

Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden
Agglomeration St. Gallen–Bodensee

Überarbeitung Agglo-ÖV-Konzept: Rahmenbedingungen und Strategien

Grundlage / Theorie
(keine neuen Massnahmen)

Rahmenbedingungen

Strukturbild

Gesamtverkehrsplanung

Abstimmung Siedlung und ÖV

Strukturen ÖV-Planung

Strategien

Angebot

Erschliessungs- und Angebotsgrundsätze harmonisieren

ÖV-Hubs weiterentwickeln

Angebot in Nebenzentren weiterentwickeln

Vertiefungsplanungen

Einsatz alternativer Angebotsformen

Umfeld

ÖV-Marketing ausbauen

Nachhaltigkeit im ÖV optimieren

Verknüpfung ÖV und Langsamverkehr fördern

Anpassung Konzept an neue Entwicklungen

Langfristige Angebotsplanung 2035+

Beilage zum Fachbericht

Beschrieb / Kernelemente

Das Strukturbild des Agglomerationsprogrammes wurde im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation erarbeitet und festgesetzt. Es unterteilt die Agglomeration in:

Agglomerationskern: St. Gallen, Abtwil, Wittenbach

Nebenzentren: Amriswil, Arbon-Steinach, Flawil, Goldach-Rorschach-Rorschacherberg-Staad, Gossau, Herisau, Romanshorn-Salmsach

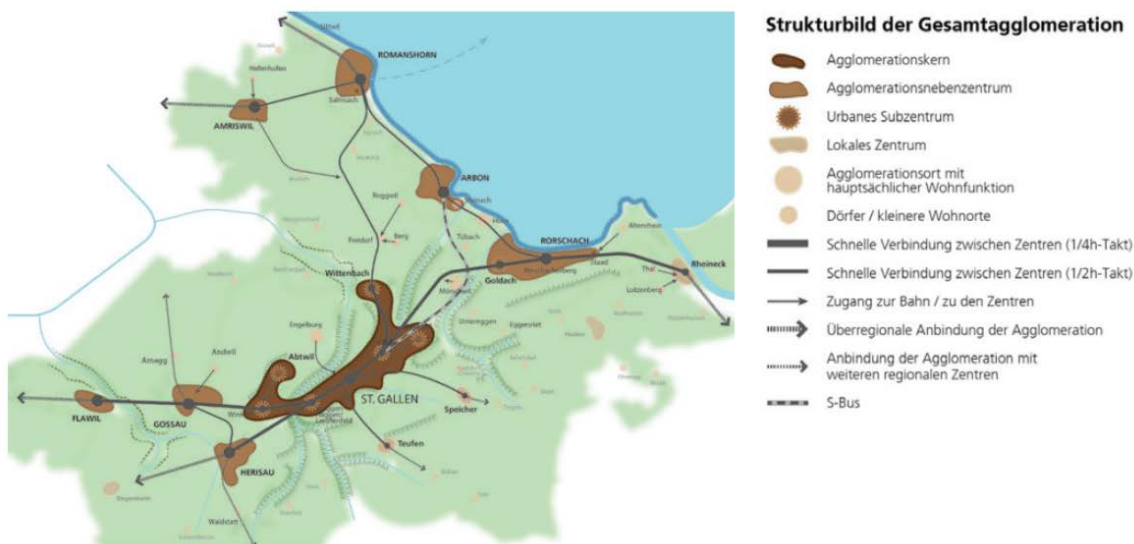
Lokale Zentren: Degersheim*, Heiden*, Rheineck, Speicher, Teufen (AR)

Agglomerationsorte mit hauptsächlich Wohnfunktion: Engelburg, Horn, Mörschwil

Dörfer / Kleine Wohnorte: Altenrhein, Andwil, Berg SG, Eggersriet, Egnach, Freidorf, Hefenhofen, Lutzenberg, Neukirch-Egnach, Roggwil, Speicherschwendi, Steinebrunn, Thal, Tübach, Untereggen, Uttwil, Waldstatt, Wienacht-Tobel

* Die Aufnahme von Degersheim und Heiden in den Perimeter der Agglomeration erfolgt für die 5. Generation. Gemäss bestehendem Strukturbild zählen sie zu den lokalen Zentren.

Ebenso wurde im Strukturbild die grundsätzliche ÖV-Erschliessung definiert:



Das Strukturbild wurde als Grundlage für die Erarbeitung des ÖV-Konzeptes als gegeben definiert. Die Siedlungsstruktur soll in diesem Rahmen nicht verändert werden.

Abweichungen vom Strukturbild bei der ÖV-Erschliessung

Im Lauf der Erarbeitung der Analyse hat sich gezeigt, dass es längerfristig konsequent ist, auch auf den Achsen St. Gallen–Romanshorn und Rheineck–Rorschach–Arbon–Romanshorn–Amriswil ein Viertelstundentakt oder ein vergleichbares Angebot anzustreben, da in diesen Bereichen wesentliche ÖV-Potentiale ungenutzt sind und ein erhebliches Wachstumspotential besteht.

Nach Abschluss der Detailplanungen ist deshalb die ÖV-Struktur im Strukturbild an die neuen Zielsetzungen anzupassen (voraussichtlich im Rahmen der Erarbeitung AP 5. Generation).

In diesem Zusammenhang schlagen die Verfasser des ÖV-Konzeptes ebenfalls vor, die Einstufung von Roggwil und Egnach als Dörfer zu überprüfen; ggf. ist im Kontext eines guten Lokalverkehrsnetzes in diesen Fällen die Behandlung von Teilen der jeweiligen Gemeinde als Teil des Nebenzentrums Arbon-Steinach bzw. Romanshorn zielführender.

Ferner kann geprüft werden, auch die Anzahl Arbeitsplätze in die Definition aufzunehmen, sofern diese vergleichsweise hoch ist (Beispiel: Altenrhein als Arbeitsplatzschwerpunkt wird im Strukturbild nur als Dorf/kleiner Wohnort definiert und hat demnach über Massnahme A1 ein tieferes Zielangebot zugeordnet, als bereits existent).

Beschrieb / Kernelemente

Der öffentliche Verkehr ist eingebunden in ein System aus verschiedenen Verkehrsträgern; sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) bestehen Verknüpfungspunkte und Wechselwirkungen.

In der Agglomeration St. Gallen–Bodensee wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation Ziele bezüglich dem zu erreichenden Modal Split verabschiedet, zu deren Erreichung nebst einem ausgebauten öffentlichen Verkehr auch Massnahmen bei den übrigen Verkehrsträgern notwendig sind.

Dieses Strategieblatt zeigt die bestehenden Ziele auf und weist auf die bestehenden und zukünftigen Wechselwirkungen mit Einfluss auf die Zielerreichung auf.

Sie ist aber insofern nicht Teil des eigentlichen Agglo-ÖV-Konzeptes, als aus dem Konzept keine neuen Massnahmen diesbezüglich abgeleitet werden.

Verlagerungsziele

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation werden folgende Ziele bezüglich MIV-Anteil definiert:

	Anteil MIV		
	2010	2015	2040
St.Gallen	64.8%	62.3%	60.0%
Arbon-Rorschach	74.0%	78.0%	67.0%
Amriswil-Romanshorn	74.2%	67.0%	62.0%

Bei gleichzeitigem Wachstum der Verkehrsbedürfnisse bedingt diese Reduktion der MIV-Anteile eine wesentliche Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV, insbesondere in und zwischen den beiden Teilagglomerationen am See.

Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen legt als Ziel fest, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den ÖV sowie den FVV aufzufangen; der kantonale Richtplan Thurgau schreibt explizit einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen und zwischen den Zentren fest, ohne jedoch gesamtkantonal Richtwerte festzulegen.

„Push-and-Pull“-Strategie

Der fachlich akzeptierte Weg, eine Verlagerung weg vom MIV auf andere Verkehrsträger zu erzielen, führt über die so genannten „Push-and-Pull“-Massnahmen. Dabei wird auf beiden Seiten angesetzt:

- Mittels „Push“-Massnahmen wird die relative Attraktivität des MIV reduziert. Dies können abhängig von der politischen Akzeptanz sowohl Massnahmen auf Kostenseite sein (z.B. erhöhte Parkierungsgebühren oder Motorfahrzeugsteuern, Road Pricing, Lenkungsabgaben auf Treibstoffe) wie auch auf Angebotsseite (z.B. Kapazitätsreduktionen über bauliche Massnahmen, Verkehrslenkung) sein.
- Mittels „Pull“-Massnahmen wird die Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel gestärkt. Auch hier kann sowohl über den Preis (im ÖV üblicherweise direkt über den Fahrpreis, möglich aber z.B. auch über steuerliche Anreize) wie auch über das Angebot (Häufigere und schnellere Fahrmöglichkeiten, bessere Verknüpfungen, niederschwelligere Zugänglichkeit) gearbeitet werden.

