

Gesamtverkehr

BESCHREIBUNG

Nachhaltige Mobilität

Die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung sind in den Staatszielen der Kantonsverfassung verankert. Diese Grundsätze sind in alle Strategie- und Entscheidungsprozesse zu integrieren – so auch bezüglich des Gesamtverkehrs.

Nachhaltige Mobilität ist gleichwertig und langfristig auf die Bedürfnisse der Umwelt (ökologische Verantwortung), der Wirtschaft (wirtschaftliche Kapazität) und der Gesellschaft (Solidarität) ausgerichtet. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden. Er entsteht aus den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen und soll mit Rücksicht auf die ökologischen und auch gesellschaftlichen Anforderungen abgewickelt werden.

Gesamtverkehrsstrategie, Oberziele

Der Kanton St.Gallen verfügt seit 2017 erstmals über eine von der Regierung beschlossene Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Diese legt die Stossrichtungen für ein kantonales nachhaltiges Verkehrssystem fest.

Die GVS dient als zentrale Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal (verkehrsträgerübergreifend) und vertikal (zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen) verknüpft. Räumlich orientiert sich diese an den Raum- und Zentrentypen des Raumkonzepts des Kantons St.Gallen (vgl. Koordinationsblatt R11 Raumkonzept Kanton St.Gallen). Die GVS legt Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Koordination zwischen den Verkehrsmitteln fest. Diese stehen im Einklang mit dem kantonalen Richtplan (Koordinationsblatt S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr) oder werden in diesen überführt. Sie unterstützt damit die erwünschte räumliche Entwicklung im Kanton St.Gallen, unter optimiertem Einsatz der beschränkten Ressourcen.

Die GVS orientiert sich an den folgenden vier zentralen Strategien:

Erreichbar

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit:

- Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München, wird verbessert.
- Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.

Solidarisch und Sicher

Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden:

- Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt.
- Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich	<p>Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt. • Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.
Ökologisch	<p>Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.
Abstimmung und Koordination Siedlung und Verkehr	<p>Nach dem Raumkonzept (R11, Leitsatz 5) richtet der Kanton St.Gallen das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Der Kanton St.Gallen plant seine Strassen nach folgenden Grundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden. • Raumkonzepte und eine verkehrsträgerübergreifende Planung sind Voraussetzung zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen. • Eine grenzüberschreitende Betrachtung in funktionalen Räumen ist erforderlich. • Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV sowie den FVW aufzufangen. • Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt.
Verkehrsrelevante Planungen	<p>Der Kanton berücksichtigt in seinen Planungen alle Verkehrsmittel. Er nutzt ihre spezifischen Vorteile sowie die Synergien und achtet darauf, dass sie nicht gegeneinander ausgespielt werden. Dazu stimmt er in der Zusammenarbeit seiner Departemente und Ämter auch die verkehrsrelevanten sektoralen Planungen aufeinander ab. Grundsätzlich gilt, dass erst bestehende Infrastrukturen effizienter genutzt werden, bevor das Angebot erweitert wird.</p>
Zusammenarbeit	<p>Der Kanton St.Gallen verstärkt die (grenzüberschreitende) Zusammenarbeit, insbesondere mit Vorarlberg und Liechtenstein. Er koordiniert seine raum- und verkehrswirksamen Planungen mit den betroffenen Körperschaften.</p>
Interessenabwägung und Interessenausgleich	<p>Der Kanton sorgt für einen Ausgleich von Interessen über die Anhörung von relevanten Akteuren.</p>
Gesamtkantonale Herausforderungen Erwartete Verkehrsentwicklung	<p>Trotz der Corona-Pandemie wird weiterhin von einem Gesamtverkehrswachstum ausgegangen. Prozentual wird das öV-Wachstum überdurchschnittlich ausfallen, in absoluten Mengen wächst der Strassenverkehr aber weiterhin substantiell. Ohne aktives Handeln werden sich die Herausforderungen wie Überlast auf Strasse und Schiene in Spitzenstunden weiter verschärfen. Eine aktive Einflussnahme auf die Nachfrage und die Gestaltung des Verkehrsangebots ist erforderlich.</p>

Neue Mobilitätsformen

Wie weit und in welche Richtung neue Entwicklungen wie Elektromobilität, automatisiertes Fahren, Digitalisierung oder auch Fernbuslinien, die Gesamtmobilität beeinflussen werden, ist noch weitgehend unklar. Klar ist aber, dass sie Einfluss haben werden und entsprechende Strategien zum Umgang mit diesen neuen Entwicklungen abgeleitet werden müssen.

