



Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee

5. Generation, Programmgeneration 2028 – 2031

Zusammenfassung (Beilage AGGLO-Forum 6.12.2023)

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee besteht aus einem Zukunftsbild der Region und Strategien und Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr. Hauptziele sind die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen sowie eine darauf abgestimmte Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Damit leistet das Agglomerationsprogramm einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des Wirtschafts- und Wohnstandorts und einer nachhaltigen Entwicklung der Region.

Die Trägerschaft

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee setzt sich aus den drei Kantonen Appenzell AR, St. Gallen und Thurgau und der Vereinigung der Gemeinden der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee zusammen. Die Geschäftsstelle der REGIO Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee führt die Geschäfte des Agglomerationsprogramms.

Folgende 33 Gemeinden zählen zur Agglomeration St.Gallen-Bodensee: Andwil, Amriswil, Arbon, Berg SG, Degersheim, Eggersriet, Egnach, Flawil, Gaiserwald, Goldach, Gossau, Hefenhofen, Heiden Herisau, Horn, Lutzenberg, Mörschwil, Rheineck, Roggwil, Romanshorn, Rorschach, Rorschacherberg, Salmsach, Speicher, Steinach, St.Gallen, Teufen, Thal, Tübach, Untereggen, Uttwil, Waldstatt und Wittenbach.

1. bis 4. Generation

Die Programme der 1. bis 4. Generation befinden sich in resp. kurz vor Beginn der Umsetzungsphase.

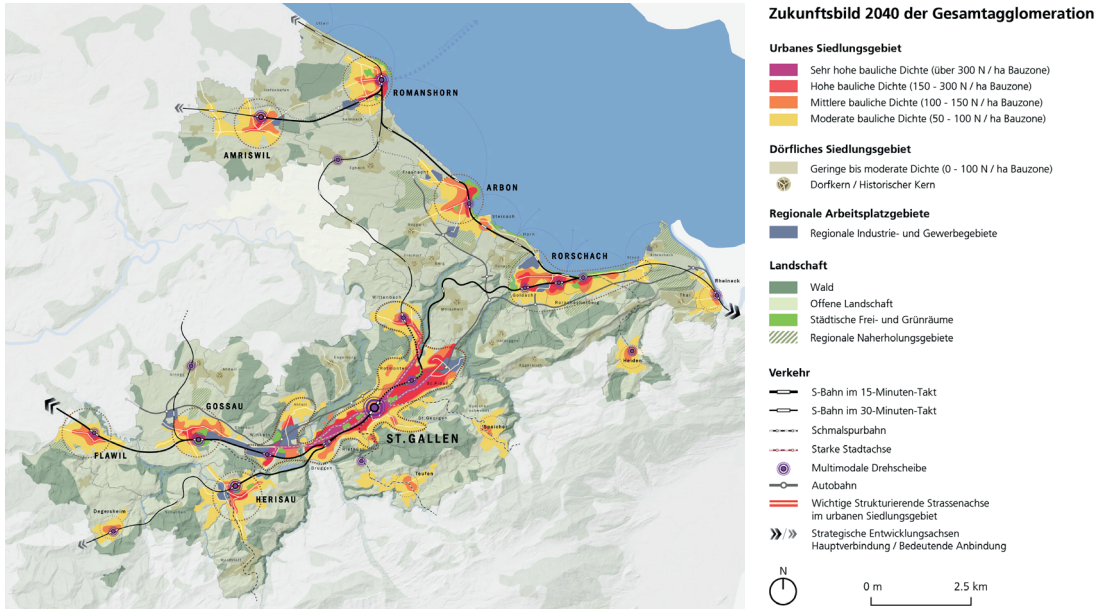
- Von den Massnahmen der 1. Generation (2011 - 2014) mit Programmschwerpunkt S-Bahn und abgestimmter Siedlungsentwicklung sind über 90% der Bundesmittel verpflichtet.
- Von den Massnahmen der 2. Generation (2015 - 2018) mit Programmschwerpunkt Strassenraumgestaltungen und Fuss- und Veloverkehr sind rund 40% der Bundesmittel verpflichtet.
- Von den Massnahmen der 3. Generation (2019 - 2022) mit dem zusätzlichen Programmschwerpunkt Landschaftsqualität sind rund 20% der Bundesmittel verpflichtet.
- Die Umsetzung der Massnahmen der 4. Generation startet Anfang 2024.

5. Generation

Das bereits im AP3 formulierte Zukunftsbild wird auch im AP5 konsequent weiterverfolgt. Das AP5 schreibt die längerfristig ausgelegten Strategien des AP3 fort und entwickelt zur Umsetzung der Strategien ergänzende Massnahmen oder führt längerfristig ausgelegte Massnahmen weiter. Für die 5. Generation neu erarbeitet wurden die Teilstrategien Siedlung, Fussverkehr, Verkehrssicherheit und Güterverkehr.