Zu beachten ist, dass sowohl bei Kosten- als auch bei Angebotsthemen die relativen Unterschiede zwischen den beiden Verkehrsträgern mit einzubeziehen sind. Ein günstigerer ÖV zeigt beispielsweise keine wesentliche Verlagerungswirkung, wenn gleichzeitig auch die MIV-Kosten reduziert werden. Ebenso bringt ein schnellerer ÖV keine wesentliche Verlagerung, wenn gleichzeitig auch die tatsächliche MIV-Reisezeit – beispielsweise über Eliminierung von Staus oder notwendiger Umwege – reduziert wird.

Eine Konzentration alleine auf eine der beiden Massnahmengruppen zeigt zudem erfahrungsgemäss nur beschränkte Erfolge – auch das beste ÖV-Konzept hat eine beschränkte Verlagerungswirkung, wenn daneben keine flankierenden Massnahmen auf MIV-Seite ergriffen werden. Die gesetzten Modalsplit-Ziele können durch das vorliegende ÖV-Konzept unterstützt werden, ebenso sind aber Massnahmen auf MIV-Seite in den genannten Bereichen ebenfalls in Betracht zu ziehen.

Abstimmung von Angebotsausbauten

Wie die Analyse zeigt, sind auf verschiedenen Achsen innerhalb der Agglomeration zusätzliche Strassenabschnitte in verschiedenen Planungsstadien zu verzeichnen. Im Allgemeinen dienen diese Projekte der Behebung von bestehenden Engpässen. Dabei sind Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr in beide Richtungen zu erwarten:

- Auf der positiven Seite ist von einer Verbesserung der Fahrplanstabilität im ÖV auf den entlasteten Strassenabschnitten auszugehen – stets unter dem Vorbehalt, dass durch die Nutzung der neuen Verkehrsangebote nicht mittelfristig andernorts wieder Engpässe entstehen.
- Hingegen nimmt die Attraktivität des MIV durch den Wegfall von Engpässen oder die Verkürzung von Reisezeiten wiederum zu, was zu einer Rückverlagerung vom ÖV auf den MIV führen kann.

Zur Erreichung der Modalsplit-Ziele ist es von grosser Bedeutung, dass der ÖV auf seinen starken Abschnitten, welche verschiedentlich deckungsgleich mit den Engpässen im Strassennetz sind, konkurrenzfähig bleibt; aus dem Blickwinkel der ÖV-Planung ist somit bei den MIV-Projekten in der Agglomeration mittels flankierender Massnahmen sicherzustellen, dass einerseits die negativen Auswirkungen auf den ÖV-Betrieb (z.B. durch Verlagerung von Engpässen an bisher unbelastete Stellen) und die Konkurrenzsituation minimiert werden, sowie andererseits die zu erwartenden Vorteile für die ÖV-Stabilität auch tatsächlich realisiert und nicht durch induzierten Mehrverkehr wieder zunichte gemacht werden.

Im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation hat denn auch der Bund unter anderem den parallelen Ausbau der verschiedenen Verkehrsträger und die daraus zu erwartende nur geringe Verschiebung des Modal Splits vom MIV zum ÖV und FVV als Kritikpunkt aufgeführt.

Push-Massnahmen im MIV

Die im Rahmen der vergangenen Agglomerationsprogramme erarbeiteten Push-Strategien und -Massnahmen sind für eine Stärkung des ÖV konsequent umzusetzen:

- AP4, Massnahme 4.1/2: Mobilitätsmanagement in Unternehmen bzw. Planungsprozessen
- AP4, Massnahme 7.1: PP-Bewirtschaftung in Attraktorengeländen / Einführung EBZ im restl. Siedlungsgebiet
- AP4, Massnahme 7.3: Reduktion der zu erstellenden PP-Anzahl aufgrund öV-Erschliessungsgüte

Verknüpfung ÖV-MIV

Der öffentliche Verkehr hat seine Stärke überall dort, wo Wunschlinien dank Bündelung mit grossen Gefässen abgedeckt werden können. In ländlichen Räumen ist dies nicht überall möglich, weshalb für eine effiziente Verlagerung sicherzustellen ist, dass der Zugang zum ÖV an Knoten mit dem MIV möglich ist. Auch hier ist bereits mit den vergangenen Agglomerationsprogrammen eine Grundlage gelegt, welche weiterzuverfolgen ist:

- AP4, Massnahme 6.5: Park-and-Ride-Konzept

Mit dem „Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau“ besteht hier eine weitere gute Grundlage für die Weiterentwicklung; unter dem Titel „Mobilitätsdrehscheiben“ läuft eine vergleichbare Planung, jedoch ohne Einbezug kleinerer Halte, auch im Kanton St. Gallen.

Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Durch Bus-Bevorzugung auf stark belasteten Abschnitten und an Knoten kann der Zeitverlust des ÖV gegenüber dem MIV insbesondere in der HVZ reduziert werden, was die Konkurrenzsituation verbessert und somit längerfristig zu einer Verbesserung des Modal Splits führen soll. Auch hier sind die im AP 4 definierten Massnahmen zielgerichtet weiterzuverfolgen:

- AP1, Massnahme 3.1: öV-Eigentassierung (1. Teil)
- AP2, Massnahme 2.7.2: VSM Agglo St. Gallen Stufe 1; Stauraummanagement
- AP2, Massnahme 2.13.2: öV-Eigentassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (2. Teil)
- AP3, Massnahme 9.1: öV-Eigentassierung (3. Teil)
- Analyse Bus-Verlustzeiten / Bus-Bevorzugung Kanton St. Gallen

Insbesondere sollen in diesem Fachbereich auch die Möglichkeiten genutzt werden, die sich durch neue Technologien ergeben (diesbezüglich laufen aktuell verschiedene Projekte, die konsequent weiterzuverfolgen sind).

Beschrieb / Kernelemente

Die Abstimmung zwischen Siedlung und ÖV ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für eine gezielte Verlagerung; nur, wo ein attraktiver ÖV in kurzer Distanz erreichbar ist, ist eine Verlagerung überhaupt möglich. Zudem ist erwiesen, dass die Nutzung des ÖV gegenüber derjenigen des MIV zunimmt, je dichter ein Siedlungsgebiet ist.

Erschliessungsziele

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation weist auf Seite 25 die durch den ÖV erschlossenen Gebiete aus; Je nach Teil der Agglomeration wohnen zwischen 7.2 und 19.2% der Einwohner ausserhalb der ÖV-Güteklassen. Für 2040 werden folgende Werte angestrebt:

Zielwerte 2040: Anzahl Einwohner/innen nach öV-Gütekategorie:

OeV-Gütekategorie	Agglomeration St.Gallen			Agglomeration Arbon - Rorschach			Agglomeration Amriswil - Romanshorn		
	2014	2017	2040	2014	2017	2040	2014	2017	2040
A	20.5%	21.2%	25.0%	3.3%	3.3%	5.0%	3.8%	3.8%	5.0%
B	30.7%	29.7%	35.0%	14.8%	18.2%	22.0%	9.4%	13.1%	15.0%
C	24.9%	25.3%	20.0%	34.8%	35.2%	35.0%	18.0%	18.0%	25.0%
D	16.4%	16.5%	15.0%	33.8%	33.0%	30.0%	48.8%	45.9%	40.0%
Keine	7.5%	7.2%	5.0%	13.3%	10.3%	8.0%	20.0%	19.2%	15.0%

Zielwerte 2040: Anzahl Beschäftigte nach öV-Gütekategorie:

OeV-Gütekategorie	Agglomeration St.Gallen			Agglomeration Arbon - Rorschach			Agglomeration Amriswil - Romanshorn		
	2014	2017	2040	2014	2017	2040	2014	2017	2040
A	44.3%	44.4%	48.0%	1.2%	1.2%	3.0%	8.0%	7.2%	10.0%
B	24.6%	22.0%	25.0%	17.7%	23.3%	27.0%	9.1%	18.9%	20.0%
C	18.5%	21.5%	17.0%	29.0%	25.7%	30.0%	22.5%	14.6%	25.0%
D	8.8%	8.6%	7.0%	35.2%	37.2%	30.0%	34.0%	33.8%	25.0%
Keine	3.7%	3.5%	3.0%	16.9%	12.6%	10.0%	26.4%	25.5%	20.0%

Zur Erreichung dieser Werte ist es zwingend, dass das Einwohnerwachstum verstärkt in durch den ÖV ausreichend erschlossenen Gebieten stattfindet bzw. die ÖV-Erschliessung auf Gebiete, wo dies sinnvoll ist, ausgedehnt wird.

