

René Güntensperger

## Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz



**IHK**  
Industrie- und  
Handelskammer

St. Gallen  
Appenzell



# Inhaltsverzeichnis

---

## Vorwort

Die Ostschweiz: Nicht ein weiteres Mal  
aufs Abstellgleise/IHK-Forderungen 4

Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz – Übersicht 8

---

## Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz

1. Ausgangslage 12

2. Nationale Verkehrsinfrastruktur 13

3. Projekte mit nationaler Bedeutung 16

4. Projekte mit regionaler Bedeutung 35

5. Projekte mit lokaler Bedeutung 52

---

Anhang | Tabellarischer Überblick 57

Dank 59

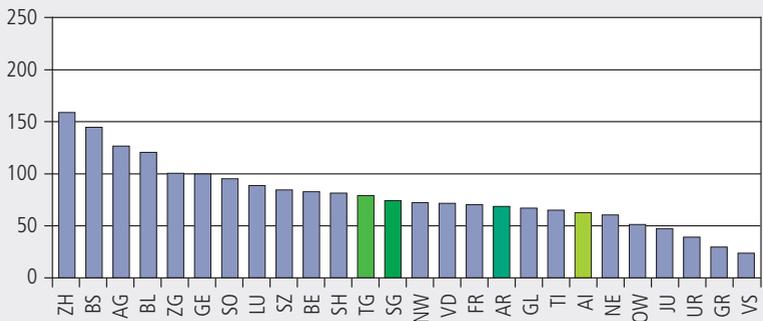


## Die Ostschweiz: Nicht ein weiteres Mal aufs Abstellgeleise

Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als Regionen, welche schlecht erreichbar sind. In dieser Beziehung kann die Ostschweiz nicht brillieren: Eine Untersuchung der BAK Basel Economics vom Juni 2007 zeigt, dass sie bezüglich ihrer Erreichbarkeit mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) im Mittelfeld (SG), bzw. im hinteren Drittel (AR und AI) liegt (Abb. 1). Noch schlechter präsentiert sich die Situation im öffentlichen Verkehr. Hier liegt Appenzell Innerrhodens in der Rangliste der Erreichbarkeit vor Uri an zweitletzter Stelle (Abb. 2).

Geht es um die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aus Ostschweizer Optik, darf unser Landesteil nicht isoliert betrachtet werden, vielmehr muss die Situation kantons- und länderübergreifend analysiert werden. Die überregionale Verkehrsanbindung der Ostschweiz wird wesentlich durch Engpässe in unmittelbarer angrenzenden Regionen beeinflusst. So wirken sich die Verkehrsinfrastruktur im westlichen Vorarlberg sowie das Nadelöhr in Winterthur auf die Erreichbarkeit und die Einbindung der Ostschweiz in (inter)nationale Netzwerke direkt aus.

Abb. 1: Erreichbarkeit Motorisierter Individualverkehr



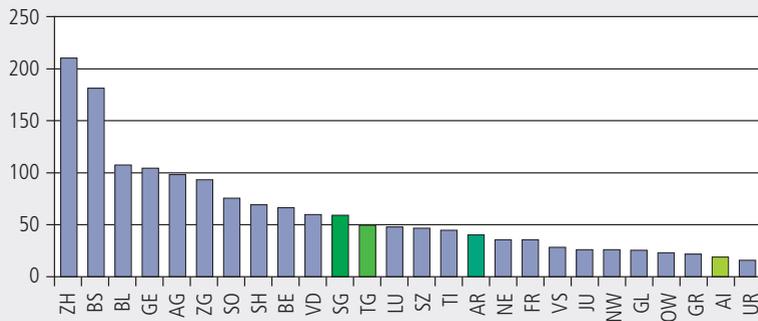
Quelle: BAK Basel Economics 2007

Aufgrund der knappen oder fehlenden finanziellen Mittel wird das Setzen von Prioritäten in der Umsetzung der geplanten Infrastrukturprojekte zur grossen Herausforderung. Dabei müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bund die wichtigen Verkehrsprojekte in unserem Land einmal mehr nicht in unserem Landesteil sieht. Schon in der Vergangenheit wurde die Ostschweiz bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im wahrsten Sinne des Wortes abgehängt. Eine Auswertung der regionalen Verteilung der Investitionen im Rahmen der FinöV-Projekte deckt auf, dass nur 1,6 % der Mittel für die Infrastruktur in der Ostschweiz investiert wurden.

Die Gefahr ist gross, dass unsere Region auch bei den nächsten Ausbaustapen auf dem Abstellgleise landet. Dies ist nach Ansicht der Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell nicht akzeptierbar. Die Ost-West-Verbindungen sind mit der gleichen Konsequenz zu modernisieren wie die Nord-Süd-Achse und der Agglomerationsverkehr. Darum ist die Ostschweiz gefordert, sich mit einer starken und geschlossenen Stimme für ihre Infrastrukturanliegen einzusetzen. Mit der Veröffentlichung dieser Publikation hoffen wir, einen Beitrag zu einer wirkungsvollen Interessenvertretung leisten zu können.

Die vorliegende Schriftenreihe hat den Charakter einer Auslegeordnung der aktuellen Verkehrsprojekte, ohne diese in ihrer Dringlichkeit zu bewerten.

Abb. 2: Erreichbarkeit Öffentlicher Verkehr



Quelle: BAK Basel Economics 2007

Für die bessere Anbindung der Ostschweiz an die übrige Schweiz und ans Ausland fordert die IHK St.Gallen-Appenzell jedoch die rasche Realisierung folgender dringlicher Projekte:

## **Motorisierter Individualverkehr**

### ***Verbindung der Rheintalautobahnen***

Mit einer deutlichen Zunahme der Pendlerströme verlaufen im Unteren Rheintal auf beiden Seiten des Rheins sowohl auf Vorarlberger (A14) als auch auf Schweizer Seite (A1/A13) zwei Nationalstrassen jeweils etwa in Nord-Süd-Richtung. Eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Rheintalautobahnen ist dringend nötig, um den Engpass im Grenzverkehr zu beseitigen und die fehlende Anbindung der Schweizer Nationalstrasse Richtung Osten zu korrigieren.

### ***Beseitigung Engpass Winterthur auf der A1***

Die Hauptverkehrsachsen in Winterthur sind mehrmals täglich total verstopft und die Autobahn zwischen Winterthur-Ohringen und Winterthur-Töss bildet einen Flaschenhals zwischen der Ostschweiz und der Agglomeration Zürich sowie den anderen Wirtschaftszentren in der West- und Nordwestschweiz. Zur Entschärfung dieses Engpasses ist als Sofortmassnahme eine Standstreifenbewirtschaftung vorzunehmen. Mittelfristig ist der Ausbau der bestehenden A1 im Raum Winterthur auf sechs Spuren auszubauen.

## **Öffentlicher Verkehr**

### ***Vier-Zug-Konzept St.Gallen – Zürich***

Attraktive Zugverbindungen setzen auf kurze Reisezeiten und optimierte Anschlüsse. Erreicht wird dies über ein funktionsfähiges Knotensystem, bei dem die Fahrzeit zwischen den Städten knapp unter einer Stunde liegt und sich die Züge zur vollen und halben Stunde in den Knotenbahnhöfen treffen. Dadurch können optimale Umsteigebedingungen in alle Richtungen geboten werden.

Der Ausbau des Hauptbahnhofs St.Gallen zu einem funktionsfähigen Knoten wird mit dem Vier-Zug-Konzept zwischen Zürich und St.Gallen erreicht. Zusätzlich zu den beiden bestehenden Fernverkehrsverbindungen IC Genf – Bern – St.Gallen (Doppelstöcker, Fahrzeit 74 Minuten) und ICN Lausanne – Biel – St.Gallen (Neigezug, Fahrzeit 65 Minuten) braucht es zwei Schnellverbindungen mit einer Fahrzeit unter einer Stunde. Diese ermöglichen gute Anschlüsse an die S-Bahn und führen zu einer markanten Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen.

### ***IC-Halbstundentakt Zürich – Sargans – Chur***

Eine leistungsfähige und moderne Bahn 2030 muss alle Landesteile und das angrenzende Ausland im Halbstundentakt erschliessen. Die Südostschweiz ist die einzige Grossregion, die nur stündlich an den Metropolitanraum Zürich angebunden ist. Der Halbstundentakt auf der Intercity-Verbindung Zürich – Sargans – Chur ist unerlässlich für eine attraktive und der steigenden Nachfrage entsprechenden Anbindung der Südostschweiz und somit im Rahmen von Bahn 2030 in die 1. Priorität aufzunehmen.

### ***Doppelspurausbau Buchs – Sargans***

Die bessere Anbindung des Rheintals ans nationale Netz und der notwendige Ausbau der Ost-West-Achse ist seit Jahren ein Anliegen des Rheintals. Dabei kommt dem Doppelspurausbau zwischen Buchs und Sargans sowohl hinsichtlich des Güter- als auch des Personenverkehrs eine entscheidende Rolle zu. Der seit Jahren geforderte und vom Bund nur in zweiter Priorität vorgesehene Ausbau ist im Rahmen von Bahn 2030 in die erste Priorität aufzunehmen. Mit diesem Ausbau kann auch das Rheintal halbstündlich schnell Richtung Zürich sowie gut an München angebunden werden.

Dr. Kurt Weigelt  
Direktor IHK

René Güntensperger  
Leiter Kommunikation IHK

# Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz

Moderne Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen die Standortattraktivität einer Region massgeblich. Aufgrund der zunehmenden Mobilität stossen auch in der Ostschweiz die Kapazitäten der Verkehrsträger an verschiedenen Orten an ihre Grenzen. Das vorliegende IHK-Grundlagenpapier informiert über die für die Kantone St.Gallen und beide Appenzell bedeutenden Verkehrsprojekte. Dabei wird unterschieden in

- Projekte mit nationaler Bedeutung: Aufwertung der Anbindung des Wirtschaftsraumes Ostschweiz an die übrige Schweiz und an das Ausland;
- Projekte mit regionaler Bedeutung: Aufwertung der Anbindung einer Region an das nationale Verkehrsnetz;
- Projekte mit lokaler Bedeutung: Beseitigung von regionalen Engpässen und Aufwertungen der Verkehrsbeziehungen innerhalb einer Region.

## ● Projekte mit nationaler Bedeutung:

1. A1-Spange St.Gallen
2. Verbindung Rheintalautobahnen
3. Nadelöhr Autobahn A1 Winterthur
4. Flaschenhals Zürich – Winterthur
5. HGV: Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz
6. ZEB Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
7. Bahn 2030
8. Fernverkehr St.Gallen – Zürich
9. Verbindung Unteres Rheintal
10. Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein

Abb. 5: Übersicht Verkehrsprojekte



*Motorisierter Individualverkehr*  
*Öffentlicher Verkehr*  
*Luftverkehr*

■ Projekte mit regionaler Bedeutung:

- 11. Zubringer Appenzellerland
- 12. Autobahnanschluss Region Rorschach
- 13. A1-Anschluss Wil-West
- 14. Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona
- 15. Erschliessung Toggenburg
- 16. S-Bahn St.Gallen 2013
- 17. Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen

◆ Projekte mit lokaler Bedeutung:

- 18. Südliche Kernumfahrung Rorschach
- 19. Entlastungsstrasse Linthgebiet
- 20. Ostumfahrung Altstätten
- 21. Erschliessung Valens



René Güntensperger

## Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz



# 01 | Ausgangslage

## 1.1. Lebensadern der Wirtschaft

Mobilität und Logistik sind Grundbausteine moderner Volkswirtschaften. Leistungsfähige Verkehrswege bilden die Lebensadern der Wirtschaft und sind die Grundlage für ein langfristiges Wachstum. Für ein Unternehmen zählt die Erreichbarkeit zu den wichtigsten Standortfaktoren überhaupt. Sei es, damit die Mitarbeitenden rasch und zuverlässig zur Arbeit pendeln können oder um Waren für die Produktion und den Handel zu importieren, resp. Waren zum Verkauf zu exportieren. Aufgrund neuer Logistikkonzepte und zunehmender Globalisierung gewinnt eine gute Verkehrsanbindung bei der Standortfrage zunehmend an Bedeutung. Und für die Tourismuswirtschaft sind leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen eine Grundvoraussetzung für ausreichend Besucher.

## 1.2. Mobilität nimmt weiter zu

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur als Baustein des Volksvermögens gilt es sicherzustellen, auch als Verpflichtung gegenüber nachfolgenden Generationen. Besonders, weil sich die zunehmende Mobilität der letzten Jahrzehnte fortsetzen wird und Bevölkerung und Wirtschaft anhaltend wachsen. Eine Analyse des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über den Zustand der Schweizer Infrastrukturen und ihrer Entwicklung bis 2030 prognostiziert eine Zunahme des Personenverkehrs um 20%, auf der Schiene um 45%. Der Güterverkehr soll gar um 35%, resp. 85% wachsen. Pikantes Detail: In der Vergangenheit sind solche Prognosen von der Realität stets noch übertroffen worden.

Der Anstieg des Personenverkehrs ist u.a. der dezentralen Siedlungsstruktur und den dadurch bedingten längeren Arbeitswegen zuzuschreiben, der vermehrten Freizeit und dem deutlich höheren Lebensstandard, der einerseits breiten Schichten den Kauf eines Autos ermöglicht, andererseits dem Tourismus gewaltigen Aufschwung verliehen hat. Im Güterverkehr ist der Zuwachs vor allem auf die grössere Produktion und die fortgeschrittene Arbeitsteilung zurückzuführen, die zusätzliche Transportbedürfnisse geschaffen hat.

## 02 | Nationale Verkehrsinfrastruktur

### 2.1. Infrastruktur wird zur Achillesferse

Aufgrund dieser Mobilitätzunahme stösst die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz an verschiedenen Punkten an ihre Kapazitätsgrenzen. Die laufende Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse ist zwingend, um die Standortqualität zu erhalten. Auch führt die systematische Behinderung des Verkehrs aufgrund von Engpässen an Knotenpunkten zu Schäden für Umwelt und Volkswirtschaft.

Aufgrund der grossen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur stellt der Bund, zusammen mit den Kantonen, die Finanzierung für den Bau der Infrastrukturen sicher. Diese erfolgt über verschiedene Fonds und Kredite, die wiederum über unterschiedliche Quellen (LSVA, Mineralölsteuer etc.) gespiesen werden. Im Vordergrund stehen dabei die zeitgerechte und vollständige Umsetzung bisheriger Finanzierungsbeschlüsse für die «Agglomerationsprogramme» und die «Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz» aus dem Infrastrukturfonds sowie der Eisenbahngrossprojekte NEAT, ZEB und HGV aus dem FinöV-Fonds. Da hiermit nicht alle Ausbaubedürfnisse finanzierbar sind, braucht es zusätzliche Finanzierungen. Für die Schiene erfolgt dies im Rahmen der angekündigten Vorlage «Bahn 2030».

### 2.2. Agglomerationsprogramme

Mit den Agglomerationsprogrammen sollen für 30 Agglomerationen der Schweiz in den kommenden 20 Jahren Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme vom Bund zu maximal 40% mitfinanziert werden. Dabei wird insbesondere Wert darauf gelegt, dass mit den Projekten eine nachhaltige Siedlungsentwicklung unterstützt werden kann. In einer ersten Etappe werden Projekte zwischen 2011 und 2014 realisiert (A-Liste), in einer zweiten Etappe Projekte zwischen 2015 und 2018 (B-Liste). 2010 soll das Parlament über die Programmbotschaft für die Projekte der A-Liste beschliessen, in vier Jahren über jene für die Projekte der B-Liste.

### 2.3. Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz

In den kommenden Jahren stehen aus dem Infrastrukturfonds des Bundes auch Mittel zur Beseitigung von Engpässen auf dem bestehenden Nationalstrassennetz zur Verfügung. Eine rigorose Priorisierung aufgrund der umfangreichen Projekte ist unumgänglich. Mittels eines mehrstufigen Verfahrens wurden die Projekte priorisiert und vier Modulen zugeteilt. Das Modul 1 umfasst dringende und gut beurteilte Projekte zur Behebung der gravierendsten Engpässe. Diese Projekte sind planerisch bereits weit fortgeschritten und werden innerhalb der kommenden vier Jahre voraussichtlich Baureife erlangen. Dies sind u.a. Goulet d'étrangement de Crissier, der 6-Spur-Ausbau zwischen Härkingen und Wigertal, der 6-Spur-Ausbau der Nordumfahrung Zürich sowie der 6-Spur-Ausbau zwischen Blegi und Rütihof. Die Module 2 und 3 umfassen weitere, gut beurteilte Projekte, die in den kommenden Jahren vertieft untersucht werden sollen. Die Priorität der Projekte im Modul 2 stuft der Bundesrat etwas höher ein als jene im Modul 3.