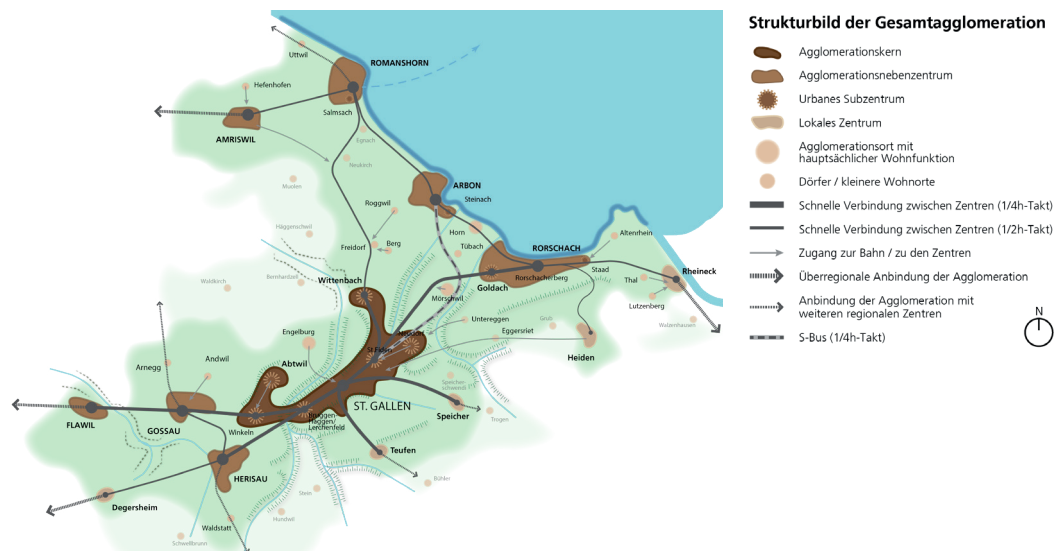
Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms zeigt die angestrebte Siedlungsstruktur im Zeit-horizont 2040 sowie das darauf abgestimmte Verkehrssystem.



Das Strukturbild der Agglomeration

Das schematische Agglo-Strukturbild zeigt das Zentrumsystem der Städte und Gemeinden der Agglomeration sowie die angestrebten öV-Verbindungsqualitäten zwischen diesen Zentren und mit dem überregionalen Städtenetz.

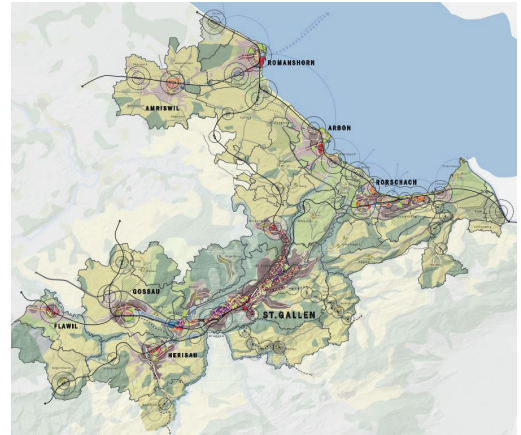


Die Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen für die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr, welche Umsetzungsschritte notwendig sind, um das Zukunftsbild zu erreichen.

Teilstrategie Siedlung

- Die Stadtachsen und die urbanen Talsohlen im Agglomerationskern weiterentwickeln
- Die Einzugsgebiete der Bahnhöfe in den Zentrumsgemeinden entwickeln
- Bestehende Siedlungsreserven im Zuge der Siedlungserneuerung ausschöpfen
- Regionale Arbeitsplatzgebiete und verkehrsentensive Einrichtungen auf verkehrlich günstige Lagen fokussieren
- Siedlungsausdehnung im ländlichen Gebiet begrenzen und Siedlungen qualitativ weiterentwickeln



Teilstrategie Landschaft

- Attraktive und mit Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Frei- und Naherholungsräumen innerhalb der Siedlungsgebiete, am Siedlungsrand und in Siedlungsnähe schaffen
- Attraktive städtische Freiräume in den Agglomerationszentren schaffen
- Landschaftsqualität und Vernetzung von Naturräumen bei Infrastrukturvorhaben berücksichtigen
- Biodiversität und angenehmes Stadt- bzw. Mikroklima im Siedlungsraum fördern



Teilstrategie Verkehr

(Fuss-/Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, multimodale Drehscheiben und motorisierter Individualverkehr)

- Erreichbarkeit der Agglomeration sicherstellen
- S-Bahn als schnelle und häufige Verbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration und damit als Rückgrat der Siedlungsentwicklung weiterentwickeln
- Bahn und Bus optimal aufeinander abstimmen und attraktive Umsteigeorte ausgestalten
- Lückenloses, qualitativ hochstehendes und gut signalisiertes Fuss- und Velowegnetz erstellen
- Agglomerationszentren mit regionalen Veloschnellverbindungen vernetzen
- Mittels Verkehrsmanagement das stabile und verlässliche Funktionieren des Verkehrssystems sicherstellen
- Verkehr konsequent auf das übergeordnete Netz lenken und Strassen in dicht besiedelten Gebieten und Ortszentren siedlungsorientiert gestalten
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Öffentlich zugängliche Parkplätze bewirtschaften
- Eine effiziente Logistik-Infrastruktur bereitstellen



Zukunftsbild

Das Zukunftsbild der Agglomeration St.Gallen – Bodensee strebt langfristig folgende Entwicklung an:

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind gut aufeinander abgestimmt. Das Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum findet vorwiegend an den hoch erschlossenen Lagen im Agglomerationskern und den Nebenzentren statt. Die **öV-Erschliessung** der bestehenden Siedlungsgebiete ist optimiert. Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sind dadurch effizient mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und die Infrastrukturen weisen eine gute Auslastung auf. Ebenso sorgt ein komfortables und feinmaschiges **Fuss- und Velowegnetz** für eine optimale Erschliessung der Wohn- und Arbeitsgebiete.