Entsprechende Massnahmen AP

Die Abstimmung Siedlung-ÖV wird im Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit folgenden Massnahmen definiert, welche aus Sicht ÖV gezielt umzusetzen sind:

- 1.1 Entwicklung der Bahnhofsgelände
- 1.2 Regionale Arbeitsplatzgelände
- 1.3 Zielsetzungen Siedlungsdichten
- 1.4 Standortkriterien für publikumsintensive Einrichtungen
- 1.5 Erschliessungsanforderungen für Einzonzonen

Ergänzende Hinweise aus ÖV-Planung

Es hat sich in den letzten Jahren verstärkt gezeigt, dass die Erreichung einer Mindestwirtschaftlichkeit bei sehr kurzen Linien schwierig ist, insbesondere dann, wenn keine starke Nachfrage im Pendlerverkehr (wie z.B. bei sehr grossen und dichten Arbeitsplatzgeländen erfüllt) gegeben ist. Insofern ist in der Weiterentwicklung dieser Grundsätze in kommenden Agglomerationsprogrammen aus Sicht ÖV nach Möglichkeit zu berücksichtigen:

- Erste Priorität haben aus Sicht ÖV Gebiete, welche bereits durch ein ausreichend wirtschaftliches ÖV-Angebot erschlossen sind oder mit geringer Linienänderung erschlossen werden können.
- Ist dies nicht möglich, sind die neuen Baugebiete zumindest so anzuordnen, dass entweder mehrere Neuerschliessungen kombiniert werden können, um eine ausreichende Wirtschaftlichkeit zu erzielen,
- oder aber so, dass die notwendigen ÖV-Angebote durch die Nutzniesser der Neuerschliessung mitfinanziert werden (eindeutiger kausaler Zusammenhang zwischen Erschliessung und Buslinie). In diesem Fall sind die entsprechenden Bedingungen vertraglich zu sichern.

R-4	Strukturen ÖV-Planung
<p>Beschrieb / Kernelemente</p> <p>Die ÖV-Planung erfolgt in Koordination verschiedener Besteller und Betreiber mit teilweise unterschiedlichen strategischen Grundsätzen.</p>	
<p>Bahn</p> <p>Die Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur ist Sache des Bundes. Die Ausbauschritte werden im Rahmen der strategischen Ausbauprogramme (STEP) durch die Bundesversammlung fixiert und über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Bestellung und Finanzierung der Angebote erfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Regionalverkehr durch Bund und Kantone gemeinsam; es gelten je nach Kanton unterschiedliche Anforderungen bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage, zudem hat auch der Bund eigene Kriterien diesbezüglich, die einzuhalten sind. - Der Fernverkehr wird durch die Betreiber eigenwirtschaftlich geführt; die Angebote werden aber durch den Bund im Rahmen der Konzessionsvorgabe mit definiert. <p>In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass bei der STEP-Planung die Bedürfnisse von Agglomerationen aufgrund der gewählten Bewertungsmethodik oftmals durch die Maschen fallen. Hier ist von den Agglomerationen entsprechende Überzeugungsarbeit notwendig, um diese Bewertungskriterien längerfristig zu überarbeiten.</p>	
<p>Bus (Finanzierung und Bestellung)</p> <p>Die Planung und Finanzierung der Busangebote ist grundsätzlich Sache der Kantone; sind gewisse Bedingungen erfüllt, finanziert der Bund die Angebote des Regionalverkehrs (nicht jedoch diejenigen des Ortsverkehrs) mit. Je nach Kanton bestehen unterschiedliche Mechanismen für die finanzielle Mitbeteiligung der Gemeinden. Ebenfalls unterschiedlich sind die Grundsätze bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage; in den letzten Jahren konnten verschiedene Angebote im Rahmen des ersten Agglo-ÖV-Konzeptes nicht eingeführt werden, weil keine genügende Wirtschaftlichkeit prognostiziert wurde.</p> <p>Im Rahmen des Agglo-ÖV-Konzeptes kann hierfür keine abschliessende Lösung gefunden werden. Derzeit sind die Ostschweizer Kantone daran, diese Vorgaben soweit wie möglich zu harmonisieren. Diese Arbeiten sind unbedingt fortzusetzen; als langfristige Zielsetzung sind weiterhin gemeinsame Standards denkbar.</p>	
<p>Bus (Betreiberstruktur)</p> <p>Die Buslinien in der Schweiz werden üblicherweise direkt vergeben; über Zielvereinbarungen, welche im ÖV ein relativ neues Instrument sind, wird versucht, die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern. Ausschreibungen erfolgen bei komplett neuen Angeboten, oder wenn die bisherigen Betreiberstrukturen aufgrund einer Neuplanung nicht mehr 1:1 weitergeführt werden können (wobei solche Neuplanung optimal mit dem Konzessionsablauf mindestens eines der bisherigen Betreiber zusammenfallen).</p> <p>Aktuell bestehen auch im Agglo-Perimeter Rechtsstreitigkeiten aufgrund von Ausschreibungen, welche die Einführung neuer Angebote verzögern oder verhindern. Längerfristig empfehlen die Verfasser eine Vereinfachung dieser Strukturen, etwa über das Instrument einer Gebietskonzession, wie dieses im ZVV angewendet wird (Prinzip „Marktverantwortliche Verkehrsunternehmen“). Dies ist jedoch nicht im Sinne einer Agglo-Massnahme umsetzbar.</p>	