Setzen von Handlungsprioritäten

Die Herausforderungen an ein vorausschauendes, nachhaltiges Gesamtverkehrssystem werden damit nicht kleiner. Das Setzen von Handlungsprioritäten ist damit von entscheidender Bedeutung. Dabei ist zu beachten, dass je nach Nutzer (Alter, Zugang zu einzelnen Verkehrsmitteln usw.), Raumtyp (Zentren, urbane Verdichtungsräume, Landschaft mit kompakten Siedlungen, Kultur und Agrarlandschaften, Naturlandschaften, Tourismusgebiete) und Umwelt- / Umfeldsituation (empfindliches Siedlungsgebiet, übriges Gebiet) unterschiedliche Randbedingungen für den Verkehr gelten.

Dokumentation

- Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität, Grundlagen und Erläuterungen (Teil 1), 7. Juni 2022
- Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen, von der Regierung beschlossen, Juni 2017
- Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023
- > Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023
- > Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023

BESCHLUSS

Um die gesamtkantonalen Herausforderungen anzugehen und eine nachhaltige Mobilität umzusetzen, verfolgt der Kanton im Bereich Gesamtverkehr folgende raumbedeutenden Ziele und Grundsätze.

Solidarisch und Sicher
Erschliessung
Gesamtkanton

Der Kanton stellt die Grundversorgung im Verkehr unter Berücksichtigung der Ziele der Siedlungsentwicklung sicher:

- Die Erschliessung des gesamten Kantons ist mit allen Verkehrsmitteln hinreichend gewährleistet.
- Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).
- Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV.

Der Kanton unterstützt Pilotversuche zur Untersuchung der Auswirkung differenzierter Nutzerpreise in öV und MIV auf das Nachfrageverhalten mit dem Ziel, die Spitzenzeiten zu entlasten und Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Kanton arbeitet dabei mit den zuständigen Bundesämtern zusammen.

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass auch Massnahmen ausserhalb des eigentlichen Verkehrsbereichs ergriffen werden, damit sich die morgendliche und abendliche Spitzenbelastung über längere Zeit verteilt (Brechen der Verkehrsspitzen).

Der Kanton fordert Massnahmen von Dritten im Mobilitätsmanagement, die zu einem effizienten und umweltgerechten Mobilitätsverhalten motivieren. Er geht mit gutem Beispiel voran und nützt die Potenziale des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung, bei Schulen und Spitälern. Er setzt sich dafür ein, dass im Rahmen von Planungsprozessen Mobilitätskonzepte erstellt werden, welche die Grundlage für spätere Massnahmen im Mobilitätsmanagement Dritter bilden.

Auf Antrag der Gemeinden kann der Kanton Wegleitungen erstellen, wie das Parkierungsangebot in Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen oder Baubewilligungen auf die Kapazitäten des Strassennetzes sowie auf die vorhandenen und geplanten alternativen Verkehrsangebote (öV, FVW) auszurichten ist.

Aufenthaltsqualität

Die Attraktivität des bebauten Raums ist durch die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie die Aufwertung von Strassenräumen zu erhöhen.

Verkehrssicherheit

Das Gesamtverkehrssystem wird so weiterentwickelt, dass die Sicherheit im Strassen- und Schienenverkehr sowie das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmenden weiter gesteigert werden. Ein besonderer Fokus ist dabei auf die Sicherheit der Schulwege zu richten. Die Sicherheit soll sowohl durch Prävention als auch durch infrastrukturelle Massnahmen weiter erhöht werden.

Zugang zum öffentlichen Verkehr

Der Zugang zum öV wird verbessert. Es werden attraktive Haltestellen und sichere Zugänge erstellt. Die Zugänglichkeit der Haltestellen wird unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit und des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]) sowie der Unterhalts- und Sanierungsprogramme optimiert bzw. saniert.