Auf der **Gesamtagglomerationsebene** bildet die Bahn das Rückgrat des Verkehrssystems. Um dieses optimal auszunutzen sind die **Bahnhofgebiete der Nebenzentren** und der urbanen Subzentren zu neuen, dicht bebauten und genutzten zentralen Orten entwickelt.

Im Agglomerationskern entwickelt sich die Siedlung in zwei prioritären Stadträumen. Einerseits übernehmen die **Stadtachsen** zusammen mit den urbanen Talsohlen westlich und östlich der Altstadt eine zentrale Rolle. Die steigende Qualität des öffentlichen Raumes fördert eine Reurbanisierung der historischen Achsen. Auf diesen Achsen ist das öV-Angebot ebenfalls stark ausgebaut. Die Verkehrsmassnahmen geben die Impulse zur Stadterneuerung und zur Siedlungsentwicklung nach innen. Andererseits werden bedeutende Verdichtungspotentiale der **Bahnhofquartiere** des Agglomerationskerns gezielt entwickelt. Die Umsteigesituationen von Bahn und Bus und die Qualität des Zugangs zur Bahn werden optimiert.

Die **Wohnquartiere** weisen durch konsequente Tieftempogebiete und gute Zugänge zu attraktiven Naherholungsgebieten eine hohe Lebensqualität auf.

Die **ländlichen Gemeinden** setzen den Fokus auf die Entwicklung der Lebensqualität, auf belebte Dorfkerne, die Siedlungserneuerung im Bestand (dörfliches Siedlungsgebiet) und auf die Nutzung der bestehenden Innenreserven, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden ist. An ungenügend erschlossenen Lagen werden die Siedlungen nicht weitergebaut.

Die Übergangsräume von der Siedlung zur offenen Landschaft bilden wichtige und per Fuss- und Veloverkehr erreichbare **Naherholungsgebiete** und sind für verschiedenste Nutzungen attraktiv gestaltet.

Die **offene Landschaft** bildet die Grundstruktur, in der die Siedlung und die Verkehrssysteme sich einbetten. Die Landschaftsräume sind aus den Siedlungsgebieten schnell und einfach erreichbar und stellen teils ebenfalls wichtige Naherholungsgebiete dar. Schutz- und Naherholungsfunktionen der Landschaft sind abgestimmt und die einzelnen Funktionen gestärkt.

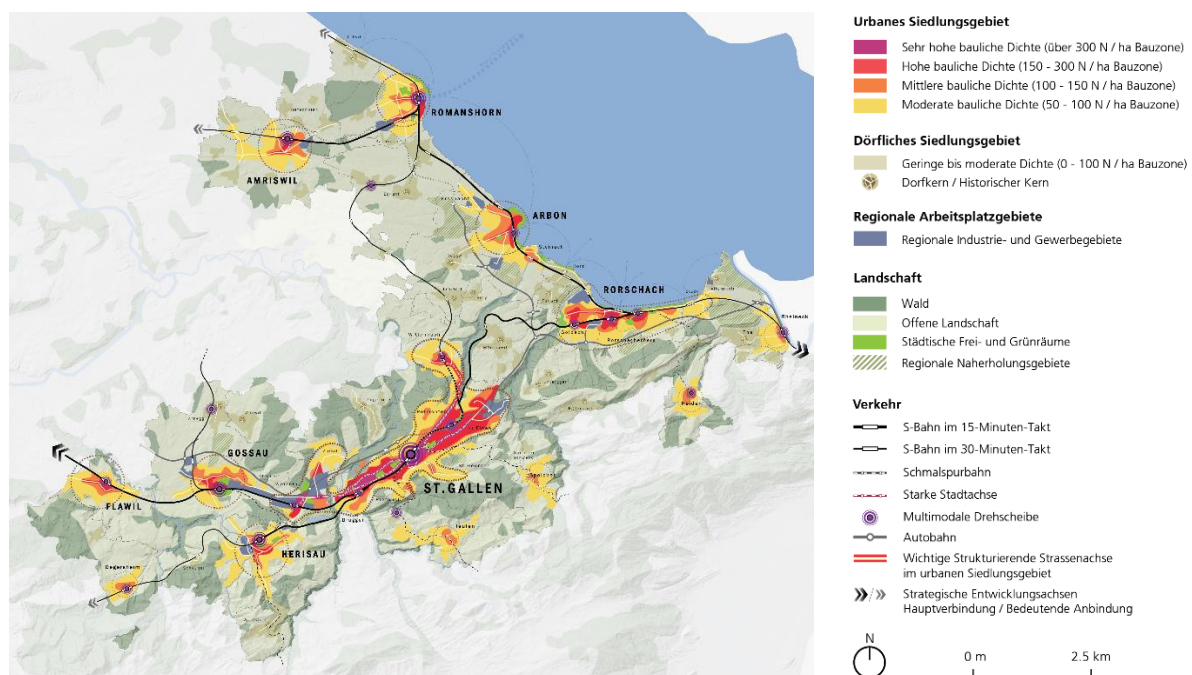


Abb. 1: Zukunftsbild 2040 der Gesamtagglomeration (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie Siedlung