Strategie A-1	Erschliessungs- und Angebotsgrundsätze aktualisieren
<p>Beschrieb / Kernelemente</p> <p>Zwischen den Kantonen und innerhalb der Agglomeration sind Betriebszeiten und Angebotsdichte immer noch unterschiedlich. Diese Strategien bearbeiten 3 Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsdichte zwischen den Siedlungen - Angebotsdichte innerhalb der Siedlungen - Harmonisierung der Bedienzeiten 	
<p>Anpassungen am System</p> <p>Gegenüber dem 1. Agglo-ÖV-Konzept werden insbesondere die folgenden methodischen Punkte angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung an aktuelles Raumbild mit zusätzlichen Siedlungskategorien - Klarere Definition der Betriebszeiten bzw. der Bezugspunkte der Zeiten - Klarere Unterscheidung zwischen Grundangebot, sinnvoller Ausbauten bei ausreichender Nachfrage und möglicher Ausdünnungen bei mangelnder Nachfrage unter Berücksichtigung der verschiedenen Reisezwecke - Die Dörfer werden neu nach Grösse differenziert. Dabei ist zu beachten, dass nur Dörfer gemäss Raumbild eine lineare ÖV-Erschliessung erfordern (entsprechend ist auch bei zukünftigen Überarbeitungen des Raumbildes zu beachten, dass nicht zu kleine Ortschaften als Dörfer aufgenommen werden). 	
<p>Anpassungen an den Angeboten</p> <p>Gegenüber dem 1. Agglo-ÖV-Konzept werden insbesondere die folgenden Werte angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwischen den benachbarten Nebenzentren (inkl. lokale Zentren) ist neu ein Viertelstundentakt anzustreben. Der bisher geforderte Halbstundentakt ist überall eingeführt, trotzdem besteht auf diesen Korridoren relativ viel ungenutztes Potential. Eine vergleichsweise starke Entwicklung in und um die Nebenzentren führt dazu, dass die Nachfrage dort weiter zunimmt und ein gutes Angebot im ÖV reduziert auch den Druck auf die Verbindungen in den Agglomerationskern. - In Nebenzentren werden neu starke Hauptkorridore geschaffen (vgl. dazu auch Strategie A-3), auf welchen ein städtisches Angebot angestrebt wird. - Neu werden auch für weitere lokale Buslinien Angebotsgrundsätze aufgestellt (Agglomerationskern und Nebenzentren). Dabei wird für städtische Angebote bei gleicher Einwohnerzahl eine höhere Angebotsdichte als im Regionalverkehr vorausgesetzt, da die Bündelung der Ströme besser und die Bereitschaft zur ÖV-Nutzung generell höher ist. 	
<p>Berücksichtigung Freizeitverkehr</p> <p>Mit einem ausreichenden Grundangebot ist der Freizeitverkehr grossmehrheitlich abgedeckt; die wichtigsten Freizeit-Ziele im Perimeter mit dem Bodensee und den zahlreichen Attraktoren im Bereich des Agglomerationskerns und der Zentren sind mit dem ÖV erreichbar.</p> <p>Der Verkehr in Richtung Alpstein weist im Freizeitverkehr das grösste Optimierungspotential auf; die Baustellen diesbezüglich liegen aber mehrheitlich ausserhalb des Agglomerationsperimeters. In jedem Fall ist bei der Angebotsgestaltung zu beachten, dass zu wichtigen Freizeitzielen auch am Wochenende ein dichtes Angebot (Niveau HVZ oder NVZ Mo-Fr) besteht, das, wenn finanzierbar, auch über die minimalen Grundsätze hinausgeht.</p>	
<p>Übersichtstabelle</p> <p>Die Tabelle auf der folgenden Seite definiert die angestrebten Angebotsdichten.</p> <p>Die Zuteilung zu den Kategorien erfolgt gemäss Strukturbild der Agglomeration:</p> <p><u>Agglomerationskern</u>: St. Gallen, Abtwil, Wittenbach</p> <p><u>Nebenzentren</u>: Amriswil, Arbon-Steinach, Flawil, Goldach-Rorschach-Rorschacherberg-Staad, Gossau, Herisau, Romanshorn-Salmsach</p> <p><u>Lokale Zentren</u>: Degersheim*, Heiden*, Rheineck, Speicher, Teufen (AR)</p> <p><u>Agglomerationsorte mit hauptsächlich Wohnfunktion</u>: Engelburg, Horn, Mörschwil</p> <p><u>Dörfer über 1'000 Einwohner</u>: Andwil, Eggersriet, Egnach, Freidorf, Neukirch-Egnach, Roggwil, Thal, Tübach, Untereggen, Uttwil, Waldstatt</p> <p><u>Dörfer unter 1'000 Einwohner</u>: Altenrhein, Berg SG, Hefenhofen, Lutzenberg, Speicherschwendi, Steinebrunn, Wienacht-Tobel</p> <p>* Die Aufnahme von Degersheim und Heiden in den Perimeter der Agglomeration erfolgt für die 5. Generation. Gemäss bestehendem Strukturbild zählen sie zu den lokalen Zentren.</p>	

Übersichtstabelle

Dorf mit Wohnfunktion <1'000 Einwohner		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
zu nächstem ÖV-Hub	Mo-Fr	[Orange]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit am Hub	Sa	[Orange]																					
	So	[Orange]																					







Dorf mit Wohnfunktion >1'000 Einwohner		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
zu nächstem ÖV-Hub	Mo-Fr	[Yellow]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit am Hub	Sa	[Yellow]																					
	So	[Yellow]																					

Agglomerationsort		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
zu nächstem Zentrum (Nebenzentrum / Agglo-Kern)	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit im Zentrum	Sa	[Green]																					
	So	[Green]																					
zu nächstem ÖV-Hub für Verbindung Agglo-Kern (falls nächstes Zentrum nicht Agglo-Kern)	Mo-Fr	[Yellow]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit im Kern	Sa	[Yellow]																					
	So	[Yellow]																					

Lokales Zentrum		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
zu Agglomerationskern	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit im Kern	Sa	[Green]																					
	So	[Green]																					

Nebenzentrum		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
zu Agglomerationskern	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit im Kern	Sa	[Green]																					
	So	[Green]																					
zu benachbarten Nebenzentren	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit im Zentrum	Sa	[Green]																					
	So	[Green]																					
Starker Hauptkorridor im Nebenzentrum	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit an Bahnhof	Sa	[Green]																					
Ziel: Erste und letzte Verbindung zu Agglo-Kern erreicht	So	[Green]																					
Weitere Ortsbuslinie im Nebenzentrum	Mo-Fr	[Yellow]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit an Bahnhof	Sa	[Yellow]																					
Hinweis: Stundentakt im Stadtverkehr nicht zielführend.	So	[Yellow]																					

Agglomerationskern		05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	
Verbindungen zu Nebenzentren und Dörfern vgl. entsprechende Tabellen.																							
Buslinie mit Rückgrat-Funktion	Mo-Fr	[Blue]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit an Bahnhof	Sa	[Blue]																					
	So	[Blue]																					
Buslinien in Quartiere mit >1'000 Einwohner/Arbeitsplätze	Mo-Fr	[Green]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit an Bahnhof	Sa	[Green]																					
	So	[Green]																					
Buslinien in Quartiere mit 500-1000 Einwohner/Arbeitsplätze	Mo-Fr	[Yellow]																					
1. Ankunfts-/letzte Abfahrtszeit an Bahnhof	Sa	[Yellow]																					
	So	[Yellow]																					

- Legende**
-  7.5-Minuten-Takt
 -  15-Minuten-Takt (oder 2 überlagerte 30'-Takte)
 -  Halbstundentakt
 -  Stundentakt
 -  Optionale Verdichtung (in jeweiliger Taktfarbe)
 -  Optionale Ausdünnung (in jeweiliger Taktfarbe) oder Verzicht (in weiss)

Vorbehalten sind sowohl eine Unterschreitung aufgrund nicht erreichter wirtschaftlicher Mindestvorgaben wie auch ein Angebotsausbau über diese Werte hinaus, wenn dies aufgrund der Kapazitäten notwendig ist (vgl. Massnahme G-4).

Die Taktdichte im Verkehr mit Zentren ausserhalb der Agglomeration wird nicht systematisch definiert, da die Distanzen und Nachfragen sehr unterschiedlich sind. Die Verbindungen über die Agglomeration hinaus werden im Agglomerationsprogramm ausführlich behandelt (Massnahme 8.1 Grossräumige Erreichbarkeit Bahn, Massnahme 8.2 Überregionale Erreichbarkeit Bahn).

Handlungsbedarf

Der langfristige Handlungsbedarf aus diesen Angebotsgrundsätzen wurde im Rahmen einer internen Analyse durch die ÖV-Ämter sowie die Stadt St. Gallen überprüft. Dabei zeigen sich die folgenden wesentlichen Ansatzpunkte:

- Langfristig sind 4 stündliche Bahnverbindungen im Korridor Romanshorn–Arbon–Rorschach anzustreben. Auf weiteren Bahnstrecken sind bestehende Viertelstundentakte zeitlich auszudehnen (St. Gallen–Herisau–Degersheim, Amriswil–Romanshorn, AB-Durchmesselinie) oder bestehende Dreizugskonzepte (Halbstundentakt mit stündlicher Überlagerung) auf 4 Züge auszubauen (St. Gallen–Rorschach–Rheineck, St. Gallen–Romanshorn). Diese Ausbauten bedingen teilweise Bahn-Infrastrukturen, welche im Horizont 2035 realistischerweise nicht zur Verfügung stehen. Wo finanzierbar, sind Bus-Vorlaufbetriebe auf Teilstrecken zu prüfen (solche sind aber aufgrund der Reisezeit-Unterschiede zur Bahn über die Gesamtstrecken nicht sinnvoll).
- Die Schnellbusse zwischen Arbon und St. Gallen sind zu verdichten und auch am Wochenende und in Randzeiten zu führen und so auf „Bahn-Niveau“; zwar bestehen bereits häufige Reisemöglichkeiten zwischen den beiden Städten, welche aber keine attraktiven Reisezeiten bieten.
- Die Schaffung von starken Hauptkorridoren in den Nebenzentren bedingt an den meisten Orten eine Durchführung der Vertiefungsplanungen. Derzeit bestehen lediglich in den Nebenzentren Rorschach–Goldach–Rorschacherberg und Gossau (täglich), Herisau (Mo-Sa), Flawil und Amriswil (lediglich Mo-Fr) einzelne Korridore, welche diese Bedienungsqualität bereits erfüllen, wobei in den meisten Fällen das Randzeitenangebot auch werktags die Standards noch nicht erfüllt.
- Das Angebotsniveau von Montag bis Freitag (Nebenverkehrszeit) ist sukzessive auch am Samstag anzustreben, insbesondere in den Thurgauer und Appenzeller Gebieten. Auf Zweistundentakte ist für „klassierte“ Gemeinden gemäss Raumkonzept sobald wie möglich zu verzichten.
- Die Betriebszeiten von Regionalbuslinien sind abends sukzessive auszubauen. Aktuell endet der Betrieb auf vielen Linien 1-2 Stunden zu früh (und beginnt teilweise morgens 1-2 Stunden zu spät).