### 2.4. Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Unter dem Namen ZEB für «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» fährt die zweite Etappe der Bahn 2000. ZEB wurde vom Parlament im Dezember 2008 beschlossen. Das 5,4 Milliarden Franken teure Grossprojekt soll das Schweizer Bahnnetz in den nächsten 20 Jahren leistungsfähiger machen. Es setzt viele Massnahmen um, die bei Bahn 2000 aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden mussten.

ZEB umfasst insgesamt mehr als 100 Projekte in der ganzen Schweiz, von denen die meisten keine Neubaustrecken sind, sondern Ausbauten des bestehenden Netzes. Aus finanziellen Gründen – und um den Bahnbetrieb nicht zu stark zu belasten – werden in einem ersten Umsetzungsschritt die rund 60 dringlichsten Projekte im Umfang von 2,7 Milliarden Franken realisiert. Die Inbetriebnahme erster Massnahmen ist 2013 bis 2018 geplant. Der Realisierungshorizont 2025 kann durch Vorfinanzierungen der Kantone beschleunigt werden.

Als prioritäre Massnahmen wurden bestimmt: Nordwestschweiz (Entflechtung Liestal); Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten; Durchmesserlinie Altstetten-Zürich – HB Oerlikon; Zufahrtslinien des Gotthard-Basistunnels; Leistungssteigerung Bahnknoten Bern; 4. Gleis zwischen Lausanne und Renens.

Das sogenannte Vier-Zug-Konzept Zürich – St.Gallen ist Bestandteil des ersten Umsetzungsschrittes. Die meisten Ausbaumassnahmen auf der bestehenden Strecke sollen bis 2018 umgesetzt werden. Das Konzept setzt den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik voraus.

## 2.5. Bahn 2030

Als Bahn 2030 werden Planungen für eine Weiterentwicklung des Schweizer Bahnsystems über das Jahr 2030 hinaus bezeichnet. Diese folgt den Projekten Bahn 2000 und ZEB. Mit Bahn 2030 erfüllt der Bundesrat den Auftrag, den ihm die Räte bei der Vorlage zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) erteilt haben.

Das Schienennetz ist mit den Angebotsverbesserungen der 1. Etappe Bahn 2000, den Ausbauten der Bahn-Netze und den notwendigen Trassen für den Güterverkehr gesamtschweizerisch am Limit. Die Weiterentwicklung über grosse Tunnel- und Neubaustreckenprojekte würde sehr grosse Investitionen erfordern, ohne das damit bereits die zusätzlichen Investitionen für die Integration von Einzelobjekten in das Bahnnetz sichergestellt wäre. Im weltweit am dichtesten genutzten Schienennetz mit Fern-, Güter- und Regionalverkehr im Mischverkehr auf den gleichen Strecken stösst das System zunehmend an Grenzen. Die Weiterentwicklung wird deshalb vermehrt auch durch betriebliche Überlegungen beeinflusst, also zum Beispiel die Entflechtung der Verkehrsströme in Verkehrsknoten oder die Schaffung von Überholmöglichkeiten zwischen langsamen und schnellen Zügen.

Für die Bahn 2030 spricht der Bundesrat von einem Investitionsvolumen von 12 respektive 21 Milliarden Franken. Hierzu werden neue Finanzierungsinstrumente erforderlich sein, die voraussichtlich einer Volksabstimmung bedürfen. Zudem steht unter dem Titel Nutzerfinanzierung auch eine Anpassung der Tarife an das Verursacherprinzip zur Diskussion. Insbesondere die zunehmenden Pendlerströme über lange Distanzen decken die verursachten Kosten bei weitem nicht. Im Geschäfts- und Freizeitverkehr wird die Zahlungsbereitschaft teilweise nur ungenügend abgeschöpft.

Bezüglich konkreten Infrastrukturprojekten identifiziert der Bund u.a. Engpässe in den Räumen Effretikon – Winterthur, St.Gallen, Rorschach, Werdenberg

und Obersee. Den Engpass bei Winterthur will er durch einen Vierspurausbau der bestehenden Strecke lösen. Die Engpässe im Kanton St.Gallen will er erst in zweiter Priorität und nur bei der teureren Variante beseitigen.

## 2.6. HGV-Anschluss

Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz investiert der Bund bis Ende 2015 1090 Mio. CHF (Preisstand 2003) in das Eisenbahnnetz. Mit den HGV-Anschlüssen werden die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt. Die Reisezeit St.Gallen – München kann auf knapp 2 ½ Stunden verkürzt werden.

# 03 | Projekte mit nationaler Bedeutung

## 3.1. Motorisierter Individualverkehr

### 3.1.1. A1-Spange St.Gallen

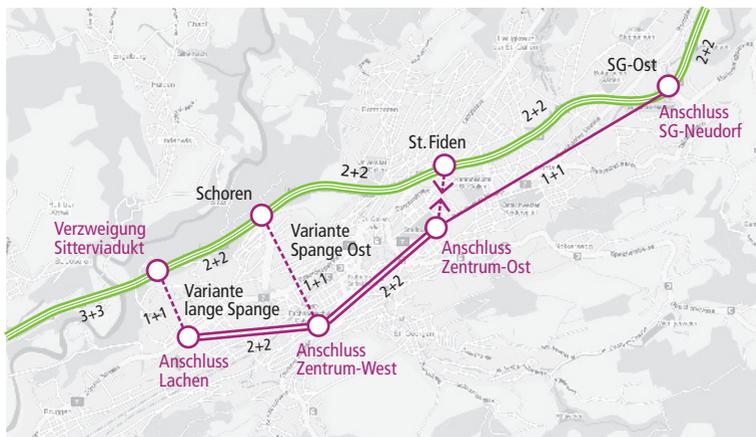
St.Gallen ist das Wirtschaftszentrum der Ostschweiz. Umso schwerer wiegt die Tatsache, dass der Verkehr auf der Stadtautobahn in Stosszeiten regelmässig zu Rückstau führt. Dieser Engpass hat weit über die Agglomeration St.Gallen hinaus Auswirkungen und neben dem Agglomerationsverkehr auch für den nationalen Durchgangsverkehr schwerwiegende Folgen. So beeinflusst das Nadelöhr u.a. die Erreichbarkeit des Rheintals.

Zwei Optimierungsmassnahmen an den Anschlüssen St.Fiden (Lichtsignalanlage) und Kreuzbleiche (Spurerweiterung), die kurzfristig realisiert wurden, haben eine zeitlich nur beschränkte Wirkung und können ein umfangreicheres Konzept für die dringend nötige Entlastung der Stadtautobahn-Anschlüsse nicht ersetzen.

Hierfür hat sich die Strategie einer im Stadtgebiet zur A1 parallelen Spange mit mehreren Anschlusspunkten für den Quell-/Zielverkehr als die optimalste Lösung herausgestellt (Abb. 4). Bei der vertieften Untersuchung der Linienführung und der Anschlussstellen stellte sich eine «Lange Spange» mit folgender Charakteristik als Bestvariante heraus:

- Im Westen Verzweigung mit der A1 am Sitterviadukt, 2 x 1 Fahrstreifen bis zum Anschluss Lachen in Höhe der Zürcher Strasse.
- Halbanchluss Lachen mit Fahrstreifenaddition/-subtraktion, 2 x 2 Fahrstreifen bis Anschluss Zentrum West.
- Vollanschluss Zentrum West in der Wassergasse/Schochengasse, unterirdische Fahrstreifenaddition/-subtraktion der Anschlussbeziehungen, 2 x 2 Fahrstreifen in Richtung Anschluss Zentrum Ost.
- Halbanchluss Zentrum Ost in der Lämmli Brunnenstrasse/Rorschacherstrasse mit Fahrstreifenaddition/-subtraktion, Weiterführung von 2 x 1 Fahrstreifen bis zur Verzweigung mit gleichzeitigem Anschluss SG-Neudorf.

Abb. 4: A1-Spange Stadtautobahn St. Gallen



Die A1-Spange wurde vom Bund ins Programm Engpassbeseitigung aufgenommen, konkrete Aussagen zur Finanzierung und zum Realisierungszeitpunkt fehlen aber. Der Bund prüft auch Alternativen zur Südspange.

Die Lange Spange verläuft durchgehend in einem bergmännisch erstellten Tunnel, nur an den Verzweigungen und Anschlüssen treten Rampenbauwerke zu Tage. Sie entlastet sowohl die A1 wie auch das städtische Netz so weit, dass auch langfristig ein befriedigender Verkehrsablauf gewährleistet werden kann.

Eine erste Etappe vom Sitterviadukt bis zum Anschluss Zentrum West bringt bereits einen erheblichen Teilnutzen mit sich und ist als eigene Betriebsphase sinnvoll.

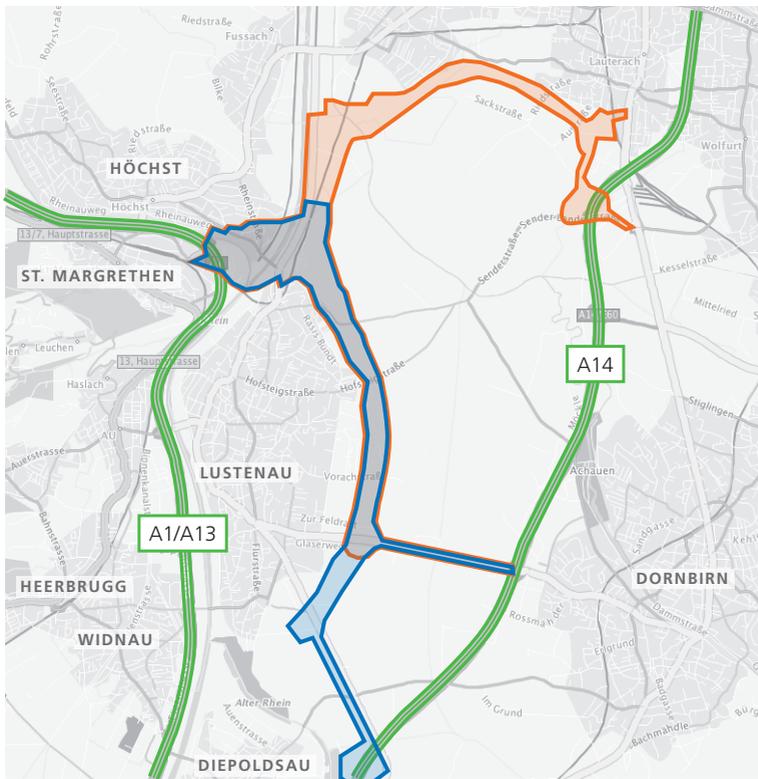
Die A1-Spange ist Bestandteil des 15. Strassenbauprogramms und geniesst für den Kanton erste Priorität. Das Projekt wurde dem Bundesamt für Strasse ASTRA überwiesen und vom Bund ins Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz aufgenommen. Allerdings ist die A1-Spange das einzige Projekt der Problemstufe III ohne konkreten Aussagen zur Finanzierung und zum Realisierungszeitpunkt. Der Bund hat das Projekt nicht in den mit 20,8 Milliarden Franken dotierten Infrastrukturfonds aufgenommen. Er prüft auch Alternativen zur Südspange. In einer Projektstudie wird eine möglichst breite Palette an Lösungen erarbeitet sowie auf Machbarkeit, Zweckmässigkeit und Wirkung geprüft.

### ***3.1.2. Unteres Rheintal – Verbindung Rheintalautobahnen***

Als einer der dynamischsten Wirtschaftsräume in Europa ist die Region Unteres Rheintal ein attraktiver Standort für moderne, exportorientierte Unternehmen. Auf beiden Seiten des Rheins wächst der Lebensraum aus einzelnen Dörfern und kleinen Städten immer mehr zu einem vernetzten Siedlungsraum zusammen. Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen sowie die damit verbundene Zunahme des regionalen und grenzüberschreitenden Verkehrs haben grossen Einfluss auf die Mobilität. Neben einem intensiven Güterverkehr bewirkt die Dynamik des Wirtschaftsraums auch eine deutliche Zunahme der Pendlerströme.

Im Untersuchungsgebiet verlaufen sowohl auf Vorarlberger (A14) als auch auf Schweizer Seite (A1/A13) zwei hochrangige Strassenverbindungen jeweils etwa in Nord-Süd-Richtung. Eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Autobahnen aber fehlt. Wie dringlich eine solche wäre, verdeutlicht die hohe Zahl von LkWs, die pro Tag die Grenze zwischen Lustenau und Au passieren. Aber auch für die vielen Pendler, die im Zuge ihres Arbeitsweges Grenzen passieren, stellen die Engpässe eine belastende Situation dar. Ein Prognosemodell des Landes Vorarlberg geht von einer 11%-igen Steigerung im Güterverkehr im unteren Rheintal bis 2025 aus, die Zunahme im Gesamtverkehr wird auf 14% geschätzt.

Abb. 5: Verbindung Rheintalautobahnen



Ein Regionalforum mit Schweizer Beteiligung erarbeitet seit Februar 2008 Alternativen für eine leistungsfähige Verbindung der beiden Rheintalautobahnen.

Ursprünglich sollte die S18 Bodensee-Schnellstrasse auf rund sieben Kilometern Länge die Rheintalautobahn (A14) mit dem Schweizer Autobahnnetz (A1/A13) verbinden und damit die dringend benötigte Verkehrsentlastung herbeiführen. Das Projekt ist aber Mitte 2006 vom europäischen Gerichtshof abgelehnt worden. Mit dem 1. Regionalforum startete am 21. Februar 2008 das konsensorientierte Planungsverfahren «Mobil im Rheintal» unter vorarlbergischer Leitung (Territorialprinzip) mit Schweizer Beteiligung. Der St.Galler Kantonsingenieur ist Mitglied im Kernteam und die Gemeindepräsidenten von St.Margrethen und Balgach wirken in den Regionalforen mit. Allerdings gilt

festzuhalten, dass seit dem 1. Januar 2008 nicht mehr die Kantone, sondern der Bund (ASTRA) für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig ist.

Ziel des eingeleiteten konsensorientierten Planungsverfahrens «Verkehrslösung Unteres Rheintal–Schweiz» ist es, eine breit abgestützte, länderübergreifende Lösung mit hohen Realisierungschancen zu entwickeln. In der ersten Planungsphase wurden die Grundlagen aufgearbeitet sowie Alternativen im Strassennetz und beim Öffentlichen Verkehr untersucht, die in weiterer Folge zu Massnahmenbündeln entwickelt wurden. Die Verkehrswirksamkeit der Alternativen wurde als Grundlage für die zu erarbeitende Wirkungsanalyse und Nutzen-Kosten-Untersuchung ermittelt. Im Frühjahr 2009 stellte das Regionalforum die erarbeiteten verkehrsträgerübergreifenden Alternativen (Bus und Bahn) sowie die Alternativen im Strassennetz vor.

Beim Dossier Strassennetz ging es darum, geeignete Korridore bzw. Trassen für mögliche neue oder als Ergänzung zu bestehenden Strassenverbindungen zu erarbeiten. Insgesamt wurden 16 Strassenalternativen/-korridore ausgearbeitet. Die Lösungsvorschläge, wie die beiden Nationalstrassennetze verbunden werden sollen, verteilen sich geografisch von Kriessern hinunter bis nach St.Margrethen. Gemäss aktuellem Projektstand sind die Varianten mit einer Einmündung der Verbindungsstrasse in die A1 bei St. Margrethen zu favorisieren; einerseits mit einer Ortsumfahrung von Lustenau, resp. einer Linienführung nördlich des Lauteracher Rieds (Abb. 5). Dabei gilt aus Schweizer Sicht festzuhalten, dass die Wirksamkeit der Verkehrsentlastung nachlässt, je weiter südlich die Verbindung der beiden Rheintalautobahnen realisiert wird.