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Siedlung das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Stadtachsen und die urbanen Talsohlen im **Agglomerationskern** und die **Einzugsgebiete der Bahnhöfe** in allen Zentrumsgemeinden sind dicht bebaute und genutzte Stadträume.
- Im gut erschlossenen Siedlungsgebiet sind die bestehenden Siedlungsreserven im Zuge der **Siedlungserneuerung** ausgeschöpft.
- **Regionale Industrie- und Gewerbegebiete** und **Verkehrsintensive Einrichtungen** befinden sich an verkehrlich günstigen Lagen.
- An den verkehrlich günstigen Lagen sind Siedlungsreserven genutzt und die Siedlungen **qualitativ weiterentwickelt**.
- Im ländlichen Gebiet ist die **Siedlungsausdehnung begrenzt**. **Einzonungen** sind nur punktuell und nur an Lagen mit guter Erschliessung durch öV und Fuss- und Veloverkehr erfolgt.

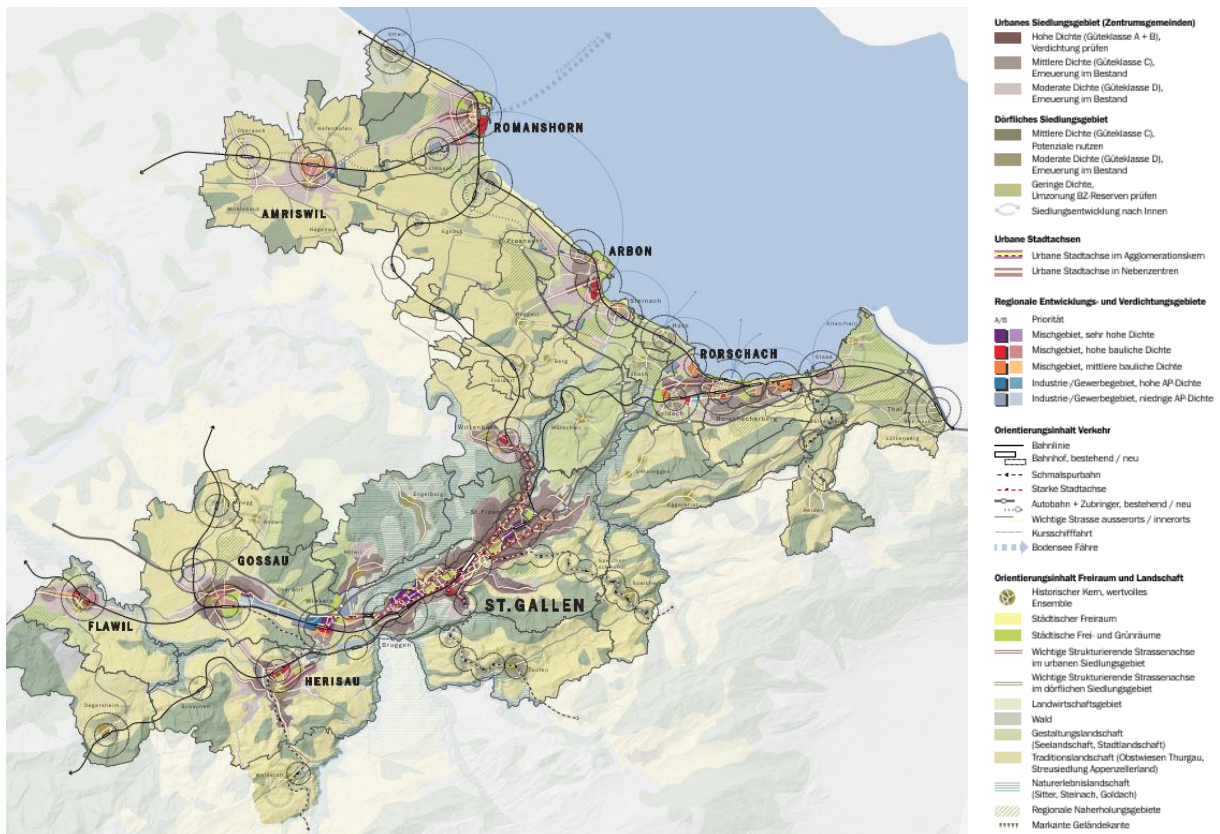


Abb. 2: Teilstrategie Siedlung (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie Fussverkehr

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Fussverkehr das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Attraktorengebiete in den Agglomerationsgemeinden verfügen über ein lückenloses und qualitativ hochstehendes **Fusswegnetz**.
- Für den Fussverkehr bestehen optimale **Zugänge** (direkte und sichere Fusswege) zu den **öV-Haltestellen**
- Die **Strassenräume** im dichten Siedlungsgebiet sind für den Fussverkehr sicher und attraktiv gestaltet.