Strategie A-2		ÖV-Hubs weiterentwickeln
Hub-Struktur Als Hubs eignen sich Bahnhöfe mit einer geographisch günstigen Lage sowie zeitlich gut gelegener Bahnhalte. Aufgrund der Analyse des voraussichtlichen Bahn-Angebotes 2035 eignen sich folgende Bahnhöfe als Hubs und sind entsprechend zu entwickeln:		
Bahnhof	Taktraster Anschlusslinien Bus	Bemerkungen
Amriswil	Keine eindeutige Best-Taktlage für Busverkehr: Mit 15'-Takt 00 / 15 / 30 / 45 IC in beide Richtungen abgedeckt. Mit 07 / 22 / 37 / 52 S-Bahn in beide Richtungen abgedeckt.	Durch schlechte Verteilung der Züge je Richtung bedingt als zentraler Busknoten geeignet. Busse je nach abgedeckter Wunschlinie auf unterschiedliche Züge ausrichten. Stärkung als Umsteigepunkt für kombinierte Mobilität.
Arbon	15-Minuten-Takt Knoten 00 / 15 / 30 / 45	Alternativ 10-Minuten-Raster (00/10/20/...) für dichteren Takt und schlankere Anschlüsse, aber Nachfrage evtl. nicht ausreichend.
Flawil	15-Minuten-Takt Knoten 07 / 22 / 37 / 52	Relativ geringes Einzugsgebiet ausserhalb Gemeinde Flawil.
Goldach	15-Minuten-Takt Knoten 07 / 22 / 37 / 52	Für kürzere Umsteigezeiten von/nach St. Gallen evtl. hinkender 10/20'-Takt oder 10'-Takt als Alternative zu prüfen.
Gossau SG	15-Minuten-Takt Knoten 07 / 22 / 37 / 52	10'-Takt 00/10/... denkbar, falls alle Linien sinnvoll integriert werden können.
Herisau	15-Minuten-Takt Knoten 00 / 15 / 30 / 45	Aufgrund Anschluss-Situation 10'-Takt zu bevorzugen, aber Nachfrage evtl. nicht ausreichend.
Horn	30-Minuten-Takt Knoten 00/30 mit Standzeit ca. 10'	Alternativ 15'-Takt mit Knoten 07/22/37/52 für städtisches Bussystem.
Lustmühle	15-Minuten-Takt Asymmetrisch.	Entwicklung als Hub vorgesehen, vorerst aber kein genügendes Bahnangebot.
Rheineck	30-Minuten-Takt Knoten 00/30 mit Standzeit ca. 10'	Für städtisches Bussystem nicht geeignet.
Romanshorn	15-Minuten-Takt Knoten 07 / 22 / 37 / 52	Wenn 15'-Takt innerstädtisch nicht möglich, 30'-Takt auf Knoten 15/45 mit Standzeit 10' anstreben.
Rorschach Stadt	15-Minuten-Takt Knoten 07 / 22 / 37 / 52	SBB-Zeiten nicht optimal geeignet für 15'-Takt, Hinketakte bzw. leicht asymmetrische Knotenlage zu prüfen.
Rorschach HB	15-Minuten-Takt Knoten 00 / 15 / 30 / 45	Nicht alle Züge können schlank angebunden werden.
St. Gallen	Abhängig von Anschlussprioritäten und verfügbarer Trassen / Standplätze	Regionalbus dürfte sich stark auf Knoten 00/30 und 15/45 konzentrieren (FV-Knoten bzw. S-Bahn-Knoten).
St. Gallen-St. Fiden	15-Minuten-Takt 00 / 15 / 30 / 45 oder dichterer Takt	Keine Regionalbusse; Umsteigepunkt S-Bahn-Stadtbus.

Bahnhof	Taktraster Anschlusslinien Bus	Bemerkungen
St. Gallen Winkeln	15-Minuten-Takt Knoten 00 / 15 / 30 / 45	Als Umsteigepunkt Bahn-Bus nur bedingt geeignet, da pro Kurs nur jeweils eine Richtung abgedeckt werden kann. Als Umsteigepunkt Bus-Bus sowie für kombinierte Mobilität sinnvoll und weiterzuentwickeln.
Wittenbach	15-Minuten-Takt Knoten 00 / 15 / 30 / 45	Mit Optimal-Takt sind Anschlüsse von/nach Romanshorn ungünstig; Optimal 7.5'-Takt aus St. Gallen, um Ortserschliessung an Romanshorn anbinden zu können.

Die Hubs sind in der Karte „Konzept 2035“ (Nr. 2098-07) dargestellt inkl. angestrebter Knotenlage.

Priorisierung der Anschlüsse

Eine Priorisierung von Anschlüssen ist generell schwierig durchzuführen, ohne dass eine konkrete Angebotsplanung zugrunde liegt. Aus Sicht der Agglomerationsplanung ist die Anschlusspriorität stets auf möglichst schlanke Verbindungen innerhalb der Agglomeration (zum nächsten Zentrum sowie zum Agglomerationskern) zu legen; Verbindungen über die Agglomeration hinaus sind sekundär, da auf langen Distanzen und gerade bei der Fahrt in den Grossraum Zürich der ÖV ohnehin vergleichsweise attraktiv ist. Die tatsächliche Anschlusspriorität ergibt sich aber jeweils aus der konkreten Angebotsplanung und kann je Linie und nötigenfalls auch Tageszeit/Wochentag unterschiedlich bewertet werden, sofern die Angebotsgrundsätze eingehalten sind (z.B. Freizeitverkehr Richtung Alpstein mit wesentlicher „Durchleitfunktion“ durch die Agglomeration).

Ausrüstung

ÖV-Hubs sind in jedem Fall mit einer attraktiven Infrastruktur auszurüsten:

- Behindertengerechte Perrons und Haltekanten
- Behindertengerechte, möglichst direkte und für die zukünftigen Frequenzen ausreichend dimensionierte Umsteigewege
- Vollständige und funktionsfähige Fahrgast-Information
- Infrastrukturen für kombinierte Mobilität, insbesondere ausreichende Velo-Parkplätze, E-Ladestationen für Velo und ggf. Auto, ausreichend P+R-Plätze insbesondere in Gebieten mit schlechter ÖV-Abdeckung, Sharing-Angeboten etc.; Als Grundlage für Amriswil, Romanshorn und Arbon gilt das entsprechende Konzept des Kantons Thurgau; dieses kann auch als Leitfaden für die Definition der notwendigen Angebote in den anderen Kantonen dienen.
- Angebot an Verpflegung, Zeitschriften etc. (z.B. Avec / Migrolino / Coop Pronto o.ä.)
- WC-Anlagen

Sekundäre Umsteigepunkte

Umstieg Bahn-Bus oder Bus-Bus ist auch an weiteren Umsteigepunkten möglich und sinnvoll, die sich nicht als Hub eignen, weil die Bahn-Umsteigezeiten nur in eine Richtung abgenommen werden können oder das geographische Einzugsgebiet sehr eingeschränkt ist. Insbesondere betrifft dies neu oder weiterhin:

- Arnegg (Anschluss Raum Waldkirch Richtung Gossau)
- Neukirch-Egnach, Steinebrunn, Muolen (Anschluss diverser Buslinien aus dem Oberthurgau Richtung St. Gallen)
- Teufen und Speicher (Einzugsgebiete grösstenteils per Bahn direkt abgedeckt)

Umsetzung

- Wo noch nicht erfolgt im Rahmen von Bushof-Planungen
- Wo Infrastruktur trotz Neubau ungenügend im Rahmen einer Folgeplanung im Hinblick auf angestrebte Angebotsumbauten

Strategie A-3	Angebot in Nebenzentren weiterentwickeln
----------------------	---

Aktuelle Problematik

Die Stadtbussysteme in den Nebenzentren sind aktuell ein Schwachpunkt des ÖV-Angebotes in der Agglomeration. Problematisch sind insbesondere die ungenügende Verknüpfung mit der Bahn, aber auch die schlechte Abstimmung mit dem Regionalbusverkehr.