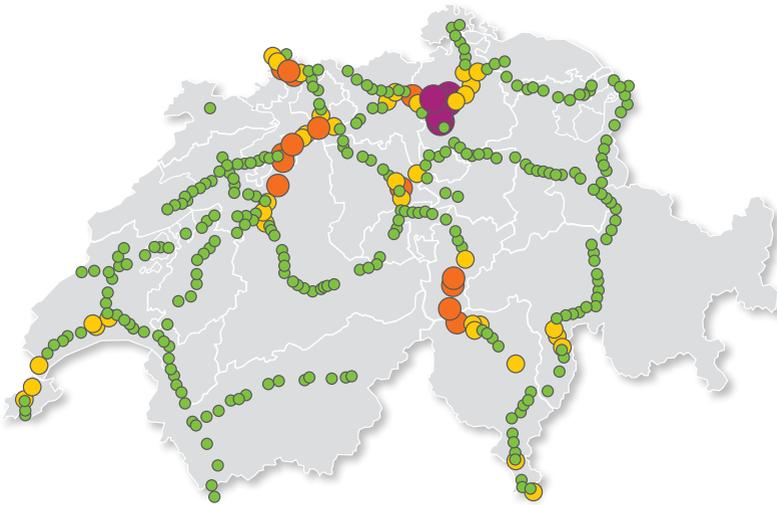
Die vom Planungsverfahren erarbeiteten Alternativen werden derzeit auf ihre Wirkung auf Raum und Umwelt beurteilt. Zudem wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeitet. Auf Basis dieser Bewertungen werden die verbleibenden Alternativen weiter entwickelt, so dass 2010 ein Schlussbericht mit ein bis zwei Empfehlungen vorliegen soll.

### ***3.1.3. Winterthur – Nadelöhr zur Ostschweiz***

Eine Engpassproblematik mit direkten Auswirkungen für die Ostschweiz im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit stellt die Situation auf der A1 im Raum Winterthur dar. Experten gehen davon aus, dass im Jahr 2020 der Verkehr auf der A1

um Winterthur täglich vier Stunden stauen wird. Bereits heute sind die Hauptverkehrsachsen in Winterthur mehrmals täglich total verstopft und die Autobahn zwischen Winterthur-Ohringen und Winterthur-Töss bildet einen Flaschenhals zwischen der Ostschweiz und der Agglomeration Zürich sowie den übrigen Wirtschaftszentren in der West- und Nordwestschweiz. Die fast täglichen Staulagen (Abb. 6) erfolgen einerseits wegen abfahrender und einmündender Fahrzeuge zur oder aus der Stadt Winterthur und andererseits wegen entsprechender Fahrspurverengungen. Die Staulage wird insbesondere zu Zeiten von Bauarbeiten oder verkehrsbeschränkenden Massnahmen äusserst dramatisch.

**Abb. 6: Häufigkeit der Staumeldungen**



Quelle: Viasuisse

Zur Behebung der täglichen Staulagen schlägt der Verein «Winterthur: agil – mobil» ein etappenweises Vorgehen vor. Der Verein wird neben verschiedenen Parteien (CVP, EVP, FDP, SVP) u.a. getragen durch die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur, den Hauseigentümergebiet Winterthur und Umgebung, der Cityvereinigung Junge Altstadt sowie den KMU-Verband. Zur Entschärfung des Flaschenhalses ist als Sofortmassnahme eine Standstreifenbewirtschaftung vorzunehmen. Die Spurerweiterungen der A1 im Raume St.Gallen-Winkeln bis zum Stadttunnel oder zwischen Morges und Ecublens

haben gezeigt, dass streckenweise auf Pannenstreifen zugunsten weiterer Fahrbahnen verzichtet werden kann.

Mittelfristig gilt es, die bestehende A1 im Raum Winterthur auf sechs Spuren auszubauen und allseits für geeignete Anschlüsse zu sorgen.

Abb 7: Nadelöhr A1 in Winterthur



*In Winterthur trifft der Autobahnverkehr Richtung St. Gallen, Schaffhausen, Frauenfeld und Zürich auf den städtischen Agglomerationsverkehr. Der Engpass beeinträchtigt auch die Erreichbarkeit der Ostschweiz.*

Nachdem der Bundesrat in seiner im November 2009 publizierten Botschaft zur Engpassbeseitigung der Lösung der Verkehrsprobleme in Winterthur nur zweite Priorität zugeschrieben hatte, haben die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich eine Zusammenarbeit zur Lösung der prekären Verkehrssituation in und um Winterthur beschlossen. Zielsetzung des Planungsteams ist es, für die zweite Phase der Mittelfreigabe von Agglomerationsprojekten mit einer bestmöglichen Verkehrsführung um Winterthur und dem nötigen Budget aufwarten zu können. Zudem wird aufgrund der Botschaft zur Engpassbeseitigung die rasche Einführung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 dringlicher denn je. Entsprechende Planungen seitens des zuständigen Bundeamtes bestehen, doch scheinbar erst für die Jahre 2014 oder 2015. Die täglichen Staumeldungen

zeigen, dass bereits heute eine Lösung nötig wäre und entsprechende bauliche Massnahmen sofort vollzogen werden sollten.

## 3.2. Öffentlicher Verkehr

### 3.2.1. Ausgangslage

Eisenbahnprojekte in der Schweiz betreffen in der Regel nicht eine einzelne Strecke, sondern sind aufeinander abgestimmte, örtlich verteilte Massnahmen, welchen ein vorher festgelegter Fahrplan zugrunde liegt. Die vorliegende Schriftenreihe fokussiert folgende drei nationalen Eisenbahn-Grossprojekte:

- HGv: Investitionen in das Eisenbahnnetz für einen besseren Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (bis 2015).
- ZEB: Unter «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» fährt die zweite Etappe von Bahn 2000. Das Grossprojekt soll das Schweizer Bahnnetz in den nächsten 20 Jahren leistungsfähiger machen.
- Bahn 2030: Sie beinhaltet die Modernisierung und Weiterentwicklung des Schweizer Bahnsystems über das Jahr 2030 hinaus.

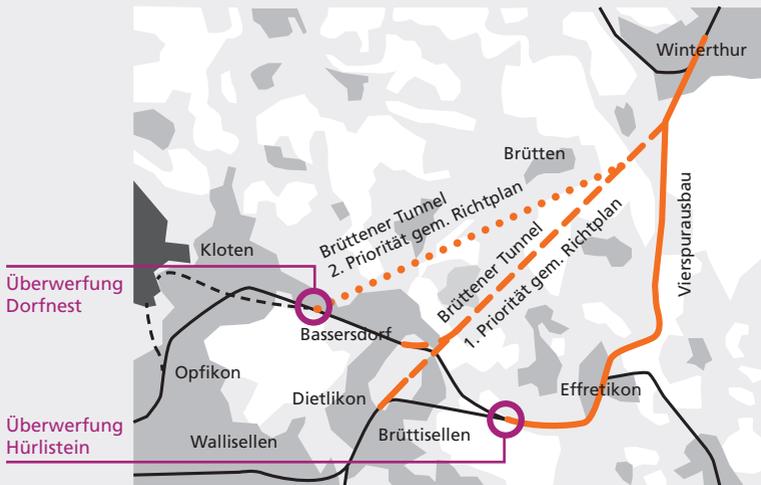
### 3.2.2. Flaschenhals Zürich – Winterthur

Die drei Ausbaupakete HGv, ZEB und Bahn 2030 sollen u.a. auch auf der Strecke Zürich – Winterthur – St.Gallen die gewünschte Leistungssteigerung ermöglichen. Denn der Abschnitt von Zürich bis Winterthur bildet den heikelsten Engpass im schweizerischen Schienennetz. Dieser Flaschenhals beeinflusst auch die Erreichbarkeit der Ostschweiz. Ob Güter- oder Personenzug: Hier muss durch, wer in die Ostschweiz reist. Der heikle Engpass beginnt neben dem Hügel Hürlistein vor Effretikon.

Zwar ist das Nadelöhr in Winterthur schon seit geraumer Zeit Gegenstand von Diskussionen, gestritten aber wird über den Weg zum Ziel, sprich über die Art und Weise der dringend nötigen Verkehrsentlastung (Abb. 8). Die Zürcher Regierung und der Verein «Winterthur: agil – mobil» setzen auf die Tunnellösung «Brüttener Tunnel», der die Züge vom Flughafen über Bassersdorf und

unter Brütten hindurch nach Winterthur führt. Der Bau hätte zwar in einem Gesamtkonzept Berechtigung, das neben der Kapazitätserweiterung auch auf mehr Geschwindigkeit auf der Ost-West-Achse setzt. Gegen den Tunnelbau spricht aber neben den hohen Investitionskosten auch die lange Realisierungszeit: Ab Finanzierungsentscheid wird sie auf zwölf Jahre beziffert. Ein Ausbau der bestehenden Strecke ist Bestandteil von ZEB, also beschlossen und finanziert. Er lässt sich in Etappen und kurzfristiger umsetzen.

Abb. 8: Engpass Zürich – Winterthur



*Für die Engpassbeseitigung auf der Strecke Zürich – Winterthur konkurrieren sich verschiedene Bauvorhaben: Brüttener Tunnel, Ausbau auf vier Spuren, Überwertung Hürlistein für kreuzungsfreies Abbiegen.*

Der VCS Zürich forderte anstelle des Tunnels die Erweiterung der am meisten befahrenen Strecke auf durchgehend vier Spuren und reichte eine entsprechende Initiative «Schienen für Zürich» ein, die vom Zürcher Stimmvolk im September 2010 verworfen wurde.

Die SBB und der Bund wollen im Sinne einer Kapazitätserhöhung von 2011 bis 2013 für 78 Mio. Franken eine Überwertung Hürlistein bauen und aus dem

HGV-Kredit finanzieren. Das Bauwerk wird das kreuzungsfreie Abbiegen der Züge ermöglichen und das S-Bahn-Angebot verbessern. Gleichzeitig können auch die Frequenzen der Fernzüge erhöht werden. Ende 2015 ist eine stündliche Schnellverbindung Zürich – St.Gallen geplant, die zweistündlich weiter nach München verkehrt. Doch vorerst müssen die SBB eine Vielzahl von Grundeigentümern vom Vorhaben überzeugen – die Gemeinde Bassersdorf inbegriffen. Doch deren Gemeinderat ist nicht gewillt, Land abzutreten. Die Gemeinde schlägt den SBB vor, den projektierten Brüttener Tunnel zu realisieren.

### **3.2.3. HGV**

Am 17. April 2009 haben die Deutsche Bahn AG, Bayern und die Schweiz in Memmingen die Finanzierungsvereinbarungen zur Elektrifizierung und zum Neigetechnikausbau der Strecke Lindau – Geltendorf unterzeichnet. Zusammen mit den Ausbauten in der Schweiz und Österreich wird die Fahrzeit Zürich – München gegen eine Stunde verkürzt. Der Baubeginn erfolgt Ende 2010, die Fertigstellung ist bis Ende 2015 vorgesehen. Die Fahrzeit St.Gallen – München wird dann noch knapp 2 ½ Stunden betragen.

Im Korridor Zürich – München werden im Rahmen von HGV diverse Infrastrukturausbauten ausgeführt, die einen Fahrzeitgewinn und Fahrplanstabilität erzielen. Zwischen Zürich und Winterthur ist u.a. der Bau der Überwerfung zwischen Dietlikon und Effretikon im Raum Hürlistein geplant.

Die gesamte Strecke zwischen St.Gallen und St.Margrethen wird für den Verkehr mit Neigezügen angepasst. Ein Kernstück ist der Doppelspurausbau zwischen St.Fiden und Engwil. Mit den Erneuerungsarbeiten im Ostkopf des Bahnhofes St.Gallen werden die Weichenanlagen so umgestaltet, dass eine schnellere Einfahrt für die HGV-Züge ermöglicht wird. Dabei wird auch ein drittes langes Gleis für den Fernverkehr geschaffen. Weitere Teilprojekte sind der Streckenausbau Rorschach – Staad (für höhere Durchfahrtschwindigkeiten) und die Verlängerung der Doppelspur Goldach.

Mit dem HGV-Kredit wird bis Ende 2015 auch die Strecke St.Gallen – Konstanz so ausgebaut, dass zusätzlich zur S-Bahn Schnellzüge auf der eingleisigen Strecke geführt werden können. Die Fahrzeit St.Gallen – Konstanz halbiert sich

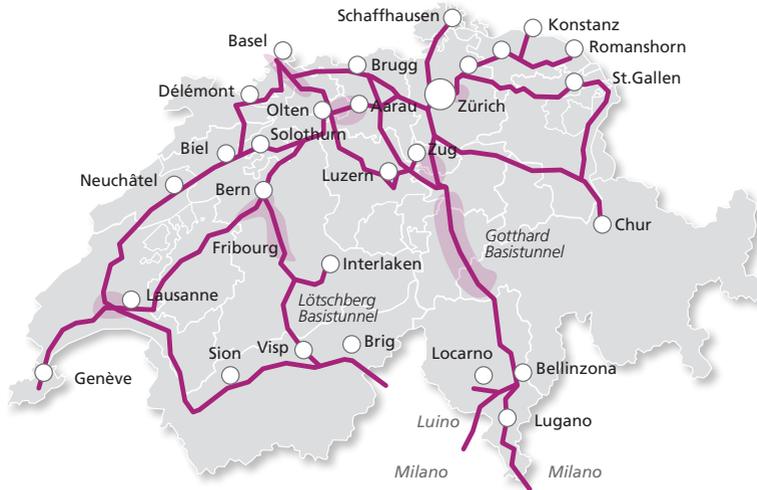
damit auf 35 Minuten. Mit guten Anschlüssen in Singen auf die Züge Zürich – Stuttgart kann die Reisezeit ab St.Gallen mit dieser Umsteige Verbindung via die sogenannte Gäubahn um bis zu einer Stunde verkürzt werden. Mit der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und der geplanten Elektrifizierung der sogenannten Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau kann im Zeithorizont 2020 via Bregenz eine Fahrzeit St.Gallen – Stuttgart von etwa 2¾ Stunden erreicht werden.

Auch im Korridor Sargans – St.Margrethen werden diverse Infrastrukturausbauten ausgeführt. Das Angebotskonzept wird einen Anschluss des Regio-Express in Sargans an den Fernverkehr nach Zürich ermöglichen. U.a. werden einzelne Streckenabschnitte so ausgebaut, dass die Geschwindigkeit der Züge auf 160 km/h erhöht werden kann.

### **3.2.4. ZEB**

Der Bundesbeschluss zu ZEB vom 20. März 2009 sieht u.a. zwischen Zürich und Winterthur weitere Kapazitätsausbauten der bestehenden Strecke im Umfang von rund 400 Mio. Franken vor (Abb. 9). Diese Ausbauten dienen auch der Führung von zusätzlichen S-Bahnzügen und erlauben zusätzliche konfliktfreie Trassen für den Fern- und Güterverkehr in die Ostschweiz. Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich (Basis bildet der Durchmesser Zürich: Altstetten – ZH HB – Oerlikon) wird das Angebot in den Schritten 2013, 2015 und 2018 deutlich ausgebaut. Wil erhält Ende 2018 stündlich direkten Anschluss nach Zürich-Stadelhofen, allerdings mit einer S-Bahn, die zwischen Wil und Winterthur alle Zwischenhalte bedient. Im Rahmen des ersten Umsetzungsschritts ZEB soll bis 2018 die Überwerfung Dorfnest gebaut werden. Die SBB plant eine einspurige Überführung, damit sich die Bahnlinien auf der Strecke Flughafen – bzw. Kloten – Bassersdorf nicht auf gleichem Niveau kreuzen müssen. Dank der Überwerfung kann die Fahrplanstabilität verbessert und die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Auf der Verbindung Zürich – St.Gallen kann die zweite Schnellverbindung bzw. das Vier-Zug-Konzept eingeführt werden.

Abb. 9: Prioritäre Projekte im Rahmen von ZEB



Im ersten Umsetzungsschritt von ZEB (60 von insgesamt 100 Projekten) soll auch zwischen Zürich und St. Gallen eine zweite schnelle Verbindung (Vier-Zug-Konzept) entstehen.