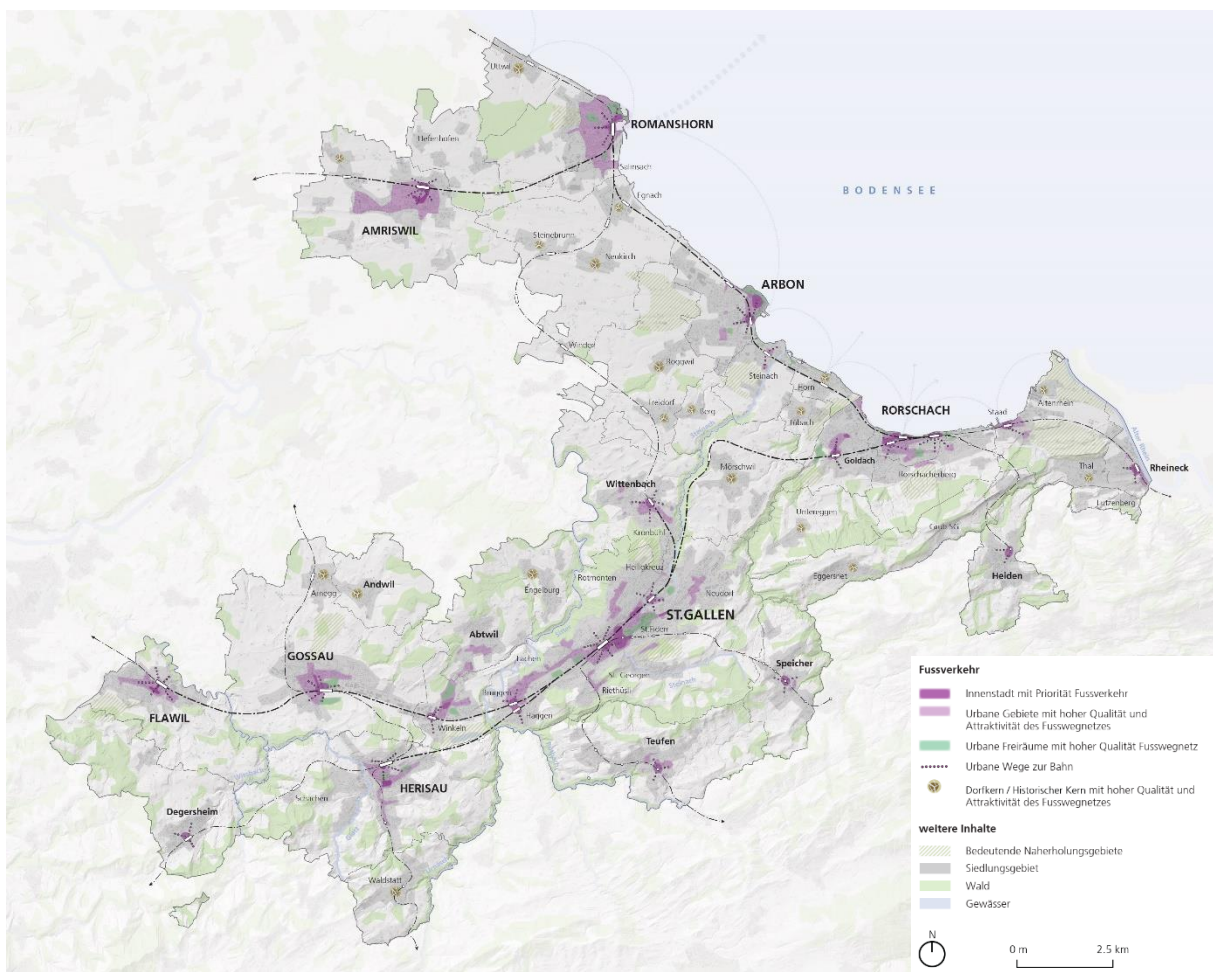


Abb. 3: Teilstrategie Fussverkehr (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie Veloverkehr

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Veloverkehr das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Agglomeration wird von West nach Ost mit einer **Velovorzugsroute** mit einem erhöhten Qualitätsstandard durchquert. Die Velovorzugsroute verfügt über grosse Kapazitäten und senkt die Unterwegszeit fürs Velo erheblich.
- Die Agglomerationszentren sind untereinander mit **regionalen Velohauptverbindungen** vernetzt. Diese sind für den Alltagsverkehr attraktiv durch minimierte Unterwegszeit, hohe Sicherheit und Direktheit.
- Der **Bodenseeradweg** ist attraktiv und entsprechend dem hohen Verkehrsaufkommen ausgebaut.
- Die gesamte Agglomeration verfügt über ein lückenloses und qualitativ hochstehendes **Velowegnetz**.
- Die gesamte Agglomeration verfügt über ein attraktives Angebot an **Veloabstellanlagen**.
- Das gesamte Velowegnetz ist bezüglich Linienführung einfach lesbar und klar und verständlich **signalisiert**.