Als Entwicklungshindernis wurde nebst politischen Fragestellungen vor allem die ungenügende Wirtschaftlichkeit bzw. Finanzierbarkeit der angedachten Angebote erkannt. Diese Probleme sollen mit den so genannten „starken Hauptkorridoren“ angegangen werden.

Starke Hauptkorridore

Starke Hauptkorridore erfüllen mehrere Funktionen:

- Bündelung der Nachfrage in Nebenzentren auf wenige starke Achsen mit dem Zweck, dort durch dichte Takte und gute Anschlüsse die Wirtschaftlichkeit und Nutzung deutlich zu verbessern.
- Kombination aus ohnehin verkehrenden Regionalbussen und taktüberlagerten innerstädtischen Kursen (in Mischrechnung oder als eigenständige Angebote) zur Reduktion der Konkurrenz-Situationen und Verbesserung des Taktes
- Anbindung starker Nachfrage-Generatoren wie Sportanlagen, Spitäler, grosse Arbeitszonen.
- Fokus auf diese starken Hauptkorridore bei Bevorzugungsmassnahmen, da davon sowohl der Stadt- als auch der Regionalverkehr profitieren und somit die Kosten-Nutzen-Rechnung besser wird.

Diese starken Hauptkorridore dienen zukünftig als Rückgrat der städtischen ÖV-Systeme in den Nebenzentren. Sie können durch weitere Stadtbuslinien ergänzt werden, welche Quartiere abseits der Hauptkorridore anbinden; dort sind weiterhin auch tiefere Angebotsdichten oder Bedarfsangebote möglich (es ist aber im Stadtverkehr stets ein Halbstundentakt anzustreben, Stadtbusse im Stundentakt entfalten kaum eine nennenswerte Umsteigewirkung).

Nebenzentrum	Korridor	Integration
Flawil	Bahnhof–Botsberg–Maestrani	Regionalbus nach Uzwil, ggf. Regionalbus nach Degersheim
Gossau	Bahnhof–Mettendorf–Industrie–Winkeln	Weiter nach St. Gallen–St. Fiden
Gossau / Herisau	Bischofszellerstrasse–Bahnhof–Fännhof–Herisau–Säge	Regionalbusse nach Waldstatt/Hundwil Regionalbus nach Arnegg–Andwil

Die Definition der starken Hauptkorridore im Agglomerationskern, sowie in den Netzen Goldach/Rorschach, Rorschach–Arbon–Romanshorn–Amriswil und Herisau–Hinterland erfolgt im Rahmen der jeweiligen Vertiefungsplanungen (vgl. Strategie A-5). Die Angabe in der Karte „Konzept 2035“ (Nr. 2098-07) in diesen Gebieten stellt lediglich eine mögliche Stossrichtung dar.

Umsetzung

Koordination durch kantonale ÖV-Ämter im Rahmen der nächsten Überprüfung der lokalen Buskonzepte, jeweils unter Einbezug der entsprechenden Gemeinde(n) je nach Zuständigkeit (kantonal unterschiedlich geregelt).

Strategie A-4	Vertiefungsplanungen	
<p>Beschrieb / Kernelemente</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Agglo-ÖV-Konzeptes hat sich gezeigt, dass für einige Bereiche eine vertiefte Planung notwendig wird. Diese Vertiefungen werden initiiert, sobald der Ausbauschnitt 2035 nach der laufenden Überarbeitung festgesetzt ist, und anschliessend in das Konzept integriert. Die betroffenen Gemeinden werden zum Zeitpunkt der Lancierung die Möglichkeit haben, weitere Inputs zu liefern und ihre aktuellen Absichten bezüglich Siedlungsplanung einfließen zu lassen.</p>		
Planung	Hauptinhalte	Bemerkungen
<p>Agglomerationszentrum (Federführung AöV SG)</p>	<p>Abstimmung der Kapazitäten im Korridor Bahnhof–Marktplatz: Welche Buslinien müssen wann an den Bahnhof verkehren?</p>	<p>Schnittstelle mit Vertiefungsplanung Rorschach–Goldach: Buslinie 242 bzw. Schnellbusse.</p> <p>Weitere Inputs aus Erarbeitung Agglo-ÖV-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgang mit bestehenden kleineren Erschliessungslücken klären - Taktfamilien angleichen (Grundlage durch Agglo erarbeitet)
<p>Rorschach–Goldach (Federführung AöV SG)</p>	<p>Neues Stadtbuskonzept unter Einbezug Regionalbusse bis und mit Rheineck auf Horizont 2030, insbesondere Abstimmung auf Bahn-Angebotschritt und neue Strassen-Infrastrukturen.</p>	<p>Schnittstelle mit Vertiefungsplanung Agglomerationszentrum: Buslinie 242 Goldach–Untereggen–St. Gallen bzw. Schnellbusse.</p> <p>Schnittstelle mit Vertiefungsplanung Rorschach–Arbon–Romanshorn–Amriswil: Goldach–Tübach.</p> <p>Weitere Inputs aus Erarbeitung Agglo-ÖV-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsgrundsätze (Unterteilung in starke Hauptkorridore, weitere Linien/Gebiete) zu beachten - Bedarfsangebote oder Schräglifte insbesondere in Rorschacherberg prüfen - Einbezug Altenrhein / Rheineck / Thal in diesem Konzept. - Mit 3 Hubs bestehen sehr viele Zwangspunkte; Hub-Struktur zu prüfen. - Allfällige Einbindung einer möglichen Bahnhofstestelle Rietli (Goldach) - Umgang mit Schnellbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg–St. Gallen.

Planung	Hauptinhalte	Bemerkungen
Herisau–Hinterland (Federführung FöV AR, Pflichtenheft AöV SG)	<p>Neukonzeption gesamte Region inkl. Ortsbusnetz Herisau gemäss Angebotsgrundsätzen auf Horizont 2035 prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition Hauptkorridore und Abgleich mit Regionalbus (Verlängerung Stadtbus vs. Kombination Regionalbus) inkl. Linie 80.152 (Schnittstelle zu Gossau) - Umsetzung 15-Minuten-Takt Herisau–Winkeln–Abtwil - Abgleich der Taktdichten und Erschliessungsdichten in der Region mit der Siedlungsdichte - Je nach Veränderung AB-Fahrplan erneute Prüfung von Lösungen für die Linie Herisau–Stein–Lustmühle–St. Gallen. 	Neutrale Planung auf Horizont 2035, wird bereits auf Fahrplanjahr 2025 vorgezogen und später auf Horizont 2035 aktualisiert. Detaillierte Netzplanung in Kombination mit einer Massnahme des Konzeptes öffentlicher Regionalverkehr AR 2024-2029.
Rorschach–Arbon–Romanshorn–Amriswil (Federführung AÖV TG)	<p>Neukonzeption gemäss Angebotsgrundsätzen auf Horizont 2035 prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direktere Anbindung an S-Bahnen (z.B. Tübach an Goldach, Obersteinach an Arbon) wo möglich und sinnvoll - Umsetzung Grundsätze Stadtbuse in Arbon, Romanshorn, Amriswil - Erschliessung grosser Entwicklungsgebiete in notwendiger Taktdichte - Mögliche Vorlaufbetriebe für langfristige Taktverdichtung Bahn prüfen - Gebiete für neue Angebotsformen ermitteln 	Schnittstelle mit Vertiefungsplanung Rorschach/Goldach: Goldach–Tübach. Interkantonale Planung auf Horizont 2035. Grobe Netzplanung auf Basis der aktuell bekannten Bahnfahrpläne und Entwicklungen.
<p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auslösung der Vertiefungsaufträge durch die federführenden ÖV-Ämter, sobald die Resultate aus der BAV-seitigen Überarbeitung des Ausbauschnittes 2035 vorliegen (vermutlich im Lauf des Jahres 2024). - Anschliessend Integration der Resultate in vorliegendes Konzept, insbesondere Strategie A-3 und Karte „Konzept 2035“ (Nr. 2098-07). 		