### 3.2.5. Bahn 2030

Bahn 2030 beinhaltet die Modernisierung und Weiterentwicklung des Schweizer Bahnsystems über das Jahr 2030 hinaus. In der Ostschweiz muss sich die Weiterentwicklung bei den noch verbreitet eingleisigen Strecken primär an den Bedürfnissen des Fahrplanangebots resp. der Notwendigkeit von Kreuzungsmöglichkeiten orientieren. Zudem ist der Fahrplanstabilität wegen den vielen Anschlüssen in den Knoten hohe Priorität einzuräumen. U.a. harren im Ostschweizer Schienennetz folgende Engpässe einer Lösung:

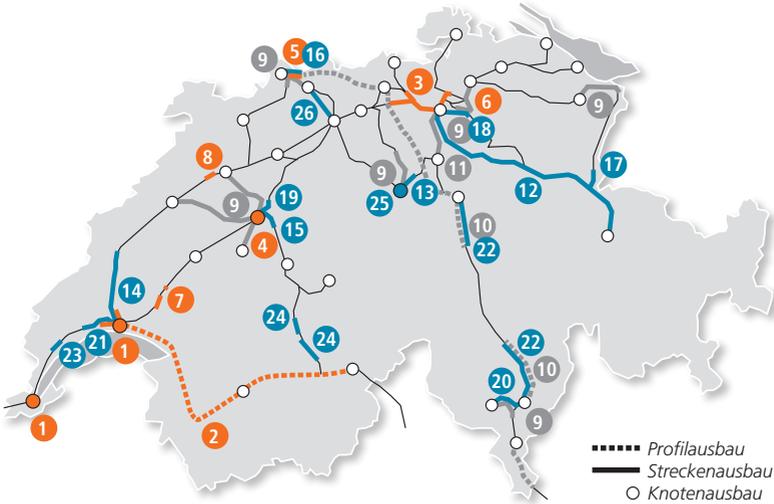
- Zürich – St.Gallen: Weitere Beschleunigungsmassnahmen, um auch konventionelle Züge ohne Neigetechnik in unter einer Stunde führen zu können; zum Beispiel Neubaustrecke Flughafen – Winterthur oder auch Kurvenbegradigungen Winterthur – Wil – St.Gallen; Zugfolgezeitverkürzung für die weitere Verdichtung der S-Bahn.
- Knotenbahnhof St.Gallen: Leistungs- und Komfortsteigerung durch Richtungsbetrieb und perrongleiche Anschlüsse; Spange Haggen, Perronverlängerungen; Abstellendbahnhof St.Fiden.

- Goldach Ost – Rorschach: Schliessung Doppelspurlücke; Ausbau Stadtbahnhof.
- St.Margrethen – Buchs: Doppelspurinseln für Halbstundentakt Rheintalexpress.
- Buchs – Sevelen: Doppelspurausbau für Leistungssteigerung Güter-, Fern- und Regionalverkehr; IC-Anschluss Sargans; Anpassungen Gleisanlagen Buchs.
- Sargans – Zürich: Leistungssteigerung für Halbstundentakt IC Zürich – Chur; Überholgleise Güterverkehr; Schliessung Doppelspurlücke Mühlehorn – Tiefenwinkel.
- St.Gallen – Rapperswil – Arth-Goldau: Doppelspurausbauten für Halbstundentakt Voralpenexpress; Beschleunigung für Anschluss-Sicherung mit Zimmerbergbasistunnel; Niveaufreie Querung Knoten Pfäffikon SZ.

Investitionen in das Schienennetz werden vermehrt einer Kosten-/Nutzen-Betrachtung zu unterziehen sein, müssen doch aufgrund der knappen oder fehlenden finanziellen Mittel Prioritäten gesetzt werden. Darum wurde schon im Vorfeld gewarnt, dass es Verlierer geben werde, wenn der Bund skizziert, wie er sich den weiteren Bahnausbau in der Schweiz vorstellt.

Im März 2010 haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB über den Stand der Arbeiten zu Bahn 2030 orientiert (Abb. 10). Einerseits will man Nachfrage-Szenarien (z.B. bis zu 4000 fehlende Sitzplätze in Spitzenstunden) entsprechen. Dazu sind Investitionen für den Einsatz längerer Züge, für Doppelstock- oder allenfalls zusätzliche Züge erforderlich. Andererseits sollen regionale Wünsche sowie Pendenzen aus den Projekten Bahn 2000 und Neat abgearbeitet werden. Insgesamt setzen BAV und SBB beim Ausbau der Bahn weiter auf die Devise «erst die Kapazität, dann die Geschwindigkeit». Wo mit ZEB die Geschwindigkeit noch mit Neigezügen erhöht wird (Zürich – St.Gallen), soll mit Bahn 2030 eine Umstellung auf konventionelle Doppelstockzüge ermöglicht werden.

Abb. 10: Infrastrukturmassnahmen Bahn 2030



**Erste Priorität (12 Mrd.)**

- 1 Knotenausbauten Genf und Lausanne (inkl. Entflechtung Renens)
- 2 Profilausbau für Doppelstockzüge im Wallis
- 3 Engpassbehebung Heitersberg
- 4 Massnahmen im Knoten Bern
- 5 Entflechtung im Raum Basel – Ost (teilweise)
- 6 Engpassbehebung Zürich – Winterthur
- 7 Streckenausbauten Lausanne – Bern
- 8 Doppelspur Ligerz – Twann

**Erste Priorität (21 Mrd.)**

- 9 Massnahmen Regional- und Agglomerationsverkehr
- 10 Ausbauten für 4m Eckhöhe am Gotthard
- 11 Engpassbehebung Zürich – Zug (Zimmerberg Basistunnel II)

**Zweite Priorität**

**Engpassbehebungen:**

- 12 Zürich – Chur
- 13 Rotsee
- 14 Lausanne – Yverdon
- 15 Bern – Münsingen
- 16 Basel – Rheinfelden
- 17 Güterverkehr Buchs – Sargans
- 18 Zürich – Uster (via Stadelhofen)
- 19 Bern – Burgdorf
- 20 Bellinzona – Locarno
- 21 Morges – Allaman
- 22 Güterverkehr Gotthard-/Lötschbergachse
- 23 Gland – Rolle

**Andere:**

- 24 Bahntechnik Lötschbergbasistunnel
- 25 Tiefbahnhof Luzern
- 26 Wisenbergertunnel lang

Erarbeitet wurden zwei Varianten mit Investitionsvolumen von 21 bzw. 12 Mrd. Franken. Projektschwerpunkte darin sind zusätzliche Züge auf der stark ausgelasteten Ost-West-Achse (12 Mrd.) mit einer Reihe von Ausbauten zwischen Genf und St.Gallen. Die SBB möchte dereinst auf der ganzen Strecke 400 Meter lange Doppelstockzüge einsetzen. Die Fahrzeit von Zürich nach St.Gallen und von Bern nach Lausanne soll auch mit Doppelstockzügen auf unter eine Stunde sinken.

Die Variante für 21 Mrd. sieht zusätzlich Verbesserungen für den regionalen öffentlichen Verkehr in Agglomerationen und im ländlichen Raum vor. Für den Güterverkehr sind neben anderen Massnahmen auf der Nord-Süd-Achse die notwendigen Anpassungen geplant, um auch die zunehmend grossprofilige Fracht auf der Schiene befördern zu können.

Was die in der ersten Priorität figurierende Engpass-Beseitigung zwischen Zürich und Winterthur angeht, ist nach den Plänen des Bundes auch bei der Bahn 2030 von einer Lösung ohne den Brüttener Tunnel auszugehen, der einst schon im Zuge der Redimensionierung des Projekts Bahn 2000 zurückgestellt worden war. Vorgesehen ist der durchgehende Ausbau auf vier Spuren. Zur Erzielung von Fahrzeitverkürzungen schlägt der Bund die Führung von Schnellverbindungen via Wallisellen statt Flughafen vor.

Die Vernehmlassung für die Bahn 2030 wird nach Fertigstellung der Vorlage voraussichtlich im Frühjahr 2011 eröffnet, Bereinigung und Botschaft sind für Sommer/Herbst 2011 geplant. Die Umsetzung von Bahn 2030 ist in den Jahren 2017 bis 2040 vorgesehen. Im Zeitraum 2017 bis 2030 würden die Programme ZEB und Bahn 2030 parallel laufen und sich ergänzen.

### **3.2.6. Fernverkehr St.Gallen – Zürich**

Nach heutigem Planungsstand kann auf Ende 2015 eine stündliche Schnellverbindung Zürich – St.Gallen eingeführt werden. Die Fahrzeit beträgt dann noch 58 Minuten mit optimalen Anschlüssen zur Minute 30 sowohl in Zürich wie in St.Gallen. Die Züge verkehren zweistündlich weiter nach München.

Bis Ende 2018 wird der Fernverkehr im Fürstenland angepasst. Ziel ist ein systematischer Halbstundentakt nach Zürich und St.Gallen für Wil, Uzwil, Flawil

und Gossau. Es wird angestrebt, bereits in diesem Zeithorizont schon die zweite Schnellverbindung Zürich – St.Gallen einzuführen, um St.Gallen auch zur vollen Stunde schnell mit Zürich verbinden zu können (Vier-Zug-Konzept). Die Finanzierung der notwendigen Ausbauten erfolgt über das ZEB-Gesetz. Zwischen Winterthur und St.Gallen sind insgesamt 140 Mio. Franken (70 Mio. bis 2018, Rest offen) eingeplant.

Die SBB geht davon aus, dass sich die Nachfrage auf dieser Achse dank den Verbesserungen mittelfristig verdoppelt. Der Ausbau auf insgesamt vier stündliche Zugverbindungen – also je zwei Verbindungen aus dem Fürstenland und zwei aus St.Gallen nach Zürich – ist nicht nur aus Sicht der Nachfrage, sondern auch aus Sicht der Anschlussqualität in den Knoten zu beurteilen.

### ***3.2.7. Verbindung Unteres Rheintal***

Im Grundlagenpapier des Planungsverfahrens «Verkehrslösung Unteres Rheintal – Schweiz» mit Schweizer Beteiligung ist u.a. auch ein Neubau der Eisenbahnbrücke zwischen St.Margrethen und Lustenau aufgeführt, welcher die Zugfahrt von St.Gallen nach Bregenz zusammen mit den HGV-Massnahmen um 5 Minuten auf neu 29, statt heute 34 Minuten verkürzt. Damit kann die international vereinbarte Zielfahrzeit von 90 Minuten zwischen Zürich und Bregenz erreicht werden.

Die Kosten der neuen ÖBB-Brücken über den Rhein und die Autobahn A13 sowie die Anpassungen der Kurvengeometrie bis Lustenau belaufen sich auf rund 40 Mio. Euro. Die Schweiz beteiligt sich an den Kosten der ÖBB mit 20 Mio. Franken. Die Realisierung ist ab Ende 2010 bis 2013 geplant und leistet dank der Anhebung der Brücke um rund zwei Meter auch einen wichtigen Beitrag zum Hochwasserschutz. Die ÖBB und das Land Vorarlberg planen im Abschnitt Lustenau – Lauterach weitere Massnahmen im Umfang von 38 Mio. Euro, welche bis Ende 2014 fertiggestellt werden sollen.

Diese Infrastrukturverbesserung laufen unter dem Projekt BODAN-RAIL 2020, an dem Kantone und Länder der Schweiz, Deutschland, Österreich und des Fürstentums Liechtenstein beteiligt sind. Das Grossprojekt BODAN-RAIL 2020 wurde von den Kantonsplanern der Ostschweiz initiiert. Unter tatkräftiger Mithilfe des Ständigen Verkehrsausschusses der Deutsch-Schweizerischen Raumordnungskommission konnte es in ein Interreg-Projekt umgesetzt werden.

### 3.3. Luftverkehr

#### 3.3.1. Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein

Die Luft ist jener Verkehrsträger, bei dem in Zukunft mit der grössten Mehrfrequenz gerechnet wird. Im Bereich des Personenverkehrs gehen Prognosen von einer Zunahme von 90%, im Bereich des Güterverkehrs von 21 % bis 2030 aus. Natürlich gelten solche Zahlen nicht für einen Regionalflughafen wie den Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein. Aber aufgrund des zunehmend wichtiger werdenden Fliegens gewinnen auch die Diskussionen um die Positionierung des Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein an Bedeutung.

Für die Region stellt der Flughafen Altenrhein einen wichtigen Standortfaktor dar. So fördert er zum einen die Erreichbarkeit der Ostschweiz – Neuan siedelungen von internationalen Firmen wie jene der Würth-Gruppe, deren Standortentscheid zugunsten von Rorschach mitunter aufgrund der Nähe zum Flughafen fiel, sind aktuelle Beweise dafür. Zum andern stellt der Flughafen für die stark industrialisierte Ostschweiz mit ihrer grossen Anzahl international tätiger Unternehmen einen wichtigen Zugang zu den globalen Märkten dar. Wobei dies nicht nur explizit für Ostschweizer Unternehmen gilt: Altenrhein ist der einzige Regionalflughafen der Schweiz, der über ein grenzüberschreitendes Einzugsgebiet verfügt. Neben den Ostschweizer Kantonen erstreckt sich dieses auch nach Vorarlberg, Graubünden und ins Fürstentum Liechtenstein. Von den grossen Städten St.Gallen (21 km), Vaduz (53 km), Bregenz (15 km), Bludenz (58 km) und Feldkirch (42 km) ist der Flughafen innerhalb einer Stunde erreichbar. Eine von der Universität St.Gallen durchgeführte Analyse der Schweizer Regionalflughäfen zeigt, dass die österreichischen Unternehmen das Angebot des Flugplatzes häufiger nutzen als Schweizer Betriebe.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Flugbewegungen auf dem Airport Altenrhein zwischen 2003 und 2008 stabilisiert. Dabei muss hinsichtlich des Flugbetriebes zwischen dem Linienflugverkehr und der Business Aviation (private Geschäftsflüge) unterschieden werden. Zunehmend wichtiger wird die Business Aviation, der Linienverkehr dagegen hat etwas an Bedeutung verloren. Ab Frühling 2011 wird die vom Airport St.Gallen-Altenrhein neu gegründete Fluggesellschaft «People's Vienna Line» die Strecke Altenrhein – Wien bedienen. Dreimal täglich wird ein Jet auf der Strecke unterwegs sein.

Aus verschiedenen Gründen bewegt sich der Betrieb des Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein innerhalb schwieriger Rahmenbedingungen. Der Flugplatz nimmt alle Funktionen eines Regionalflugplatzes mit öffentlichem Flugverkehr wahr, befindet sich aber in rechtlicher Hinsicht immer noch im Status eines privaten Flugfeldes und darum in Abhängigkeit. So ist der Flugplatz für einen stabilen Betrieb je nach Wetterverhältnissen darauf angewiesen, An- und Abflüge über österreichisches Hoheitsgebiet zu führen. Zu diesem Zweck bestehen ein Staatsvertrag der Schweiz mit Österreich und eine dazu gehörige Verwaltungsvereinbarung, welche die betrieblichen Rahmenbedingungen in zeitlicher und verkehrstechnischer Hinsicht weitgehend festlegen. So hat sich beispielsweise der Betrieb des Flughafens innerhalb eines in diesem Staatsvertrag definierten Lärmkorsetts pro Tag zu bewegen.

In den letzten Jahren ist das Thema der Konzessionierung häufig diskutiert worden. Nach dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb eines Linienverkehrs eine Betriebskonzession, welche der Flughafen Altenrhein nicht besitzt. Eine Konzessionierung wäre notwendig für den Fall, dass der Linienverkehr massgeblich ausgebaut wird. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die österreichische Seite eine Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein konsequent ablehnt – u.a. könnte der Flughafen Altenrhein das vereinbarte Lärmkorsett bei einem starken Ausbau des Linienflugbetriebs nicht mehr einhalten – und in der Änderung des rechtlichen Status des Flugplatzes einen Anlass sehen könnte, den bestehenden Staatsvertrag mit der Schweiz zu kündigen. Vor diesem Hintergrund hat die Flugplatzbetreiberin in Absprache mit dem Bund und dem Kanton bisher auf die Einleitung eines Verfahrens zur Konzessionierung des Flugplatzes verzichtet. Eine Konzessionierung des Flughafens Altenrhein steht auch deshalb nicht zuoberst auf der Traktandenliste, weil die schweizerischen Behörden im Jahr 2007 eine Übergangslösung akzeptiert haben, wonach im Rahmen des bisher schon praktizierten Umfangs auch in Zukunft Linien- und Charterflüge ohne sofortige Konzessionierung möglich sind.