Gesundheit und Bewegung

Der Kanton anerkennt und berücksichtigt bei seinen Planungen den bedeutenden Stellenwert des Zufussgehens und des Velofahrens als gesundheitsfördernde Formen der Fortbewegung.

Koordinationsstand: Festsetzung

Federführung: Bau- und Umweltdepartement,
Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Erreichbar

Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).

Der Kanton unterstützt Pilotversuche zur Untersuchung der Auswirkung differenzierter Nutzerpreise in öV und MIV auf das Nachfrageverhalten mit dem Ziel, die Spitzenzeiten zu entlasten und Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Kanton arbeitet dabei mit den zuständigen Bundesämtern zusammen.

Strategische Ansätze zur Sicherstellung der Erreichbarkeit im schienen- und im strassengebundenen Güterverkehr werden im Rahmen einer separaten Güterverkehrsstrategie erarbeitet.

**Erreichbarkeit
der Zentren**

Die Erreichbarkeit von, zu sowie zwischen den Regional- und Kleinzentren wird sichergestellt. Verbesserungen der nationalen und innerkantonalen Erreichbarkeit der Regional- und Kleinzentren erfolgen im Personen- und Güterverkehr nach Massgabe der Wirtschaftlichkeit prioritär mit dem öV.

Das Bahnsystem bildet das Rückgrat bei der Erschliessung zwischen den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen.

Die Erreichbarkeit ist ausreichend, wenn:

- die Fahrzeit von jedem Zentrum gemäss Raumkonzept nach St.Gallen weniger als 60 Minuten beträgt (Strasse oder Schiene) und
- funktionierende Knoten und Umsteigebeziehungen in den Zentren bestehen und
- die Beziehungen zu Nebenzentren und ausserkantonalen Zentren schnell, attraktiv und zuverlässig sind und
- die grenzüberschreitende Anbindung der Regionen St.Galler Rheintal und Sarganserland-Werdenberg an die Zentren Vorarlbergs und Liechtensteins gegeben ist.

**Erreichbarkeit
von urbanen
Verdichtungsräumen**

Die Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt. Betriebliche und steuernde Massnahmen (Verkehrsmanagement) haben Vorrang vor Ausbauten.

Die Erreichbarkeit von urbanen Verdichtungsräumen wird auch in Spitzenstunden entweder mit dem öV (Strasse und Schiene) oder mit dem Auto sichergestellt. Die Erreichbarkeit ist ausreichend, wenn in der Spitzenstunde:

- der öV in die Haupt- und Regionalzentren genügend Sitz- und Stehplatzverfügbarkeit aufweist und keine Verlustzeiten erleidet oder
- die Hauptachsen in den urbanen Verdichtungsräumen eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Gesamtverkehr aufweisen.

Kanton und Regionen stimmen ihre Massnahmen mit den Planungen des Bundes ab. Sie legen die Massnahmen in regionalen Verkehrsmanagementplänen fest. Dabei soll eine Verlagerung und Verteilung der Reisenden erreicht werden, um die Verkehrsspitzen zu brechen.

Das künftige Verkehrswachstum in den urbanen Verdichtungsräumen wird vor allem mit einer Verschiebung des Modal-Splits aufgefangen, d. h. der MIV muss stabilisiert und der Mehrverkehr soll über den öV und den FVV aufgefangen werden.

Notwendige Ausbauten werden prioritär bei den flächen- und energieeffizientesten Verkehrsmitteln vorgenommen.

Erreichbarkeit des Hauptzentrums St.Gallen

Die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen wird für den nationalen und internationalen Personen- und den Güterverkehr verbessert. Diese soll nach Massgabe der Wirtschaftlichkeit prioritär mit dem öV erfolgen (auf Schiene und Strasse sowie in der Luft).

Die Erreichbarkeit für den Personenverkehr ist ausreichend, wenn:

- die Fahrzeit auf der Schiene von St.Gallen nach Zürich weniger als eine Stunde beträgt;
- die Fahrzeit auf der Schiene von St.Gallen nach München unter zweieinhalb Stunden liegt;
- die schweizerischen Metropolitanräume bzw. die Hauptstadtregion im Stundentakt mit dem öV erschlossen sind;
- die Zuverlässigkeit auf den bestehenden Strassenverbindungen in die erwähnten nationalen und internationalen Metropolen gegeben ist;
- die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen aus wichtigen europäischen Metropolen mit Bahn und / oder Flug via den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein oder den Flughafen Zürich als Tagesrandverbindung gegeben ist.

Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP Arbeiten)

Der Kanton erschliesst bestehende Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) im Personen- und im Güterverkehr bedarfsgerecht. Gebiete mit Zugang zur Bahn werden prioritär entwickelt.

Neue Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) werden nur noch dort ausgeschieden, wo gesamtverkehrliche Lösungen (inkl. Güterverkehr) zu deren Erschliessung vorliegen.

Zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung setzt sich der Kanton auch für eine verbesserte Positionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein ein. Die Anbindung mit dem öV wird verbessert.

Erreichbarkeit von Tourismusräumen

Der Kanton stellt sicher, dass Tourismusräume über das ordentliche öV-System erschlossen werden.

**Finanzierbar
und Wirtschaftlich**
Finanzierung des
bestehenden
Verkehrssystems

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Bau- und Umweltdepartement,
Volkswirtschaftsdepartement
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Die Finanzierung (Betrieb und Unterhalt) muss langfristig gesichert sein und künftig stärker von den Verursacherinnen und Verursachern sowie den Benutzerinnen und Benutzern getragen werden.

Die Erhöhung bestehender oder die Einführung neuer Einnahmen ist zu prüfen, wobei die volkswirtschaftlichen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr im Sinne der GVS berücksichtigt werden.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt bei allen Verkehrsträgern auch die externen Effekte.

Finanzierung der
Erweiterung des
Gesamtverkehrssystems

Der Kanton erweitert das Gesamtverkehrsangebot nur, wenn

- ein Bedarfsnachweis gegeben ist,
- verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft wurden,
- die gesamtwirtschaftliche Zweckmässigkeit gegeben und
- die Finanzierung von Investitionen und Folgekosten gesichert ist.

Die Projekte werden bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit priorisiert. Es erfolgt eine Wirkungskontrolle des staatlichen Mitteleinsatzes.

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Bau- und Umweltdepartement,
Volkswirtschaftsdepartement
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Ökologisch
Luft- und
Lärmbelastungen

Der Kanton sorgt dafür, dass die negativen Folgen des Verkehrs in den Bereichen Umwelt vermindert und alternative Formen klimafreundlicher Mobilität wie Elektromobilität verstärkt gefördert werden. Dort, wo Grenzwerte überschritten sind, entwickelt er gesonderte Massnahmenprogramme unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit.

Klimabelastung

Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (CO₂) im Kanton St.Gallen werden verringert. Bezüglich Reduktion der Treibhausgasemissionen nimmt der Kanton St.Gallen gegenüber den Gemeinden und Privaten eine Vorbildfunktion ein. Er berücksichtigt bei der Beurteilung und Priorisierung von kantonalen und kommunalen Verkehrsmassnahmen die verursachte oder eingesparte Luft- und Lärmbelastung sowie die Treibhausgasemissionen.

Energie

Der Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger für den Verkehr wird gesenkt. Bezüglich Umstellung auf erneuerbare Energieträger nimmt der Kanton St.Gallen gegenüber den Gemeinden und Privaten eine Vorbildfunktion ein.

Landschaft und Natur

Die Infrastrukturentwicklung wird mit dem Landschafts- und Naturschutz abgestimmt. Der Kanton bezieht den Flächenverbrauch sowie die Beeinträchtigung von Landschaft und Lebensräumen mit ein.

Koordinationsstand: Festsetzung

Federführung: Bau- und Umweltdepartement,
Volkswirtschaftsdepartement

Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Anforderungen an regionale Planungen

Die Gesamtverkehrsstrategie legt bezüglich regionaler Planungen Kriterien (strategische Stossrichtungen) fest, die dem Kanton zur Vorprüfung von Projekten im Rahmen von sektoralen Programmen (z. B. Agglomerationsprogramme) dienen. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach bestehenden sektoralen Bewertungsmethoden.

Koordinationsstand: Festsetzung

Federführung: Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr

Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Erlassen: von der Regierung am 21. Juni 2022

Genehmigt: vom Bundesrat am 15. Februar 2023