Strategie A-5	Einsatz alternativer Angebotsformen	
<p>Beschrieb / Kernelemente</p> <p>Die Weiterentwicklung der Technik und Informatik ermöglicht vermehrt neue Angebotsformen, welche über den reinen vertakteten Linienverkehr hinausgehen. Im Rahmen der folgenden Agglomerationsprogramme sind diese schrittweise zu prüfen:</p>		
Verkehrsmittel	Hauptinhalte	Bemerkungen
Linienbezogener Bedarfsbus	Buslinie mit definiertem Fahrplan und definierter Strecke (oder ggf. definiertem Startpunkt und Bedienung eines flächigen Gebietes zum Aussteigen), wobei die einzelnen Kurse nur auf Voranmeldung über Telefon oder App verkehren.	<ul style="list-style-type: none"> - Geeignet vor allem in Randstunden in Gebieten mit sehr tiefer Nachfrage (auch Korridore gemäss Strategie A-1 möglich). - Beispiel für „State-of-the-Art“ ist in der Schweiz vor allem MobiChablais im Gebiet um Aigle, Bex und Monthey.
Flächiges On-Demand-Angebot	Busangebot, das einen Tür-zu-Tür-Service in einem definierten Gebiet auf Voranmeldung ermöglicht. Dies kann sowohl (grossflächig) im ländlichen Raum stattfinden als auch in klar begrenzten städtischen Arealen ohne gebündelte Verkehrsbedürfnisse (etwa auf grossen Firmenarealen oder Arbeitsplatzschwerpunkten).	<ul style="list-style-type: none"> - Beispiele in CH: PubliCar, Allo?Bus, Kollibri, Pikmi Zürich, tpgFlex Genf...
Car-Pooling	Über eine App werden Nutzer ohne Auto für gewünschte Strecken an Autofahrer vermittelt, welche diese Strecke ohnehin fahren (je nach Umsetzung bei vordefinierten Haltepunkten oder flächig).	<ul style="list-style-type: none"> - Beispiele in CH: PubliRide, Taxito -
Kleinseilbahnen	Klein-Standseilbahnen (So genannte Schräglifte) können in vollautomatischem Betrieb Gebiete in Hanglagen an Bushaltestellen oder andere Knotenpunkte anbinden.	<ul style="list-style-type: none"> - Geeignet insbesondere an Lagen mit grossem linearen Verkehrsbedürfnis - Beispiele im näheren Umfeld: Mühleggbahn, Uptown Mels,
<p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktuell läuft eine Studie zu On-Demand-Angeboten; der Schlussbericht liegt im Oktober 2022 vor. Die Resultate können in die entsprechenden Vertiefungsplanungen einfließen. - Einzelne Gemeinden bearbeiten dieses Thema ebenfalls (z.B. Speicher und Hefenhofen). - Die Finanzierung und Tarifierung alternativer Angebotsformen sind ebenfalls rechtzeitig durch die Besteller aufzugleisen. Im Grundsatz sind eine Finanzierung und Tarifierung im Rahmen der üblichen ÖV-Mechanismen dann sinnvoll, wenn es sich um die Erschliessung von gemäss jeweiliger kantonaler Gesetzgebung erschliessungsberechtigter Siedlungen handelt. - Seilbahnen sind grundsätzlich Sache der Gemeinde oder Standortorganisationen; Denkbar ist eine Aufnahme in ein Agglomerationsprogramm bei ausgewiesenem Bedürfnis, das nicht anderweitig durch den ÖV abgedeckt werden kann. 		

Strategie U-1	ÖV-Marketing ausbauen
<p>Ausgangslage</p> <p>Der ÖV in der Agglomeration wird aktuell nicht als „aus einem Guss“ wahrgenommen. Trotz Verbesserungen über die letzten Jahre wie z.B. einer kongruenten Liniennummerierung im Agglomerationskern besteht gegenüber anderen Agglomerationen Nachholbedarf.</p> <p>Der Tarifverbund Ostwind vermarktet den ÖV in der Ostschweiz bereits heute kantonsübergreifend und koordiniert z.B. auch eine Kampagne zur Sanierung Stadtautobahn, wird aber durch die grosse Ausdehnung des Verbundgebiets nicht unbedingt als Akteur der Agglo St. Gallen-Bodensee wahrgenommen und ist als Tarifverbund auch nicht „unbelastet“, was die ÖV-Attraktivität betrifft.</p>	
<p>Ziel</p> <p>Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration wird verstärkt als ökologisches, leistungsfähiges und komfortables Gesamtsystem wahrgenommen – und fördert so auch die Identifikation zwischen den Teilagglomerationen als Ganzes.</p>	
<p>Ansätze</p> <p>Mögliche Ansätze sind (wo sinnvoll, auch unter der Federführung der bestehenden Ostwind-Strukturen möglich):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation der aktuellen und geplanten Angebote über eine eigene Website, mögliches Beispiel ist die Kampagne „Jeder Tag ist ÖV-Tag“ des Verkehrsverbundes Luzern. - ÖV-Gesamtsystem sollte möglichst TU-übergreifend vermarktet werden - Promoten der bekannten Vorteile des öffentlichen Verkehrs wie Flächeneffizienz, hoher Elektrifizierungsgrad, geringer Platzverbrauch mit geeigneten Kampagnen (Beispiel: TschauSchtou in Rapperswil-Jona, Salzburger Verkehrsverbund) - Kennzeichnen der im Agglo-Perimeter eingesetzten Fahrzeuge durch gemeinsamen Auftritt (umgesetzt beispielsweise in der Agglomeration Yverdon) - Aktiver Einbezug der Fahrgäste in untergeordnete Themen wie Namensgebung von Fahrzeugen oder Linien etc. („Branded Railway Lines“ als Beispiel aus Grossbritannien). 	

Strategie U-2	Nachhaltigkeit im ÖV optimieren
<p>Ausgangslage</p> <p>Bereits heute ist der ÖV punkto Flächen- und Energieverbrauch dank Bündelung ein sehr effizientes Verkehrsmittel. Dazu kommt die im Ostschweizer ÖV gute Elektrifizierungsrate (Bahn und Trolleybus).</p> <p>Mit den technologischen Fortschritten bei der Elektrifizierung und Fahrzeugeffizienz besteht allerdings weiteres Potential für einen nachhaltigen ÖV.</p>	
<p>Ziel</p> <p>Der öffentliche Verkehr kann seine Effizienz weiter steigern und bleibt das umweltfreundlichste der motorisierten Verkehrsmittel.</p>	
<p>Massnahmen</p> <p>Die folgenden Massnahmen sind in den nächsten Jahren weiterzuerfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des E-Bus-Netzes in St. Gallen dank Batterie-Trolleybussen (aktuell in Umsetzung; ggf. weitere sinnvolle Linien sind je nach technologischer Entwicklung und Bündelung im Netz denkbar). - Umstellung von geeigneten Autobus-Linien auf elektrischen Betrieb im Rahmen der technischen Machbarkeit und im Einklang mit den kantonalen Strategien; Aktuell sind vor allem kürzere Linien mit ausreichend Wendezeiten oder in Depotnähe geeignet, mittelfristig ist davon auszugehen, dass auch die Umstellung längerer Linien wirtschaftlich möglich ist. (Ein gutes Beispiel diesbezüglich ist die iterative E-Bus-Strategie der VZO). - Verbesserung der ÖV-Effizienz durch verstärkte Bus-Bevorzugung (vgl. G-2 Gesamtverkehrsplanung) zwecks weniger Mitteleinsatz für gleiche Leistungen. - Nutzung von Synergien z.B. durch Reduktion von Überlagerung Bahn-Bus wo möglich (u.a. im Rahmen der Vertiefungsplanungen zu prüfen; teilweise bereits umgesetzt im Rahmen der Angebotsplanung). <p>Bei den SBB läuft bereits seit mehreren Jahren ein Programm zur Verbesserung der Energieeffizienz, welches alle Bereiche des Bahnbetriebs umfasst (z.B. auch Themen wie Heizung/Klimatisierung, Baustellen etc.) – daraus resultierende Erkenntnisse können auch auf die übrigen Verkehrsbetriebe im Agglomerationsperimeter ausgeweitet werden, wenn sich in den Versuchen der SBB eine relevante Wirkung zeigt.</p>	