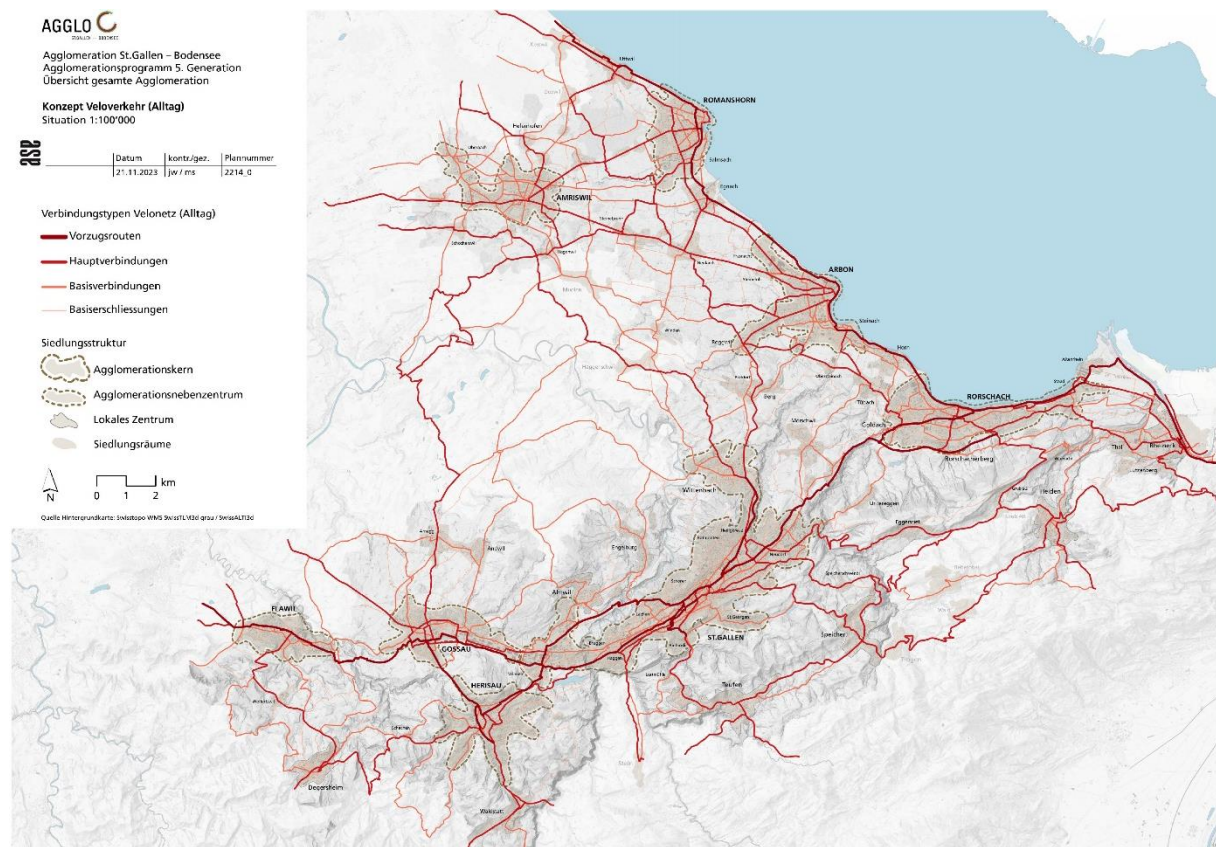


Abb. 4: Teilstrategie Veloverkehr (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie öV

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie öV das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Bahn stellt eine **hervorragende Verbindung** der Agglomeration mit den Nachbaragglomerationen und den benachbarten Metropolitanräumen sicher.
- Die Bahn sichert schnelle und häufige **Verbindungen zwischen den Zentren** der Agglomeration und nimmt ihre Rolle als Treiber für die Entwicklung von Schlüsselgebieten wahr.
- Für optimale **Verbindungen innerhalb und durch den Agglomerationskern** bzw. zwischen den verschiedenen urbanen Subzentren funktionieren alle S-Bahnlinien als Durchmesserlinien.
- Das Busnetz nimmt die Rolle des **Mittel- und Feinverteilers** im Stadt- und Agglomerationsverkehr ein. Es verbindet die Agglomerationsgemeinden direkt mit den Zentren und sichert, wo dies die Bahn nicht macht, schnelle und häufige Verbindungen zwischen den Zentren.
- Das **Busnetz** erschliesst, ergänzend zur Bahn, die gewichtigen Siedlungsgebiete in guter Qualität und vermittelt einen direkten Zugang zur Bahn.
- Das Busnetz ist mit schlanken Übergangszeiten und gut gestalteten **Umsteigepunkten** optimal mit der S-Bahn verknüpft.
- Die Takte der städtischen Linien sind harmonisiert und die Liniennummerierung angepasst und so die **Lesbarkeit des Netzes** für die Benutzer vereinfacht.
- Im Agglomerationskern sind die Buslinien wo möglich und sinnvoll zur **Durchmesserlinien** verknüpft. Im Durchflusssystem ermöglichen sie so eine optimale Auslastung des Bahnhofplatzes in St.Gallen.
- In St.Gallen spielt der öV entlang der historischen Stadtachsen die entscheidende Rolle als Treiber und **verkehrlicher Träger der Innenentwicklung** – vorerst als leistungsfähiges Bussystem, langfristig optional als Tram. Der öV und dessen Haltepunkte spielen eine wesentliche strukturierende Rolle für attraktive Stadträume entlang der Hauptachsen.