Mittelfristig ist der Betrieb des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein auf eine gesicherte rechtliche Grundlage zu stellen. Im Hinblick auf eine weitere Revision des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes schlägt die St.Galler Regierung in diesem Zusammenhang eine Änderung der massgeblichen Bestimmungen derart vor, dass eine Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein nicht mehr erforderlich wäre.

Ein im Vergleich zum Linienverkehr höheres Entwicklungspotenzial sieht der Peoples Business Airport St.Gallen-Altenrhein im Bereich der Business Aviation. Sie kann in Bezug auf die Start-/Landenzeiten flexibler gestaltet werden als ein Linienbetrieb. Mit der Verstärkung der Angebote im Businessbereich will der Airport bevorzugter Gateway für regionale Unternehmen sein. Dabei soll sich das Geschäftspotenzial der Business Aviation aber nicht allein auf zunehmende Starts und Landungen fokussieren, ein wichtiges Standbein soll auch Real Estate (z.B. zusätzliche Hangars) bilden. Das Projekt für einen neuen Hangar ist in der Phase der Planungsgenehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Um den derzeitigen Flugbetrieb zu optimieren und die Basis für eine Erweiterung zu legen, sind die folgenden Anpassungen nötig:

#### Flexibilisierung der Betriebszeiten

Überarbeitung des Staatsvertrags mit Österreich. Die bestehenden Vereinbarungen schränken den Betrieb bzgl. der Flugzeiten stark ein und verbieten beispielsweise den Flugbetrieb über Mittag.

#### Abschied vom Überperfektionismus

Stetig zunehmende Regulierungen (Safety und Security) verursachen Aufwände, welche nur schwer mit den momentanen Flugbewegungen finanziert werden können. Eine entscheidende Rolle dabei spielt das BAZL: Der Ehrgeiz des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, internationale Auflagen – oder oft auch nur Empfehlungen – am schnellsten und oft in höherem Masse als gefordert umzusetzen, setzt die Schweizer Regionalflughäfen unter starken Kostendruck.

#### Ausbau Infrastruktur

Geplant ist der Bau eines neuen Terminals sowie eines zusätzlichen Einstellhangars. Der Terminal-Neubau ist aufgrund von Auflagen nötig, die der Flughafen Altenrhein im Rahmen von «Schengen» zu erfüllen hat. So dürfen sich Passagiere aus Nicht-Schengen- und Schengen-Ländern nicht begegnen. Landen zwei Maschinen kurz nacheinander, müssen heute Passagiere der einen Maschine nach der Landung im Flugzeug sitzen bleiben, bis die Abfertigung der Passagiere des anderen Flugzeuges erfolgt ist. Für den Terminal-Neubau wurde ein Architekturwettbewerb lanciert.

## Imagetransfer

Aufbau der Marke des Regionalflughafens über die Grenzen der Ostschweiz hinaus. Mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit soll der fehlenden Akzeptanz in der Region begegnet werden. Zusätzlich wurde ein Airport-Forum aufgegleist, das Fragen rund um Flugplatz und Flugverkehr diskutiert. Gewünschte Publizität wurde mit der Lancierung des neuen Namens und des neuen Corporate Designs teilweise bereits erlangt. Der Name Business People Airport St.Gallen-Altenrhein ist Programm und zeigt die Neuausrichtung mit vier Standbeinen: Business Aviation, Linienflüge, Charter sowie Immobilien.

# 04 | Projekte mit regionaler Bedeutung

## 4.1. Motorisierter Individualverkehr

### 4.1.1. Zubringer Appenzellerland

Auf dem Boden der beiden Appenzell findet sich kein Meter Autobahn. Damit bilden die Kantone schweizweit eine Ausnahme. Kommt hinzu, dass Auser- und Innerrhoden auch schlecht ans nationale Autobahnnetz angebunden sind. Dies soll mit dem Zubringer Appenzellerland (Abb. 11) korrigiert werden, der daneben auch zu einer Entlastung von Herisau (Durchgangsverkehr) und Gossau (Schwerverkehr aus dem Industriegebiet) beiträgt.

Die drei Standortkantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben eine Studie über den gesamten Zubringer Appenzellerland von der A1 bis zum Innerrhoder Hauptort Appenzell erstellen lassen. Aufgrund detaillierter Kosten-/Nutzenbetrachtung kam diese zum Schluss, dass eine Umfahrung von Herisau sinnvoll ist.

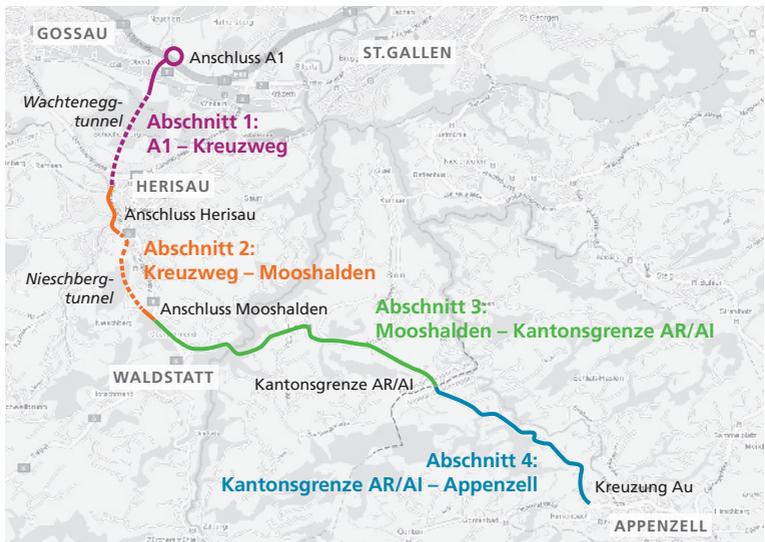
Der Anschluss an die A1 soll mit einem Halbanchluss «Industrie Gossau» ergänzt werden, damit der LKW-Verkehr durch Gossau reduziert werden kann. Zwischen Waldstatt und Appenzell ist eine parallele Hochleistungsstrasse nicht angebracht – hier ist die bestehende Strasse auszubauen, für den Langsamverkehr attraktiver zu gestalten und die Verkehrssicherheit durch Korrekturen

gefährlicher Kurven zu verbessern. Der Ausbau für den Langsamverkehr erfolgt mit einem separaten Rad- und Gehweg entlang der bestehenden Strasse.

Grundsätzlich ist der Zubringer Appenzellerland in vier Planungsabschnitte aufgeteilt:

- Abschnitt 1: Anschluss A1 – Kreuzweg Herisau. 2-spurige Hochleistungsstrasse, Vollanschluss an A1 und Halbanchluss Industrie Gossau, Wachtenegg-tunnel mit einer Länge von 1742 Meter.
- Abschnitt 2: Kreuzweg Herisau – Mooshalden. Mit Nieschberg-tunnel.
- Abschnitt 3: Mooshalden – Kantonsgrenze AR/AI.
- Abschnitt 4: Kantonsgrenze AR/AI – Appenzell.

Abb. 11: Zubringer Appenzellerland



*Eine Realisierung des Zubringers Appenzellerland bedingt vorrangig die Aufnahme in das Grundnetz der Strassen von nationaler Bedeutung.*

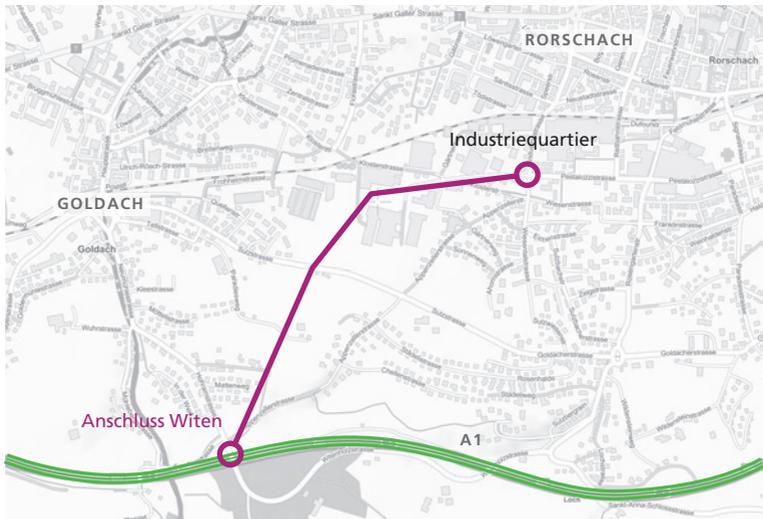
Die Absicht des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist es, die ersten zwei Abschnitte (A1 bis Mooshalde) als Umfahrung von Herisau zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu realisieren. Voraussetzungen dafür sind, dass der Zubringer Appenzellerland ins Nationalstrassennetz kommt und die Finanzierung der Netzergänzung für AR und AI tragbar ist.

Die Regierungsräte beider Appenzell und St.Gallen haben das Dossier «Zubringer Appenzellerland» mit dem Bauprojekt «Umfahrung Herisau» Anfang September 2009 dem Bundesamt für Strassen übergeben. Der Zubringer soll gemäss Sachplan Verkehr des Bundes in das Grundnetz der Strassen von nationaler Bedeutung aufgenommen werden. Derzeit wird auf den entsprechenden Beschluss durch die eidgenössischen Räte gewartet. Wenn die Aufnahme des Zubringers ins Grundnetz der Strassen von nationaler Bedeutung erfolgt, ist die ASTRA-Filiale in Winterthur für die Weiterbehandlung der vier Abschnittsprojekte verantwortlich.

#### ***4.1.2. Autobahnanschluss Region Rorschach***

Um mittelfristig die erwünschte Entwicklung der Region Rorschach sicherzustellen, ist eine gute Erreichbarkeit der betroffenen Gemeinden von zentraler Bedeutung. In diesem Punkt besteht konkreter Handlungsbedarf, da die Autobahn A1 zwischen dem Anschluss Meggenhus und dem Anschluss Rheineck auf einer Länge von gut elf Kilometern keinen Anschluss aufweist. Die Strassen im Zentrum der Stadt Rorschach sind heute so stark belastet, dass Konflikte mit den übrigen Zentrumsnutzungen auftreten. Das gilt auch für Goldach. Die SBB-Barriere verursacht schon heute unzumutbare Staus im Zentrum von Goldach. Dies wird sich mit der S-Bahn noch verstärken. Nur mit dem direkten Autobahnanschluss kann der Verkehr im Zentrum von Goldach und damit auch die Staus vor der Barriere um ca. 50% reduziert werden. Insbesondere eine Reduktion des motorisierten Verkehrs im Zentrum von Rorschach ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass dieses regionale Geschäfts- und Dienstleistungszentrum mit einer nicht unerheblichen touristischen Bedeutung attraktiver gestaltet werden kann.

Abb. 12: Autobahnanschluss Region Rorschach



*Rorschach, Rorschacherberg und Goldach haben sich auf eine gemeinsame Strategie eines neuen Autobahnanschlusses für die Region Rorschach in Goldach-Witen entschieden.*

Ein Bericht des kantonalen Tiefbauamtes zeigt, dass ein neuer A1-Anschluss zwischen Meggenhus und Rheineck für die ganze Region bei relativ geringem Mitteleinsatz einen hohen Nutzen für die ganze Region bringt. Mit der direkteren Anbindung an die A1 kann das Hauptstrassennetz in grossen Teilen spürbar entlastet werden. Ein neuer Anschluss reduziert die Reisezeiten für den Verkehr Richtung St.Gallen und St.Margrethen, die Zahl der Unfälle und die Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden Auswirkungen in den Ortsdurchfahrten. Dadurch können vor allem die Hauptstrassen in Rorschach und in Goldach vom Verkehr entlastet werden.

Rorschach, Rorschacherberg und Goldach haben sich auf eine gemeinsame Strategie eines neuen Autobahnanschlusses für die Region Rorschach entschieden. Von fünf Varianten blieben drei mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis: Neuhaus ab Heidenerstrasse in Rorschach/Rorschacherberg, Sulzberg ab Feldmühle-/Rosengartenstrasse in Rorschach/Rorschacherberg und Witen ab Industrie Wiesental in Goldach nahe Rorschach und Rorschacherberg. Nach um-

fangreichen Abklärungen anhand eines Kriterienkatalogs des Bundes und nach langem Tauziehen untereinander entschieden sich die Gemeindebehörden von Rorschach, Rorschacherberg und Goldach Ende Oktober 2008 für die Variante Goldach-Witen (Abb. 12). Sie führt von der Blumenfeldstrasse (Industriequartier) zur Sulzstrasse, teilweise in einem Tunnel weiter nach Witen und mündet westlich des Rastplatzes in die Autobahn. Der Tunnel kann im Tagbau erstellt werden.

Die Netzstrategie für die Region Rorschach zeigt aber auch, dass ein zusätzlicher Autobahnanschluss nur in Kombination mit verschiedenen lokalen Netzergänzungen die erwünschte Entlastung in den Gemeinden bringen kann. In welcher Art das regionale Strassennetz effektiv angepasst werden soll, kann im heutigen Planungsstand noch nicht abschliessend bestimmt werden.

Nachdem das Projekt im Strassenbauprogramm 2004–2008 Aufnahme fand, enthält das neue Strassenbauprogramm 2009–2013 die nächsten Schritte: Ein Genehmigungsprojekt (Auflageprojekt) und den Kostenteiler. Im nächsten Programm wird das eigentliche Bauprojekt mit allen Verfahren, Landerwerben, Kantonsratsbeschlüssen usw. enthalten sein. Es wird derzeit damit gerechnet, dass der Bund 2010 entscheidet, ob ein direkter Autobahnanschluss für die Agglomeration Rorschach angegangen wird. Das Projekt für den Zubringer dorthin könnte der Kanton dann in etwa einem Jahr erarbeiten. Der weitere Ablauf ist offen: Zum Projekt mit Stellungnahmen berührter Gemeinden – allenfalls mit Referendum der Bürger –, zu Kreditbeschlüssen in Kantonsrat und kantonaler Volksabstimmung sowie bei der Auflage des Projekts für allfällige Einsprachen und beim Landkauf ist vieles noch nicht abschätzbar. Zudem ist ungewiss, wann Geld verfügbar wäre – beim Bund für einen Anschluss, beim Kanton für Zubringer und Kernumfahrung.

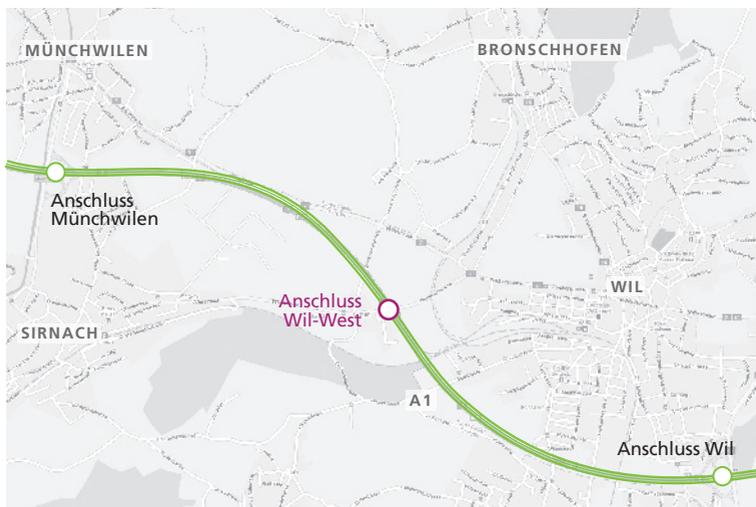
#### ***4.1.3. A1-Anschluss Wil-West***

Der A1-Anschluss Wil-West soll das Zentrum von Wil vom Durchgangsverkehr entlasten (Abb. 13). Der Umwegverkehr aus dem Einzugsgebiet Sirnach – Münchwilen – Bronschhofen auf den A1-Anschluss Wil-Ost soll eliminiert werden. Die radialen Zufahrtsachsen vermögen das Verkehrsaufkommen schon seit einiger Zeit nicht mehr zu schlucken. Der Autobahnanschluss West kann den A1-orientierten Ziel- und Quellverkehr aus den westlichen und südwestlichen Stadtteilen direkter als heute aufnehmen.

Die Linienführung ist noch nicht definiert. Das Projekt für den Anschluss (ohne Regionalverbindungsstrasse) wird durch die ASTRA-Filiale Winterthur erstellt. Sie hat die Planung im Frühling 2010 aufgenommen.

