach Art. 56 EBG finanziert werden (Stand März 2008).

	Ziffer	2009	2010	2011	2012	2013
Publikumsanlagen Bahnhöfe unteres Toggenburg ¹⁹		977	977	977	977	--
Umsteigeknoten, Bushöfe und Bushaltestellen	3.6.4	1'039	3'525	4'260	3'075	960
Total Technische Massnahmen		2'016	4'502	11'117	10'932	7'840
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte						
AB: Infrastruktur/Fahrzeuge	3.6.2	130	55	144	55	65
FW: Infrastruktur/Fahrzeuge	3.6.2	--	154	--	17	--
SOB: Infrastruktur/Fahrzeuge	3.6.2	--	175	529	446	1'684
SBB: Fahrzeuge	3.6.2	--	937	--	--	--
Total Massnahmen für Mobilitätsbehinderte		130	1'321	673	518	1'749
Total Infrastruktur		8'381	11'713	19'539	20'094	18'399
Studien und Projektierungen						
Vorprojekte AP Ost 1. Teilergänzung ²⁰	3.1.6	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Vorprojekte S-Bahn FL.A.CH ²⁰	3.2.2	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Vorprojekte Stadtbahn Obersee ²⁰	3.2.3	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Total Studien und Projektierungen der Infrastruktur						
Total Verkehrsangebot, Tarifverbunde, Infrastruktur und Projektierungen		56'421	63'391	73'568	76'735	76'256
Gesamttotal 2009-2013						346'371

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

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

Die Berechnung der Kantonsbeiträge für den Ausbau des Verkehrsangebotes 2009 bis 2013 basiert auf der Annahme, dass die Kosten für den Ausbau durch den Kanton ohne Bundesbeteiligung finanziert werden. Der Bundesbeitrag wird jährlich durch das Bundesamt für Verkehr festgelegt. Die so genannte Kantonsquote plafoniert die Summe des vom Bund und Kanton gemeinsam bestellten Angebots. Die Kantone streben eine Erhöhung des Bundesanteils an der Abgeltung in den nächsten Jahren an (Kantonsquote).

4.2.2. Gemeinden

An den vorgesehenen Ausbauten des Verkehrsangebotes werden die Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit 35 Prozent beteiligt. Bei Versuchsbetrieben tragen die direkt betroffenen Gemeinden weiterhin 60 Prozent, ebenso bei Tarifverbunden. Für die Jahre 2009 bis 2013 ergibt dies folgende Gemeindebeiträge (Angaben in 1'000 Franken):

¹⁹ Bereits bewilligt.

²⁰ Die Vorprojektkosten betragen rund 2 Prozent der Baukosten, Betrag abhängig von Bausumme der Infrastrukturprojekte. Die Vorprojektkosten werden für die Planungsphase bevorschusst und aufwandneutral ausgewiesen.

	2009	2010	2011	2012	2013
Verkehrsangebot	26'599	28'954	30'232	31'507	31'790
Tarifverbunde	2'553	2'553	2'553	2'258	2'258
Gesamttotal	29'152	31'507	32'785	33'765	34'047

Zum Vergleich leisten die 88 politischen Gemeinden gemäss Budget 2008 an das Verkehrsangebot und die Tarifverbunde rund 26 Mio. Franken

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 direkt verhandeln und der Kanton lediglich Subventionsbeiträge leistet. An die technischen Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG leisten die Gemeinden keine Beiträge.

4.2.3. Auswirkungen NFA zwischen Kanton und Gemeinden

Nach Einführung der NFA wird der Kanton in den Jahren 2009 bis 2013 durch die Angebotsausbauten zusätzlich um rund 6,1 Mio. Franken belastet, weil die Gemeinden sich ab 2008 mit nur 35 Prozent statt mit 50 Prozent an den ungedeckten Kosten der Transportunternehmen beteiligen. Dies führt zu folgender Differenz bei den Kantons- und Gemeindeanteilen (Angaben in 1'000 Franken).