Strategie U-3	Verknüpfung ÖV und Fuss-/Veloverkehr fördern
<p>Ausgangslage</p> <p>ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr teilen als Verkehrsmittel zahlreiche Eigenschaften, etwa das der Nachhaltigkeit, des relativ geringen Energie- und Flächenverbrauchs oder der niederschweligen Zugänglichkeit (keine Führerschein-Pflicht); aufgrund der Tatsache, dass der ÖV nicht überall verfügbar sein kann, ist eine Verknüpfung dieser Verkehrsträger zwingend; es besteht weiterhin Verbesserungspotential.</p>	
<p>Ziel</p> <p>Der öffentliche Verkehr ist für den Fuss- und Veloverkehr so direkt wie möglich zugänglich; dies gilt für alle Zugangspunkte.</p>	
<p>Massnahmen</p> <p>Die folgenden Massnahmen sind in den nächsten Jahren weiterzuerfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Lage von Zugangspunkten (insbesondere Bushaltestellen) auf ihre Lage im Fuss- und Velowegnetz, ggf. Optimierung des Zugangs - Schaffung von Velo-Abstellanlagen an Zugangspunkten mit relevantem Einzugsgebiet (gerade auch an Bushaltestellen im Überlandbereich) → vgl. dazu Massnahme AP3 5.2.4 „Veloabstellanlagen“. - Ausreichende Dimensionierung der Abstellanlagen an Knoten auch für die zu erwartenden Nachfragessteigerungen und Modal-Split-Änderungen (vgl. Konzepte Kombinierte Mobilität, Mobilitäts-Drehscheiben, etc. gemäss Rahmenbedingungen R-2). - Abgleich der Potentiale von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr im Rahmen von Gebiets-Entwicklungen; ggf. können niederschwellige Verleih-Systeme für Velos oder Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) den Zugang zum öffentlichen Verkehr vereinfachen und diesen ergänzen. - Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Velo-Verlad auf im Freizeitverkehr stark nachgefragten Strecken im Rahmen der technischen Machbarkeit. 	

Strategie U-4	Anpassung Konzept an neue Entwicklungen
<p>Ausgangslage</p> <p>Im Allgemeinen wird für dieses Konzept davon ausgegangen, dass ein linienbezogener ÖV als Rückgrat des Verkehrsnetzes auch im Jahr 2035 seine Berechtigung haben wird – dies auch aufgrund der Tatsache, dass trotz möglicher Automatisierung und Flexibilisierung eine Bündelung der Verkehrsströme weiterhin zwingend ist, um ausreichende Kapazitäten bereitzustellen und einen dichten Takt anbieten zu können.</p> <p>Trotzdem sind die Strukturen zu schaffen, um auf neue Entwicklungen in den kommenden Jahrzehnten zu reagieren.</p>	
<p>Ziel</p> <p>Das Agglo-ÖV-Konzept ist bei Bedarf an neue Gegebenheiten anzupassen, ohne dass die bewährten Grundsätze verworfen werden müssen.</p>	
<p>Ansätze</p> <p>Mögliche Ansätze sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung des Agglo-ÖV-Konzeptes im Rahmen jedes zweiten Agglomerationsprogramms auf Umsetzung der Grundsätze, Sinnhaftigkeit der Grundsätze und Aussagen, neue Ansätze aufgrund der technologischen Entwicklung. - Regelmässiger Abgleich mit anderen Agglomerationen bezüglich der Erfahrungen mit alternativen Verkehrsmitteln und Angeboten. <p>Aus heutiger Sicht ist es nicht angebracht, auf die Festlegung von Grundsätzen für den klassischen ÖV zu verzichten, solange zu erwarten ist, dass die Funktion des ÖV weiterhin in der Bewältigung von gebündelten Verkehrsströmen liegt. Aufgrund der technologischen und rechtlichen Entwicklung ist auch nicht davon auszugehen, dass ein automatisierter und niederschwelliger MIV das Potential hat, den ÖV als Massenverkehrsmittel zu beerben, da wichtige Fragen bezüglich Sharing, Parkierung und Spitzenbewältigung noch nicht angegangen wurden.</p>	

Strategie U-5		Langfristige Angebotsplanung 2035+
<p>Beschrieb / Kernelemente</p> <p>Einige Zielsetzungen und Angebotsgrundsätze lassen sich bereits jetzt absehbar im Zeithorizont 2035 nicht realisieren. Diese Projekte sind langfristig weiterzuverfolgen und in der jeweils angemessenen Tiefe in die Agglomerationsprogramme zu integrieren.</p> <p>In diesem Strategieblatt wurden nur Elemente mit Infrastrukturbedarf aufgenommen; Reine Angebotselemente können auch ohne die entsprechende Vorlaufzeit umgesetzt werden.</p>		
Achse / Halt	Angebot	Bemerkungen
S-Bahn allgemein	Weitere Systematisierung der Takte (sauberer 15'-Takt wo möglich) und Umsteigebeziehungen (keine Anschlussbrüche in St. Gallen)	Bereits deutliche Verbesserung auf 2030/35, aber weiterhin Spielraum nach oben, z.B. bei Taktsystematik St. Gallen–Herisau.
Gossau–St. Gallen	Viertelstundentakt mit Halt in Winkeln und Bruggen	In AS 2035 nicht umgesetzt wegen Trassenkonflikten mit Fern- und Güterverkehr.
St. Gallen–Romanshorn	Vier stündliche Züge mit möglichst guter zeitlicher Verteilung	Heute 3 stündliche Züge; Halbstundentakt RE langfristig anzustreben. (Für 4 S-Bahn-Verbindungen besteht an den Zwischenhalten kein Potential).
Amriswil–Romanshorn–Arbon–Rorschach	Viertelstundentakt	Langfristig besteht in diesem Korridor ein hohes Potential, auch in Zusammenhang mit der zusätzlichen Bahn-Haltestelle Hof.
Herisau–Degersheim	4 stündliche Züge (Verbindung Lokales Zentrum–Haupt-/Nebenzentrum)	Notwendigkeit besteht gemäss Auflistung Zielangebote (Strategie A1), aktuell 2 Züge pro Stunde.
Durchmesserlinie AB	Systematisierung des Angebotes (inkl. Eilzüge), Verbesserung der Anschlüsse im Knoten St. Gallen	Aktuell nicht Teil AS 2030/35; Korridorstudie liegt vor, ist jedoch ggf. an überarbeiteten Bahn-AS 2030/35 anzupassen. Vormerken für AS 2040+, falls weiterhin nicht Teil von AS 2035.
Bahnhalt Hof	Halbstundentakt S-Bahn	Im AS 2035 nicht enthalten; aus Erschliessungssicht kann damit langfristig ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet besser erschlossen werden.
Bahnhalt Sommerau	Halbstundentakt S-Bahn	Durch starken Hauptkorridor Bus kann das Gebiet gut erschlossen und an mehr Verbindungen angeschlossen werden als mit einem Bahnhof auf einer untergeordneten Bahnlinie. Der Bahnhof kann jedoch die Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an die Wohnorte jenseits der Agglomerationsgrenze verbessern und ist deshalb wie durch Stadt und Kanton vereinbart per AS 2040 zu prüfen. Bei einer erneut negativen Beurteilung soll die Haltestelle in den folgenden Agglomerationsprogrammen nicht mehr weiterverfolgt werden, da bis dahin alternative Erschliessungen etabliert sein werden.

Tram St. Gallen

Langfristig dürfte ein Tram in St. Gallen auf der Achse Winkeln–Stadtzentrum–Neudorf aus Kapazitätsgründen notwendig werden. Verschiedene Akteure erhoffen sich von einem Tram auch eine wirtschaftliche Attraktivitätssteigerung in der Stadt St. Gallen. → vgl. Massnahme AP4, 8.11: „Tram St. Gallen“.

Umsetzung

Die entsprechenden Projekte sind durch die Kantone in die Planung für den nächsten STEP-AS einzubringen. Die Umsetzung des Trams in St. Gallen wird zwischen Stadt und Kanton vorbereitet und wird umgesetzt, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig wird.