Der laufende Auftrag umfasst die Ausarbeitung eines generellen Projekts, wobei der erste Schritt ein Variantenstudium beinhaltet. Folgende Rahmenbedingungen sollten durch das Projekt eingehalten werden: Der neue Anschluss ist im Raum Gloten und die Ein-/Ausfahrtsrampen schliessen an die bestehende Wiler/Sirnacherstrasse oder an die Dreibrunnenstrasse an.

**Abb. 15: Autobahnanschluss Wil-West**



*Mit einem neuen Autobahnanschluss Wil-West soll der Umwegverkehr aus dem Einzugsgebiet Sirnach – Mönchwil – Bronschhofen auf den A1-Anschluss Wil-Ost eliminiert werden. Das Projekt wird durch die ASTRA-Filiale Winterthur erstellt.*

Bei einem Ausbau des Nationalstrassennetzes sind die Projektierungsstufen und Genehmigungsverfahren gesetzlich geregelt. Auf Basis des generellen Projekts wird vom Gesamtbundesrat ein Grundsatzentscheid über den allfälligen Bau des Autobahnanschlusses gefällt. Ohne unerwartete Verzögerungen sollte dieser Entscheid voraussichtlich Ende 2011 vorliegen. Wird das generelle Projekt vom Gesamtbundesrat freigegeben, kann ein Ausführungsprojekt ausgearbeitet

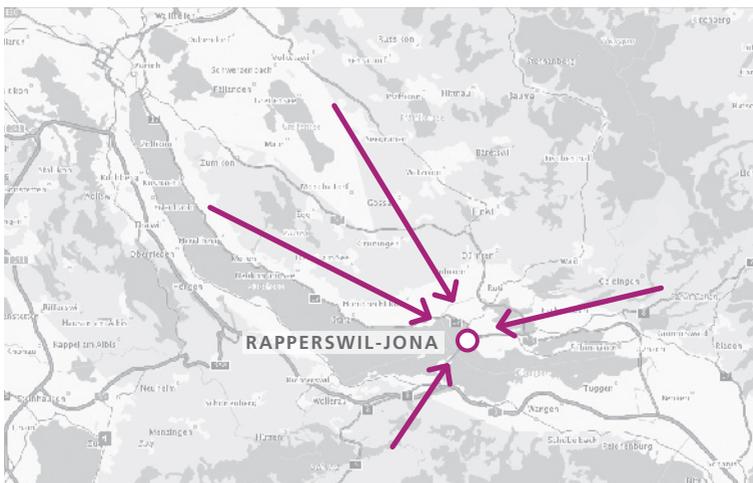
werden. Im Rahmen des Ausführungsprojekts wird ein öffentliches Planaufgelaufverfahren durchgeführt. Die Planaufgabe ist auf Ende 2012 terminiert.

Je nach Verfahren und Einsprecher kann frühestens zwei bis vier Jahre nach der Auflage mit dem Bau begonnen werden. Die Finanzierung des Anschlusses erfolgt voraussichtlich zu 100 Prozent durch den Bund.

#### 4.1.4. Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona

Rapperswil-Jona ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Ostschweiz. Der Seedamm verbindet die Kantone St.Gallen, Schwyz und Zürich (Abb. 14). Damit hängt ein hohes Verkehrsaufkommen im Motorisierten Individualverkehr zusammen. Er zwingt sich vom Seedamm, vom rechten Zürichseeufer sowie vom Zürcher Oberland und vom Oberen Zürichsee her durch die Strassen des Stadtzentrums von Rapperswil. 30'000 Autos und 1000 Lastwagen überqueren täglich den Cityplatz und behindern Busse sowie den Fuss- und Radverkehr. Die Aufenthaltsqualität im Kerngebiet leidet unter den starken Lärm- und Luftemissionen.

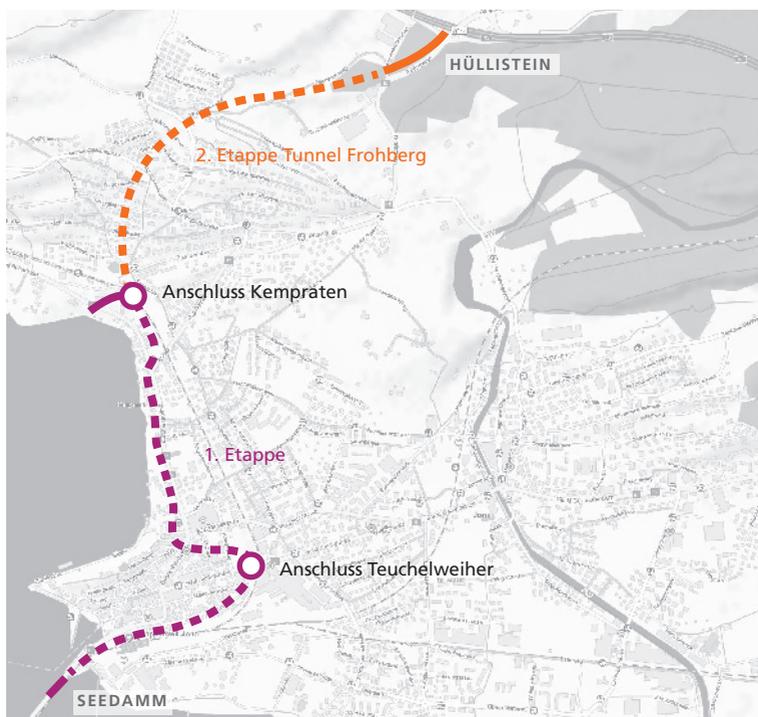
Abb. 14: Verkehrsknotenpunkt Rapperswil-Jona



*Der Motorisierte Individualverkehr vom Seedamm, vom rechten Zürichsee-Ufer, vom Zürcher Oberland und vom Ricken überlastet das Zentrum Rapperswils.*

Mit einem Tunnel soll der Verkehr aus dem Zentrum von Rapperswil verbannt werden. Die Entlastung umfasst zwei Etappen (Abb. 15). Die erste Etappe den Tunnel bis in den Raum Kempraten und die zweite Etappe die Verbindung Kempraten – Hüllistein. Die Strecke zwischen Seedamm und Kempraten wird voraussichtlich nicht ins Grundnetz des Bundes aufgenommen, sondern verbleibt in der Zuständigkeit des Kantons, der mit der Realisierung der 1. Etappe vorwärts machen kann. Die zweite Etappe soll im Zuge der Aufklassierung A53 als Zubringer ins nationale Grundnetz überführt werden.

Abb. 15: Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona



*Ziel ist es, Ende 2013 mit dem Bau der Entlastungsstrasse für das Zentrum von Rapperswil zu beginnen.*

Damit die neue Strasse ihre entlastende Wirkung voll entfalten kann, braucht es flankierende Massnahmen. Integrale Bestandteile des Genehmigungsprojekts sind:

- Sperrung Durchfahrt Seedamm – Untere Bahnhofstrasse für den Motorisierten Individualverkehr;
- Anbindung Parkhaus See an Seedamm und an Untere Bahnhofstrasse;
- Zuflussoptimierung in Abhängigkeit der Verkehrsqualität in Rapperswil-Jona;

Durch die Sperrung der Durchfahrt Seedamm – Untere Bahnhofstrasse und die Dosierung der Zufahrt vor dem Tunnelportal Seedamm wird die heutige Kapazität nicht erhöht.

In einem nächsten Verfahrensschritt wird der Stadtrat den formellen Stadtratsbeschluss fällen. Dieser wird im 1. Quartal 2011 erwartet. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Das Ziel ist es, Ende 2013 mit dem Bau der Entlastungsstrasse zu beginnen.

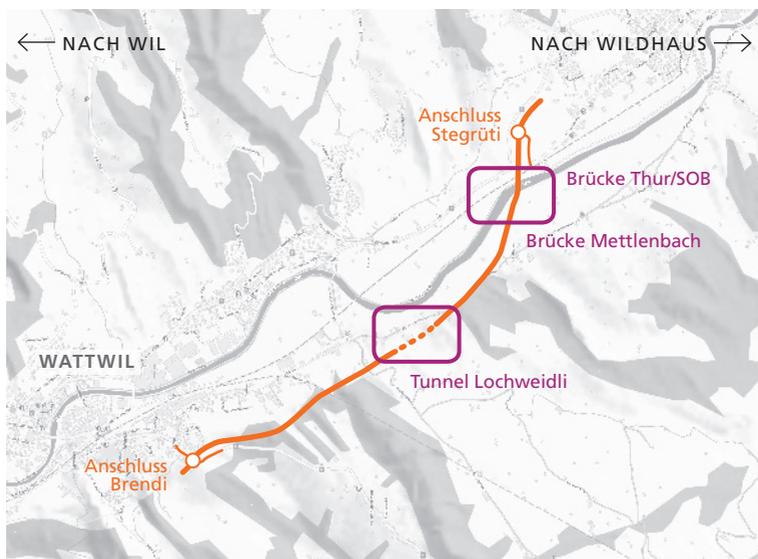
#### ***4.1.5. Erschliessung Toggenburg***

In den vergangenen Jahrzehnten war die Wirtschaft in den einzelnen Regionen des Kantons St.Gallen entsprechend dem nationalen Trend einem starken strukturellen Wandel ausgesetzt. Die Region Toggenburg wurde dabei im Vergleich zu den anderen St.Galler Regionen vom Strukturwandel besonders stark gefordert. Eine Analyse zeigt, dass das Toggenburg neben der landschaftlichen Schönheit und dem tiefen Preisniveau insbesondere in der Erreichbarkeit eine grosse Schwäche hat. Dies wirkt sich auf die Attraktivität der Region als Wohn-, Arbeits- und Tourismusort negativ aus. Das Toggenburg ist auf der Strasse vergleichsweise schlecht an Gross- und Mittelzentren angeschlossen. Dies ist hauptsächlich auf die geografische Lage abseits der Hauptverkehrsachsen sowie auf die topografischen Verhältnisse zurückzuführen. Die Fahrzeiten zu den Zentren

mit dem Motorisierten Individualverkehr sind deutlich höher als in anderen Regionen, die in vergleichbarer Distanz (Luftlinie) zu den Zentren liegen. Richtung St.Gallen und Rapperswil (– Zürich) ermöglicht die Bahn konkurrenzfähige Fahrzeiten.

Eine Verbesserung der Erreichbarkeit dürfte für die Region Toggenburg grosse Vorteile bringen. Das Projekt einer Schnellstrasse Toggenburg war politisch nicht gewünscht und wurde verworfen. Eine bessere Erreichbarkeit und die Entlastung der Ortskerne soll nun mit Ortsumfahrungen erreicht werden, so etwa mit den bereits geplanten Umfahrungen in Bütschwil und Wattwil.

Abb. 16: Umfahrung Wattwil

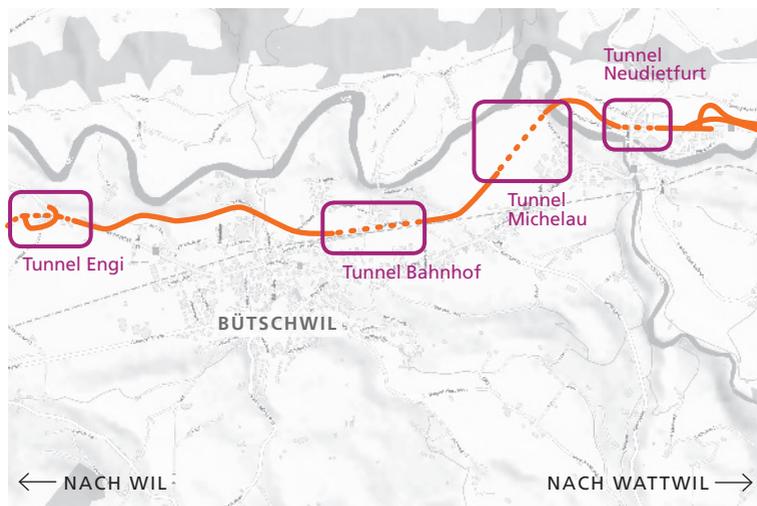


Mit der Umfahrungsstrasse Wattwil kann das Verkehrsaufkommen im Ortszentrum um etwa die Hälfte verringert werden.

Das Dorfzentrum von Wattwil wird von der Kantonsstrasse Nr. 13 durchquert. Mit der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) kann das Verkehrsaufkommen im Ortszentrum um etwa die Hälfte verringert werden. Die Linienfüh-

zung ist das Ergebnis langjähriger und aufwändiger Studien und Abklärungen (Abb. 16). Auf einer Länge von 3,36 km wird das Ortszentrum von Wattwil südwestlich, entlang der Talflanke, umfahren. Die Gesamtkosten von rund 123 Mio. Franken gehen zu Lasten des Kantons St.Gallen, verteilt auf eine Bauzeit von voraussichtlich drei Jahren. Um die Umlagerungswirkung auf die Umfahrungsstrasse sicherzustellen, sind flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz erforderlich. Sie sind Sache der politischen Gemeinde (bei Gemeindestrassen) und des Kantons (bei Kantonsstrassen) und sollen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse hin verwirklicht sein. Um möglichst verschiedene Lösungsvorschläge aufzuzeigen, wurde ein öffentlicher Projektwettbewerb für Ingenieurarbeiten ausgeschrieben.

Abb. 17: Umfahrung Bütschwil



*Umfahrungen in Wattwil (Abb. 16) und Bütschwil (Abb. 17): Da aus finanziellen Gründen nicht beide Umfahrungsstrassen gleichzeitig realisiert werden können, wird derjenigen der Vortritt gewährt, die als erste Rechtskraft erreicht.*

Auch in Bütschwil wird das Dorfzentrum von der Kantonsstrasse Nr. 13 durchquert. Mit der Umfahrung Bütschwil wird das Ortszentrum auf einer Länge von 3,765 km am östlichen Dorfrand umfahren (Abb. 17). Die Gesamtkosten

von rund 200 Mio. Franken gehen zu Lasten des Kantons St.Gallen, verteilt auf eine Bauzeit von voraussichtlich sechs Jahren. Um die Umlagerungswirkung auf die Umfahrungsstrasse sicherzustellen, sind flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz erforderlich. Sie sind Sache der politischen Gemeinde und sollen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse hin verwirklicht werden. Das kantonale Tiefbauamt hat zusammen mit der Gemeinde Bütschwil im Februar 2009 einen Projektierungsauftrag vergeben. Ziel ist es, bis zum Baubeginn der Umfahrungsstrasse das Genehmigungsprojekt mit wirksamen Massnahmen der Bürgerschaft von Bütschwil vorzulegen.

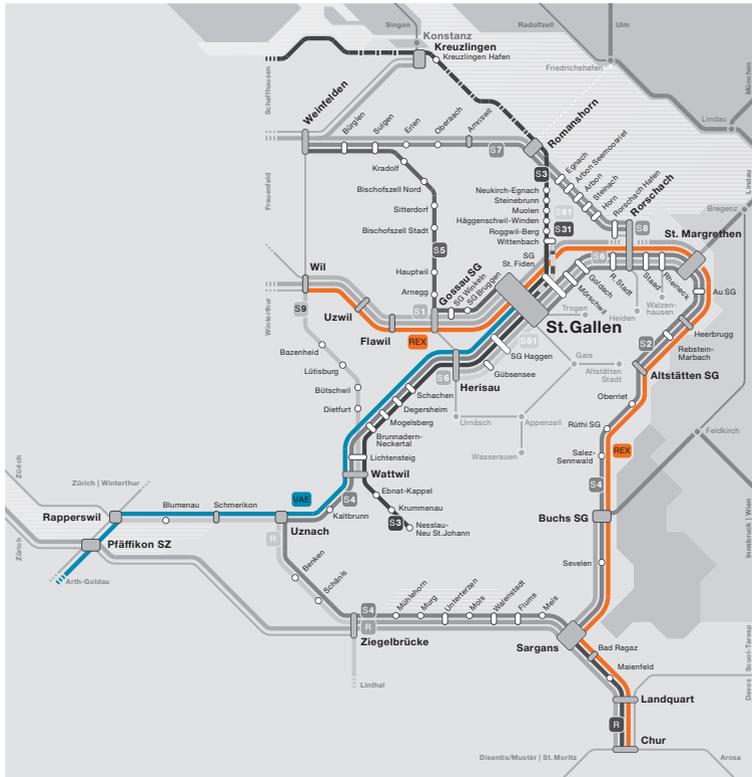
Der Kantonsrat hat die beiden Projekte in der November-Session 2009 in zweiter Lesung gutgeheissen. Im Juni 2010 hat der Kanton die Genehmigungsprojekte sowie die Umweltverträglichkeitsberichte und Rodungsgesuche der beiden Toggenburger Umfahrungen Bütschwil und Wattwil, 2. Etappe, öffentlich aufgelegt. Da aus finanziellen Gründen nicht beide Umfahrungsstrassen gleichzeitig realisiert werden können, wird derjenigen Umfahrungsstrasse der Vortritt gewährt, die als erste Rechtskraft erreicht.