	Kanton mit NFA	Kanton ohne NFA	Differenz
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	224'628	124'164	100'464
Ausbau Verkehrsangebot	35'501	27'996	7'505
Verkehrsangebot	260'129	152'160	107'969

	Gemeinden mit NFA	Gemeinden ohne NFA	Differenz
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	127'105	125'709	1'396
Ausbau Verkehrsangebot	21'981	29'486	-7'505
Verkehrsangebot	149'087	155'195	-6'109

Aufgeteilt auf die einzelnen Jahre des 4. öV-Programms ergeben sich folgende Entlastungen für die Gemeinden im Vergleich vor und nach Einführung der NFA (Gemeindeanteile in 1'000 Franken):

	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Verkehrsangebot mit NFA	26'600	28'955	30'233	31'508	31'791	149'087
Verkehrsangebot ohne NFA	26'751	29'749	31'464	33'341	33'889	155'195
Gesamttotal	-151	-794	-1'231	-1'833	-2'099	-6'109

Eine Änderung der Kantonsquote würde sich auch auf die Gemeindebeiträge bzw. auf die Höhe der Entlastungen der Gemeinden auswirken.

4.2.4. Vergleich zum 3. öV-Programm

Insgesamt ergeben sich im Vergleich zum 3. öV-Programm folgende Kantonsbeiträge (Angaben in 1'000 Franken):

	4. öV-Programm Jahre 2009-2013 in 1'000 Fr.	3. öV-Programm Jahre 2004-2008 in 1'000 Fr. geplant	3. öV-Programm Jahre 2004-2008 in 1'000 Fr. tatsächlich geleistet
Verkehrsangebot			
Regionalverkehr, bestehendes Angebot	224'628	92'190	
Ausbau S-Bahn-Systeme	3'900	875	
Ausbau Agglomerationsverkehr	14'490	4'062	
Ausbau Grundnetz	10'298	1'548	
Ergänzende Massnahmen	6'813	1'415	
Total Verkehrsangebot	260'129	100'090	129'553
Total Tarifverbunde	8'116	7'946	6'203
Total Infrastruktur	78'126	31'339	31'426
Gesamttotal Kantonsbeiträge	346'371	139'375	167'182

Um die Kantonsbeiträge des 4. öV-Programms mit dem 3. öV-Programm vergleichen zu können, muss der Effekt der NFA berücksichtigt werden. Über die Jahre 2009 bis 2013 ergibt dies eine Mehrbelastung von rund 108 Mio. Franken (vgl. Ziff. 4.2.3). Ausserdem sind die mit den Betriebsbeiträgen direkt verrechneten Darlehensrückzahlungen von 13,9 Mio. Franken abzuziehen (vgl. Ziff. 2.2.2). Die Mehrkosten für den Angebotsausbau betragen 38,2 Mio. Franken.

Im Weiteren fallen ausserordentliche Abschreibungen im Umfang von 19,6 Mio. Franken für Investitionen in strategisch wichtige Projekte an wie den Ausbau der S-Bahn St.Gallen, den Ausbau der S-Bahn Zürich (4. Teilergänzung), die schnelle Einfahrt Rapperswil (Mitfinanzierung Neat-Projekt) und den Bau der Durchmesserlinie der AB. Darüber hinaus besteht ein Nachholbedarf beim Substanzerhalt der Privatbahninfrastruktur von 15,4 Mio. Franken. Für den zusätzlichen Ausbau der Publikumsanlagen auf Bahnhöfen, den Bau von Bushöfen und Bushaltestellen sowie für Massnahmen für Mobilitätsbehinderte fallen weitere 11,7 Mio. Franken an.