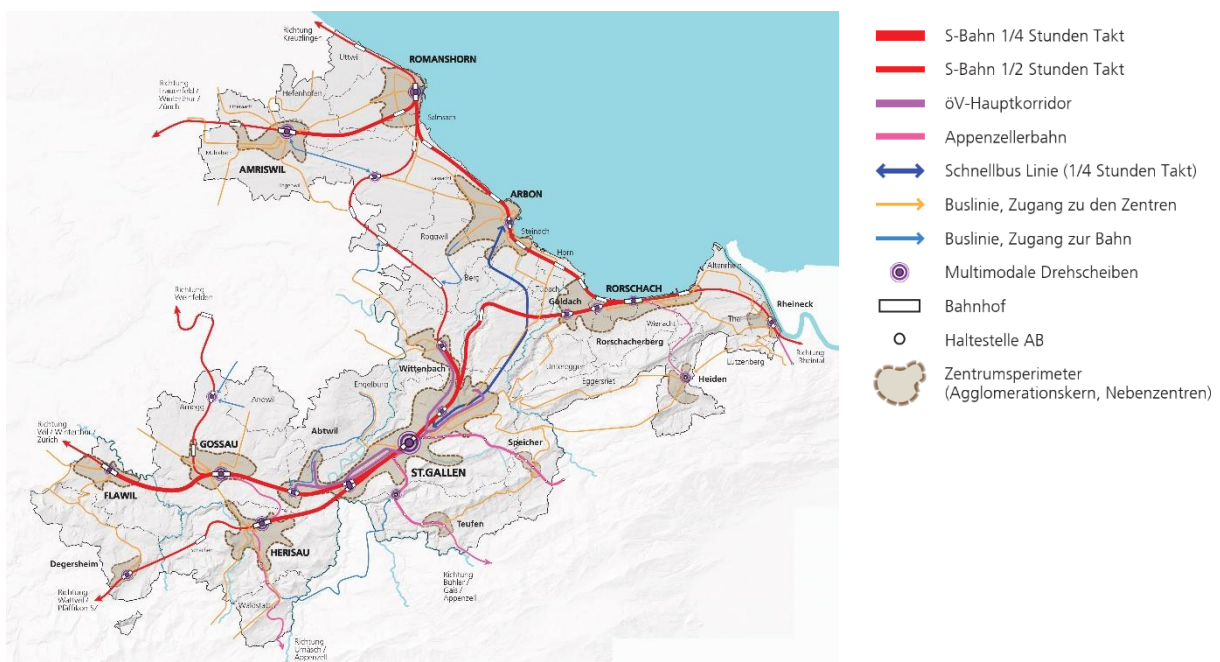


Abb. 5: Teilstrategie Verkehr – Konzept öV; Zielbild Gesamttagglomeration (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie vernetzte Mobilität

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie vernetzte Mobilität das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die **Bahn- und Bushöfe** sind für optimale Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ausgestaltet.
- Im Bereich **Park & Ride** sind die richtigen Anreize für die Nutzung von kombinierten Wegeketten gesetzt.
- In der gesamten Agglomeration verfügen die wichtigen öV-Haltestellen über ein ausreichendes Angebot an **Veloabstellanlagen**. Der Veloverkehr ist damit auch in der Zubringerfunktion zum öV gestärkt.
- Die Mobilitätsangebote sind **digital vernetzt** und kundenfreundlich zugänglich.