## **4.2. Öffentlicher Verkehr**

### **4.2.1. S-Bahn St.Gallen 2013**

Seit Mai 2000 wird im nördlichen Kantonsteil von St.Gallen ein S-Bahnsystem betrieben, das seither schrittweise mit zusätzlichen Angeboten – aber ohne Ausbau der Schieneninfrastruktur – verdichtet wurde. Weitere Angebotsverbesserungen können nur mit einem Ausbau der Infrastruktur und Anpassungen an der heutigen Fahrplanstruktur umgesetzt werden. Die bestehende S-Bahn St.Gallen beruht noch auf der Fahrplanstruktur des Konzepts «Impuls 97», mit dem im Jahr 1997 der Halbstundentakt im Fernverkehr Zürich – Wil, nicht aber bis St.Gallen, verwirklicht wurde. Im Abschnitt Wil – St.Gallen verkehrt der Fernverkehr heute mit unterschiedlicher Haltepolitik in einem sogenannten Hinkontakt. Die Züge haben in Gossau und St.Gallen deshalb teils schlechte Anschlüsse.

Abb. 18: Liniennetzplan S-Bahn St. Gallen 2015



Mit der S-Bahn St. Gallen 2013 wird das Zugangebot auf Ende 2013 um rund 30% erhöht. Das Zentrum bilden die beiden nationalen Knoten St. Gallen und Sargans.

Mit der S-Bahn St. Gallen 2013, die von den Unternehmen SBB, Thurbo und SOB gemeinsam betrieben wird, wird das Zugangebot auf Ende 2013 um rund 30 % erhöht (Abb. 18). Mit dem Ausbau wird im gesamten Kantonsgebiet die Basis gelegt für ein Regionalverkehrsangebot im Halbstundentakt und im Kern der Agglomeration St. Gallen für Verdichtungen zum Viertelstundentakt. Das Zentrum bilden dabei die beiden nationalen Knoten St. Gallen und Sargans,

die untereinander und mit Zürich durch Züge mit je knapp einer Stunde Fahrzeit verbunden werden. Die schnelle Verbindung der südlichen Kantonsteile mit der Stadt St.Gallen übernehmen der Rheintal-Express und der Voralpen-Express. Der Rheintal-Express wird beschleunigt und erhält in Sargans einen optimierten Anschluss an den Intercity nach Zürich HB. Zwischen Altstätten und Uznach erfolgt eine Verdoppelung des Angebots zum Halbstundentakt zwischen den grösseren Bahnhöfen.

### **Ein Überblick über die Verbesserungen in den Regionen:**

#### Fürstenland/St.Gallen

- Verlängerung Rheintal-Express bis Wil
- Beschleunigung der S-Bahn Wil – St.Gallen
- Drei Verbindungen stündlich zwischen Wil, Uzwil, Flawil, Gossau, St.Gallen
- Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten

#### Rorschach/Bodensee

- Halbstundentakt St.Gallen – Altstätten
- Zusätzliche S-Bahn-Linie Herisau – St.Margrethen
- Beschleunigung Rheintal-Express

#### Rheintal/Werdenberg

- Beschleunigung Rheintal-Express mit optimierten Anschlüssen nach Zürich (in Sargans) und Graubünden
- Verlängerung S-Bahn Altstätten – Buchs – Sargans

#### Walensee/Sarganserland

- Zweite, beschleunigte Verbindung Ziegelbrücke – Sargans
- Halbstundentakt für grössere Bahnhöfe
- Anschluss an «Glerner Sprinter» Richtung Zürich in Ziegelbrücke

### Linthgebiet

- Zweite, beschleunigte Verbindung Uznach – Ziegelbrücke
- Halbstundentakt für grössere Bahnhöfe im Raum Wattwil – Rapperswil – Ziegelbrücke – Sargans

### Toggenburg

- Halbstundentakt St.Gallen – Wattwil
- Beschleunigung Voralpen-Express
- Direktverbindung Nesslau – St.Gallen – Romanshorn – Schaffhausen

In den Zeithorizonten 2013, 2015 und 2018 werden schrittweise Beschleunigungsmassnahmen im Fernverkehr umgesetzt. Diese sollen mit den von den Kantonen (mit)finanzierten Massnahmen für den Regionalverkehr zu einem stimmigen Gesamtsystem mit Mehrwert für die Regionen ergänzt werden. Die Infrastrukturplanung für die S-Bahn St.Gallen baut auf den HGV-Infrastrukturmodulen St.Gallen – St.Margrethen und St.Margrethen – Sargans und ZEB auf.

Der Ausbau des Bahnangebotes auf 2013 hat auch Auswirkungen auf das Busnetz. Dieses führt der Bahn Passagiere zu, bzw. es sorgt für die Feinverteilung in die Region. Das Busangebot muss deshalb an die neuen An- und Abfahrtszeiten in den Knoten angepasst werden. Dank guten Busanschlüssen in den Knotenbahnhöfen – die entsprechenden Planungen werden derzeit in Zusammenarbeit mit den Regionen erarbeitet – profitieren auch die umliegenden Gemeinden ohne eigenen Bahnhof von der S-Bahn St.Gallen 2013. Die Ausbauten der Infrastruktur an den Bahnhöfen sind im 4. öV-Programm aufgeführt.

Die Verwirklichung der S-Bahn St.Gallen 2013 setzt Infrastruktur-Module mit Gesamtkosten von 200,38 Mio. Franken voraus. Der Kanton St.Gallen hat einen Beitrag von 45,22 Mio. Franken an den Bau der Infrastruktur-Module zu leisten, zuzüglich höchstens Fr. 4'694'400.– an die von den Schweizerischen Bundesbahnen zu zahlenden, nicht dem Vorsteuerabzug unterliegenden Mehrwertsteuern. Darüber hinaus ist ein Betrag von 29,56 Mio. Franken durch den Kanton St.Gallen vorzufinanzieren. Da der Bund aus dem FinöV-Fonds nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stellen kann, um alle Projekte gleichzeitig zu

realisieren, muss eine Vorfinanzierungslösung getroffen werden. Der Kanton St.Gallen muss Infrastrukturelemente vorfinanzieren, um den Inbetriebnahmezeitpunkt der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 nicht zu gefährden.

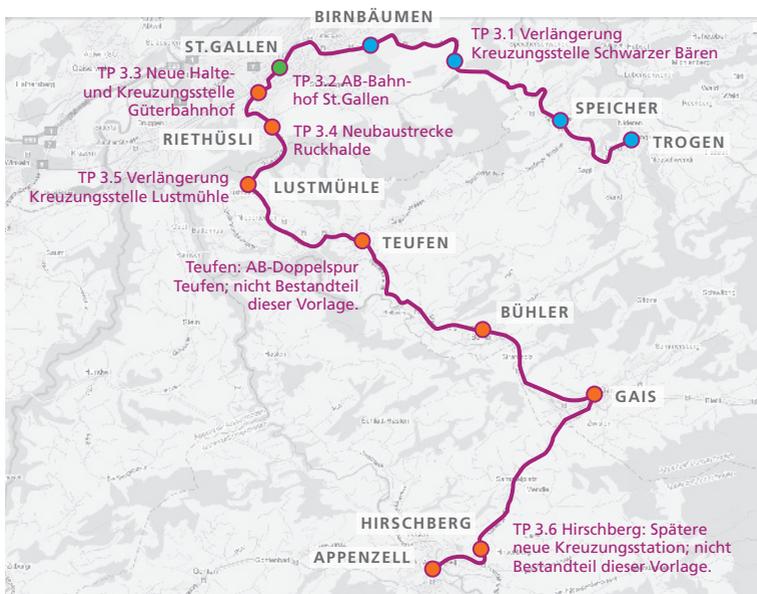
Der Kantonsrat hat im Frühling 2010 Botschaft und Entwurf der Regierung zur S-Bahn St.Gallen 2013 mit grosser Mehrheit gutgeheissen. Da der Erlass dem obligatorischen Finanzreferendum unterstand, stimmte die St.Galler Bevölkerung am 26. September dieses Jahres über die Vorlage ab. Aufgrund der deutlichen Zustimmung des Stimmvolks können die Infrastrukturbauten von 2011 bis 2013 realisiert werden. Die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 ist auf Ende Dezember 2013 datiert.

#### ***4.2.2. Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen***

Eine leistungsfähige Schienenverbindung zwischen dem Appenzellerland und der Innenstadt von St.Gallen erhöht die Standortattraktivität der gesamten Agglomeration St.Gallen. Mit dem Projekt Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Appenzell werden die beiden heute getrennten Linien St.Gallen – Trogen und St.Gallen – Appenzell der Appenzeller Bahnen verbunden (Abb. 19). Ein Viertelstundentakt zu Spitzenzeiten, leise Niederflurfahrzeuge, der Wegfall von Umsteigevorgängen und verbesserte Anschlüsse an den Fernverkehr in St.Gallen werden als die grossen Pluspunkte des Projektes genannt. Künftig wird es möglich sein, zum Beispiel von Teufen oder Appenzell direkt nach St.Gallen Marktplatz zu reisen. Mit einer modernen Vorortsbahn kann auch ein Beitrag zur Entlastung der stark frequentierten Strassenzufahrt von und nach Teufen geleistet werden.

Der Einsatz von modernen Zügen vom Typ der heutigen Linie St.Gallen – Trogen reduziert den Aufwand für das Rollmaterial und die Unterhaltskosten. Heute weisen die Appenzeller Bahnen auf der Strecke St.Gallen – Appenzell auf dem Abschnitt Ruckhalde in St.Gallen noch ein Teilstück Zahnstange auf. Das Befahren dieser Strecke erfordert für die ganze Linie den Einsatz von Fahrzeugen, die in Anschaffung und Unterhalt teuer sind. Diese breiten und schweren Kompositionen sind für eine Verlängerung der Strecke in die Stadtmitte von St.Gallen ungeeignet.

Abb. 19: Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen



Herzstück der Durchmesserlinie ist die Verbindung der beiden Eisenbahnlinien St. Gallen – Appenzell und St. Gallen – Trogen im Bahnhof der Appenzeller Bahnen in St. Gallen.

Damit die Durchmesserlinie als Ganzes den erwarteten Nutzen bringt, sind fünf grössere Teilprojekte notwendig. Eigentliches Herzstück der Durchmesserlinie ist die Verbindung der beiden Eisenbahnlinien im Bahnhof der Appenzeller Bahnen in St. Gallen. Der AB-Bahnhof wird zum Durchgangsbahnhof. Dazu müssen am selben Standort und koordiniert mit dem Projekt Bahnhofplatz der Stadt St. Gallen zwei 100 Meter lange Aussenperrons und Abstellgleise erstellt werden. Beim Güterbahnhofsareal entsteht aufgrund des Viertelstundentaktes ein Kreuzungspunkt. Deshalb wird eine neue Doppelspurstrecke notwendig. Diese soll, sobald das Güterbahnhofsareal überbaut ist, zur Haltestelle ausgebaut werden. Das bautechnisch grösste Projekt ist der geplante Tunnel in der Ruckhalde zwischen Bahnhof St. Gallen und St. Gallen-Riethüsli, der die notwendige Fahrzeiterparnis bringen soll, um ohne zusätzliche Bauwerke den Kantonen den integralen Viertelstunden-Takt anbieten zu können. Der Tunnel ist ca. 700 Meter lang und mit max. 8% Steigung geplant.

Nach einer mehrjährigen Projektierungs- und Planungsphase wurden im Juli 2009 sämtliche Unterlagen und Pläne beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Nach der Prüfung des Bundesamtes erfolgte Mitte November 2009 die öffentliche Auflage des Projektes, die definitive Baubewilligung wurde einst auf Ende 2010 datiert. Ziel ist es, dass Ende 2015 die ersten AB-Züge quer durch St.Gallen fahren. Baubeginn wäre nach heutigem Planungsstand 2013. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 90 Mio. Franken und setzen neben den Bundesanteilen Finanzierungsbeschlüsse in den drei beteiligten Kantonen sowie der Stadt St.Gallen voraus.

## 05 | Projekte mit lokaler Bedeutung

### 5.1. Motorisierter Individualverkehr

#### 5.1.1. Südliche Kernumfahrung Rorschach

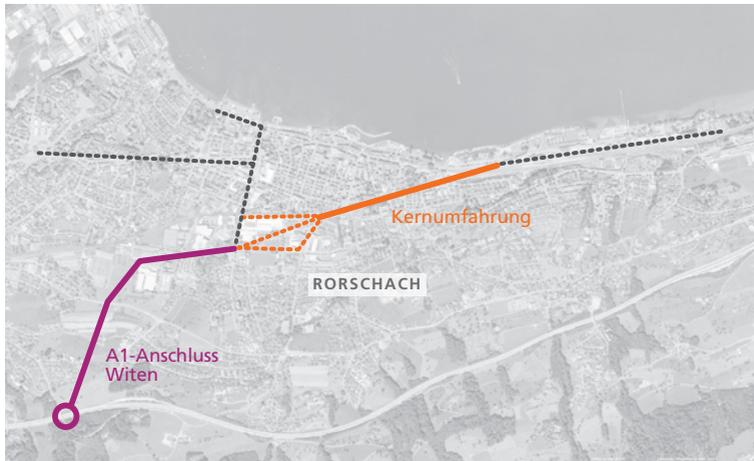
Mit der neuen Kernumfahrung Rorschach kann das Stadtzentrum zusätzlich zum neuen Autobahnanschluss im Raum Witen stark vom Verkehr entlastet werden, was grosse Potenziale für die bauliche und verkehrliche Stadtentwicklung im Zentrum und im Raum Bäumlisorkel bringt.

Die geplante Kernumfahrung Rorschach führt von der Churerstrasse unterirdisch entlang dem Bahntrasse zum Bäumlisorkel (Bahnhof Stadt) und von dort je nach Variante mittels Tunnel direkt zur Kreuzung Industrie-/Promenadenstrasse, entlang der Bahntrasse zur Industriestrasse oder oberirdisch über die Feldmühle- und Pestalozzistrasse zum neuen Autobahnanschluss Witen (Abb. 20).

Mit einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie wurden im 2009 im Raum der Churerstrasse und im Raum Bäumlisorkel mögliche ortsbaulich verträgliche Standorte für die erforderlichen Tunnelportale geklärt. Weiter wurden anfangs 2010 für den Raum Bäumlisorkel mittels Vertiefungsstudie die Potentiale in baulicher und verkehrlicher Hinsicht für einen Ausbau des Bahnhofs Stadt und eine bauliche Entwicklung Bäumlisorkel untersucht. Im Rahmen einer technischen Machbarkeitsstudie «Kernumfahrung Rorschach» werden alle drei Linienfüh-

rungsvarianten untersucht. Anschliessend erfolgen die Zweckmässigkeitsprüfung und die Erarbeitung des Genehmigungsprojekts. Im Strassenbauprogramm 2009–2013 ist das Vorhaben mit Priorität A aufgeführt. Das Vorhaben soll 2013 genehmigungsreif sein.

Abb. 20: Südliche Kernumfahrung Rorschach



Mit der Kernumfahrung Rorschach kann das Stadtzentrum zusätzlich zum neuen Autobahnanschluss im Raum Witen stark vom Verkehr entlastet werden.

### 5.1.2. Entlastungsstrasse Linthgebiet

Die Region ZürichseeLinth beantragt, die regionale Entlastungsstrasse A53 – Gaster in die Liste der Vorhaben, deren Linienführung in Erarbeitung ist, aufzunehmen. Durch eine Entlastungsstrasse sollen Industrien und Einkaufszentren besser an die A53 angeschlossen werden, um die Ortsdurchfahrten zu reduzieren. Die neuesten Zahlen gehen von Verkehrsentslastungen von 80 % für Uznach und 50 % für Schmerikon aus.