Im Vergleich zum 3. öV-Programm ergeben sich folgende Mehrbelastungen (Kantonsbeiträge in 1'000 Franken):

Verkehrsangebot, Auswirkungen NFA	107'969
Verrechnung Darlehensrückzahlungen	13'900
Ausbau Verkehrsangebot S-Bahn-Systeme, Agglomerationsverkehr und Grundnetz	32'772
Ergänzende Massnahmen, Fahrgastinfo, Betriebsleitsysteme	5'398
Total Verkehrsangebot	160'039
Einführung Integraler Tarifverbund	170
Total Tarifverbunde	170
Infrastrukturausbau S-Bahn St.Gallen 2013	12'000
Infrastrukturausbau S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung	1'800
Infrastrukturausbau Einfahrt Rapperswil (Mitfinanzierung Neat)	3'840
Bau Durchmesserlinie AB	2'000
Infrastrukturerneuerung Privatbahnen (technische Verbesserungen KTU)	15'434
Ausbau Publikumsanlagen Bahnhöfe, Umsteigeknoten, Bushöfe und Bushaltestellen (technische Massnahmen GöV)	7'697
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte	4'016
Total Infrastruktur	46'787

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 einzutreten.

Im Namen der Regierung,
Die Präsidentin:
Kathrin Hilber

Der Staatssekretär:
Martin Gehrer

Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013

Entwurf der Regierung vom 22. April 2008

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. April 2008²¹ Kenntnis genommen

und beschliesst:

1. Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr in den Jahren 2009 bis 2013 nach dem Programm im Anhang zu diesem Beschluss in einem Kostenrahmen von insgesamt Fr. 346'371'000.–.
2. Dieser Beschluss wird ab 1. Januar 2009 angewendet.

²¹ ABI 2008, ●.

Anhang

Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013

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, bestehendes Angebot	224'628
Ausbau S-Bahn-Systeme ²²	3'900
Ausbau Agglomerationsverkehr	14'490
Ausbau Grundnetz	10'298
Ergänzende Massnahmen	6'813
Total Verkehrsangebot	260'129
Total Tarifverbunde	8'116
Insgesamt	268'245

Teil B:

Investitionsbeiträge an technische Massnahmen der KTU nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957²³ und nach Art. 1 Bst. a des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971²⁴

(in 1'000 Fr.)	
Appenzeller Bahnen	1'204
Frauenfeld-Wil-Bahn	269
Schweizerische Südostbahn	31'479
Thurbo	3'135
Luftseilbahn Unterterzen-Tannenbodenalp	1'241
Massnahmen für Mobilitätsbehinderte	4'391
Insgesamt	41'719

²² Basis Fahrplanstruktur 2000 (ohne Infrastrukturausbau).

²³ SR 742.101.

²⁴ sGS 713.1.

Teil C:

Investitionsbeiträge an technische Massnahmen nach Art. 8 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988²⁵

	(in 1'000 Fr.)
S-Bahn St.Gallen 2013	12'000
S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung	1'800
Einfahrt Rapperswil (Mitfinanzierung Neat-Projekt)	3'840
Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen	2'000
Publikumsanlagen Bahnhöfe unteres Toggenburg	3'908
Bushof Bahnhofplatz St.Gallen	2'880
Bushaltestellen Marktplatz St.Gallen	1'950
Bushof Rorschach Stadt, Zugang Bahnhof Rorschach	1'125
Bushof Bahnhofplatz Rheineck	375
Bushof Marktplatz Altstätten	375
Bushof Bahnhofplatz Oberriet	375
Bushof Bahnhofplatz Buchs	1'125
Zugang Bahnhof Sargans, Unterführung Tiefriet	900
Bushof Bahnhofplatz Flums	375
Bushof Bahnhofplatz Jona	450
Bushof Zentrum Eschenbach	225
Bushof Zentrum Lichtensteig	139
Bushof Bahnhofplatz Nesslau	375
Bushof Bahnhofplatz Wil	990
Bushof Bahnhofplatz Flawil	450
Bushof Bahnhofplatz Gossau	750
Insgesamt	36'407

²⁵ sGS 710.5.