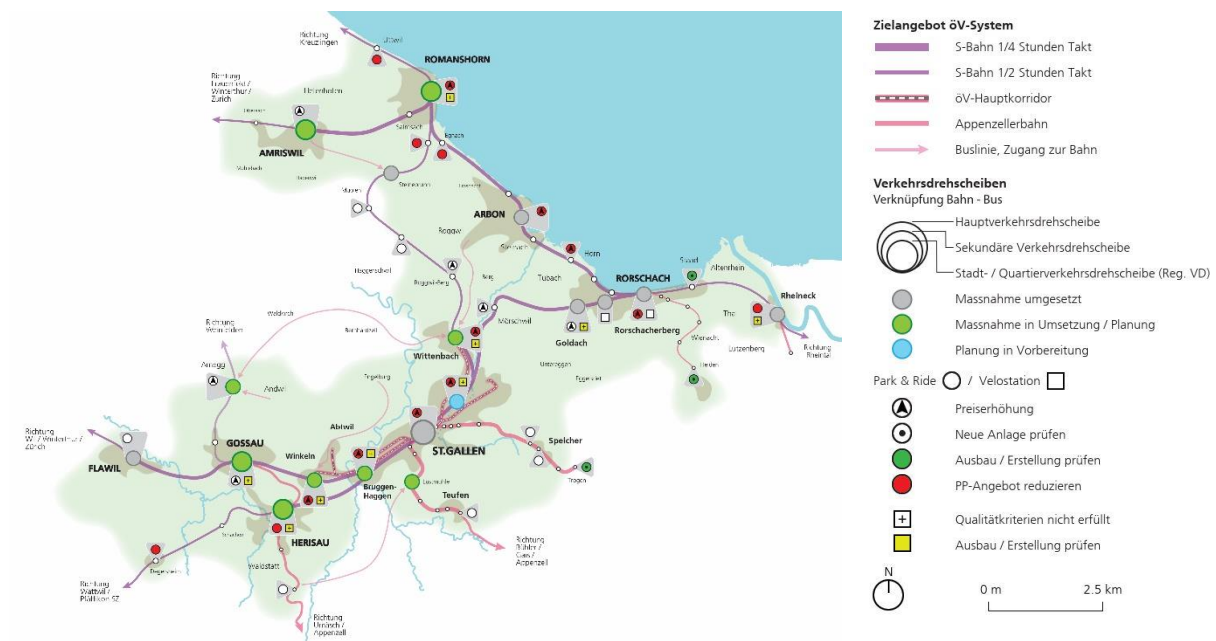


Abb. 6: Teilstrategie vernetzte Mobilität (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)

Teilstrategie Wirtschaftsverkehr und Logistik

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr und Logistik das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

Bezug zum Zukunftsbild

- Die Bahn leistet ihren Anteil an eine **effiziente Logistikinfrastruktur** mit ausreichenden Netzdichten und Kapazitäten von und zu den Terminals des kombinierten Verkehrs, welche vollwertig ins nationale und internationale Gütertrassensystem eingebunden sind.
- **Terminals für den kombinierten Verkehr** mit den ausreichenden Kapazitäten stehen **an verkehrlich günstigen Lagen** bereit.
- Regionale Gewerbe- und Industriegebiete verfügen nach Möglichkeit über **Gleisanschlüsse**.
- Im urbanen Gebiet stehen für City-Logistik-Konzepte ausreichend **Logistikflächen mit Gleisanschluss** zur Verfügung.
- Neue **Konzepte für City-Logistik / letzte-Meile-Logistik** für eine verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs in dichten Siedlungsräumen sind erprobt und implementiert.

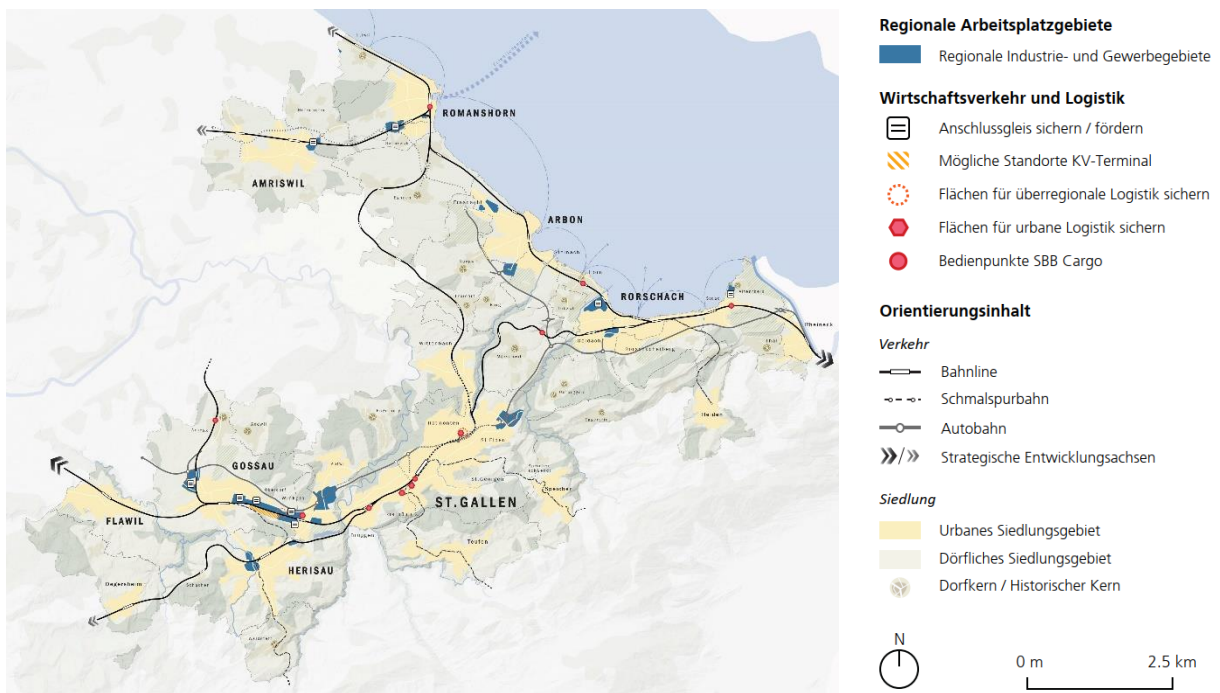


Abb. 7: Teilstrategie Wirtschaftsverkehr und Logistik (A3-Karte siehe Anhang Abbildungen)