Die Entlastungsstrasse Uznach ist im 15. Strassenbauprogramm als Vorhaben der Priorität B aufgeführt. Die Dringlichkeit des Projektes ist dem kantonalen Tiefbauamt bekannt, weshalb den betroffenen Gemeinden eine Weiterbearbeitung des Vorhabens innerhalb des 15. Strassenbauprogrammes in Aussicht gestellt wurde. Derzeit ist beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen die Zweckmässigkeitsbeurteilung im Gang.

### 5.1.3. Ostumfahrung Altstätten

Altstätten liegt als einzige Stadt des St.Galler Rheintals im Kreuzungspunkt zahlreicher Strassenverbindungen. Die Kantonsstrasse Nr. 1 als Nord-Süd-Verbindung von St. Margrethen nach Bad Ragaz trifft hier auf die Strassenverbindungen über den Stoss (Gais, Appenzell), den Ruppen (Trogen, Speicher) und nach Oberegg/Heiden; die Kriessernstrasse führt zum Autobahnanschluss (A13). All diese Verbindungen führen durch den historischen Stadtkern, was zu erheblichen Konflikten zwischen Siedlung und Verkehr führt. Mittels einer Entlastungsstrasse Süd (bereits in Betrieb) und einer Ostumfahrung (Kriessern- bis Feldwiesen-, resp. Rorschacherstrasse) sollen diese Konflikte entschärft werden (Abb. 21).

Abb. 21: Ostumfahrung Altstätten



Altstätten liegt im Kreuzungspunkt zahlreicher Strassenverbindungen, die alle durch den historischen Stadtkern führen. Mittels einer Entlastungsstrasse Süd (bereits in Betrieb) und einer Ostumfahrung soll die Situation entschärft werden.

Von den verschiedenen Zufahrten nach Altstätten weisen die Rorschacherstrasse und die Oberrietstrasse die höchsten Verkehrsbelastungen auf, gefolgt von der Kriessernstrasse. Angesichts der Topographie, der Verkehrsbelastungen und der im Jahr 2000 ermittelten Durchgangsverkehrsanteile ist es plausibel, dass eine Entlastung des Ortskerns in der Verbindung der Oberriet-

der Kriessern- und der Rorschacherstrasse gesucht wird. Nachdem die Entlastungsstrasse Süd in Betrieb ist, fehlt noch das Teilstück zwischen Kriessern- und Rorschacherstrasse.

Bei diesem Teilstück stellt sich primär die Frage des Anschlusses an das bestehende Strassennetz im Norden: Soll der Anschluss an die Rorschacherstrasse via Kesselbachstrasse erfolgen (Mehrbelastung des Ortsteils Lüchingen) oder soll die Ostumfahrung erst nördlich von Lüchingen an die Rorschacherstrasse anschliessen (Mehrbelastung Natur und Landschaft). Denkbar ist auch eine Lösung, welche beide Elemente enthält.

Die Ostumfahrung ist im 15. Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen enthalten. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung ist abgeschlossen und der Auftrag gemäss Strassenbauprogramm fertig gestellt. Die weiteren Schritte sind noch nicht klar definiert, resp. es gibt verschiedene Szenarien: Die Weiterbearbeitung zum Auflageprojekt wird sowohl im nächsten Strassenbauprogramm, als auch ins Aggloprogramm angemeldet. Je nach Priorisierungsverlauf (in beiden Programmen) steht eine Realisierung frühestens ab Mitte 16. Strassenbauprogramm zur Diskussion.

#### ***5.1.4. Erschliessung Valens***

Die Dörfer Pfäfers und Valens sind durch das Taminatal voneinander getrennt. Die kürzeste Verbindung der beiden Dörfer führt durch den Dorfkern von Bad Ragaz. Die linksseitige Valenserstrasse ist mehrheitlich in einem schlechten Zustand. Zwischen Bad Ragaz und Valens liegt sie in einem aktiven Rutschgebiet. Eine Sanierung der Strassenverbindung ist unumgänglich. Die geologischen Untersuchungen zeigten aber, dass die Strasse in dieser Lage langfristig nicht gehalten werden kann.

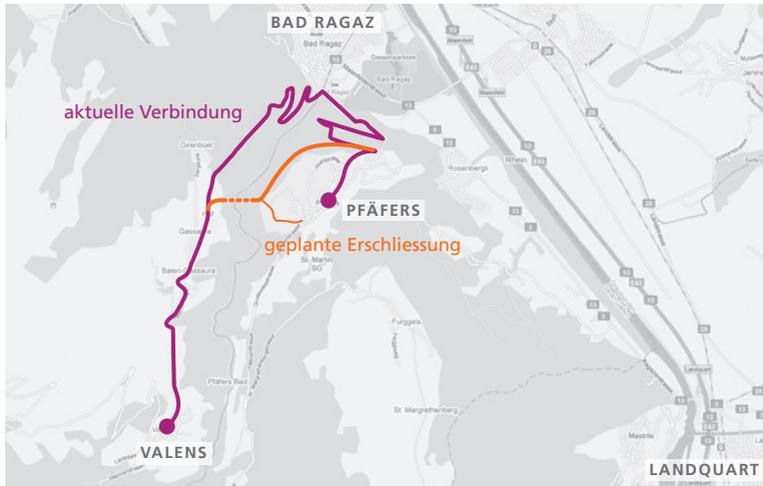
Im Zuge der Ausarbeitung von Sanierungsmöglichkeiten wurden auch Alternativen einer neuen Talquerung geprüft. Dabei hat sich die Variante einer Brücke über das Terminatal gesamthaft als die wirtschaftlichste Lösung dargestellt (Abb. 22). Im April 2008 hiess die Regierung des Kantons St.Gallen die Empfehlung des Preisgerichts des Projektwettbewerbes gut, das erstrangierte Projekt «TaminaBogen» weiterbearbeiten zu lassen. Mit einer Strasse und einer rund 400 Meter langen Brücke über die Taminschlucht sollen die Pfäferserstrasse

und die Valenserstrasse verbunden werden. Die aktiven Rutschgebiete können umfahren und damit eine sichere Erschliessung des Dorfes Valens geschaffen werden. Auch der Dorfkern von Bad Ragaz wird dadurch entlastet. Zudem entstehen grosse Vorteile für den Zusammenhalt der beiden Dörfer; die täglichen Schulwege werden kürzer und sicherer.

Die Gesamtkosten der Brücke und der Verbindungsstrasse von 56 Mio. Franken gehen zu Lasten der aus zweckgebundenen Einnahmen finanzierten Strassenrechnung des Kantons St.Gallen, verteilt auf eine Bauzeit von voraussichtlich vier Jahren.

Im Sommer 2010 hat die St.Galler Regierung Botschaft und Entwurf über den Bau der Brücke samt Verbindungsstrasse verabschiedet und dem Kantonsrat zur Behandlung weiter geleitet.

**Abb. 22: Erschliessung Valens**



*Die Valenserstrasse zwischen Bad Ragaz und Valens kann langfristig nicht gehalten werden. Die Variante einer Brücke über das Taminatal hat sich als wirtschaftlichste Lösung für die Verbindung der beiden Ortschaften dargestellt.*

<b>Verkehrsprojekte Ostschweiz – mit nationaler Bedeutung</b>			
Aufwertung der Anbindung des Wirtschaftsraumes Ostschweiz an die übrige Schweiz und ans Ausland			
<b>Projekte</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Planungsstand/ Realisierungshorizont</b>	<b>Kostenschätzung</b>
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
A1-Spange St.Gallen	Entlastung der Stadtautobahnanschlüsse	Wurde vom Bund ins Programm Engpassbeseitigung aufgenommen. Als einziges Projekt der Problemstufe III ohne Aussagen zur Finanzierung u. zum Realisierungszeitpunkt. Schätzung Tiefbauamt: bis 2025 in 3 Etappen.	1,2 Mrd. (Schätzung)
Verbindung Rheintalautobahnen	Verbindungsstrasse schweizerische und österreichische Nationalstrassen	Planungsverfahren läuft. Schlussbericht im 2010. Realisierungshorizont 2020.	in Abklärung
Nadelöhr Autobahn A1 Winterthur	Ausbau A1 auf sechs Spuren, Erschliessung Winterthur  Standstreifenbewirtschaftung	Kanton und Stadt Winterthur: Eingabe für Aggloprogramm 2.  Planungen des Bundesamt bestehen. Forderung: Realisierung vor 2014.	in Abklärung
<b>Öffentlicher Verkehr</b>			
Entlastung Schienennetz Zürich – Winterthur	Überwerfung Hürlistein für Kapazitätserweiterung (kreuzungsfreies Abbiegen der Züge)	Realisierung 2011 bis 2013. Einsprachen in Bearbeitung.	78 Mio.
	Ausbauten 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich	Realisierung in drei Etappen 2013/2015/2018	390 Mio.
	Brüttener Tunnel	Realisierung offen.	1.3 Mrd
Verbindung St.Gallen – München	Ausbauten Strecke St.Gallen – St.Margrethen im Rahmen von HGV	Fertigstellung bis Ende 2013	80 Mio.
	ÖBB-Ausbau St.Margrethen – Bregenz inkl. neue Rheinbrücke	Fertigstellung bis Ende 2013/14	78 Mio. Euro davon CH-Beitrag 20 Mio. Franken
	Elektrifizierung und Neigtechnikausbau Reisezeitverkürzung bis 1 Stunde	Fertigstellung bis Ende 2015	210 Mio. Euro davon CH-Beitrag 50 Mio. Euro
Verbindung St.Gallen – Stuttgart	Ausbau Strecke St.Gallen – Konstanz im Rahmen von HGV für Schnellzug-Tauglichkeit. Reisezeitverkürzung bis 1 Stunde	bis Ende 2015	60 Mio.
Verbindung Sargans – St.Margrethen	Infrastrukturausbauten im Rahmen von HGV	bis Ende 2013	70 Mio.
Verbindung St.Gallen – Zürich	Stündliche Schnellverbindung	Ende 2015	im Rahmen von ZEB sind zwischen Winterthur und St.Gallen 140 Mio. eingeplant
	Halbstundentakt für Fürstenland nach Zürich	bis Ende 2018	
	Zweite stündliche Schnellverbindung SG – ZH	bis Ende 2018	
Knotenbahnhof St.Gallen	Rahmenplan SBB in Bearbeitung	Realisierungshorizont ab 2020	in Abklärung
<b>Luftverkehr</b>			
Peoples Business Airport St.Gallen-Altenthein	Konzessionierung für Linienbetrieb	von Betreiberin / Kanton derzeit nicht forciert.	–
	Flexibilisierung Betriebszeiten	Traktandum für Kommissionsitzung.	–

### Verkehrsprojekte Ostschweiz – mit regionaler Bedeutung

Aufwertung der Anbindung einer Region an das nationale Verkehrsnetz

Projekte	Beschreibung	Planungsstand/Realisierungshorizont	Kostenschätzung
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Zubringer Appenzellerland	Anbindung Appenzell AR und AI an A1	Dossier wurde im September 2009 Bundesamt für Strassen übergeben. Entscheid Aufnahme ins Grundnetz der Strassen von nationaler Bedeutung durch eidg. Räte wird im 2011 erwartet. Wenn Netzbeschluss erfolgt, Weiterbearbeitung durch ASTRA-Filiale Winterthur. Schätzung Tiefbauamt: bis 2020.	in Abklärung
Autobahnanschluss Region Rorschach	Sicherstellung Entwicklung Region Rorschach und Entlastung in den Zentren von Rorschach und Goldach durch Autobahnanschluss in Goldach-Witen	Genehmigungsprojekt im Strassenbauprogramm 2009 – 2013. Im folgenden Strassenbauprogramm eigentliches Bauprojekt mit allen Verfahren. Realisierungshorizont: 2015 bis 2018.	30 Mio.
A1-Anschluss Wil-West	Zusätzlicher Autobahnanschluss Wil-West mit Ergänzungen zwecks Anschluss an das Kantonsstrassennetz	Wird im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Wil abgehandelt. Im 15. Strassenbauprogramm als Vorhaben der Priorität A geführt. Zweckmässigkeitsbeurteilung im Gange.	noch nicht bekannt
Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	Tunnelbau für Verkehrsverbannung aus Stadtzentrum	Stadtrat muss formellen Stadtratsbeschluss fällen. Ziel: Beginn mit Bau Entlastungsstrasse Ende 2013. Realisierungshorizont: bis 2025 in 3 Etappen.	750 Mio.
Erschliessung Toggenburg	Umfahrungsstrassen Wattwil und Bütschwil	Öffentliche Planaufgaben im Frühjahr 2010.	123 Mio. (Wattwil) 200 Mio. (Bütschwil)
<b>Öffentlicher Verkehr</b>			
S-Bahn St.Gallen 2013	Mit Ausbau wird im Kantonsgebiet Basis gelegt für Regionalverkehrsangebot im Halbstundentakt, bzw. im Kern der Agglomeration St.Gallen im Viertelstundentakt.	Betrieb ab Dezember 2013.	200 Mio. gesamt 50 Mio. Kanton 30 Mio. Kanton Vorfinanzierung aufgrund verspäteter Bundesbeiträge
Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen	Schienerverbindung zwischen dem Appenzellerland und der Innenstadt von St.Gallen	Pläne im Juli 2009 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Definitive Baubewilligung soll bis Ende 2010 vorliegen. Baubeginn: 2013. Bis Ende 2015 erste AB-Züge quer durch St.Gallen.	90 Mio. Anteil je Kanton noch nicht öffentlich

### Verkehrsprojekte Ostschweiz – mit lokaler Bedeutung

Beseitigung von regionalen Engpässen und Aufwertungen der Verkehrsbeziehungen innerhalb einer Region

Projekte	Beschreibung	Planungsstand/Realisierungshorizont	Kostenschätzung
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>			
Südliche Kernumfahrung Rorschach	Umfahrung des Zentrums von Rorschach	Im 15. Strassenbauprogramm 2009 – 2013 als Vorhaben mit Priorität A aufgeführt. Zweckmässigkeitsbeurteilung beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen im Gange.	noch nicht bekannt
Entlastungsstrasse Linthgebiet	Anschluss Industrien, Entlastung Ortsdurchfahrten Uznach und Schmerikon	Im 15. Strassenbauprogramm 2009 – 2013 als Vorhaben mit Priorität B aufgeführt. Zweckmässigkeitsbeurteilung beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen im Gange.	in Abklärung
Ostumfahrung Altstätten	Fortsetzung der Südumfahrung, östlich um den Kern von Altstätten	Im 15. Strassenbauprogramm in der Priorität A geführt. Zweckmässigkeitsbeurteilung im Gange.	noch nicht bekannt
Erschliessung Valens	Talquerung mittels Brücke über Terminatal; Erschliessung Valens, Entlastung Dorfkern Bad Ragaz	Regierung hiess Empfehlung des Preisgerichts des Projektwettbewerbs gut, das erstrangierte Projekt TaminaBogen weiterbearbeiten zu lassen. Im Kantonsrat zur Behandlung.	56 Mio.

## Über den Autor

### René Güntensperger

René Güntensperger, geboren am 31. Juli 1968 in St.Gallen, ist seit Juni 2007 Leiter Kommunikation und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell.



René Güntensperger ist gelernter Schriftsetzer und hat die Eidgenössische Höhere Fachschule «Fachmann der Druckindustrie» abgeschlossen. An der Universität St.Gallen hat er die Studiengänge «KMU-HSG» sowie das «IKM- Intensivseminar für Kommunikation und Management» absolviert.

Er ist verheiratet, Vater einer Tochter und lebt mit seiner Familie in Wittenbach.

---

## Dank

Die Veröffentlichung der vorliegenden Schriftenreihe in Form einer Auslegung der aktuellen Verkehrsprojekte in der Ostschweiz war dank der breitenwilligen Unterstützung verschiedener Experten möglich.

In erster Linie geht der Dank an Urs Kost, Leiter Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, und seinen Stellvertreter Marcel John sowie an Andreas Bieniok, Leiter Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen.

Ebenso möchten wir uns bei allen Personen bedanken, die in verschiedenen Interviews Red und Antwort gestanden sind.

St. Gallen, November 2010



**IHK**  
Industrie- und  
Handelskammer

St.Gallen  
Appenzell

Gallusstrasse 16  
Postfach  
9001 St.Gallen

T 071 224 10 10  
F 071 224 10 60  
[www.ihk.ch](http://www.ihk.ch)