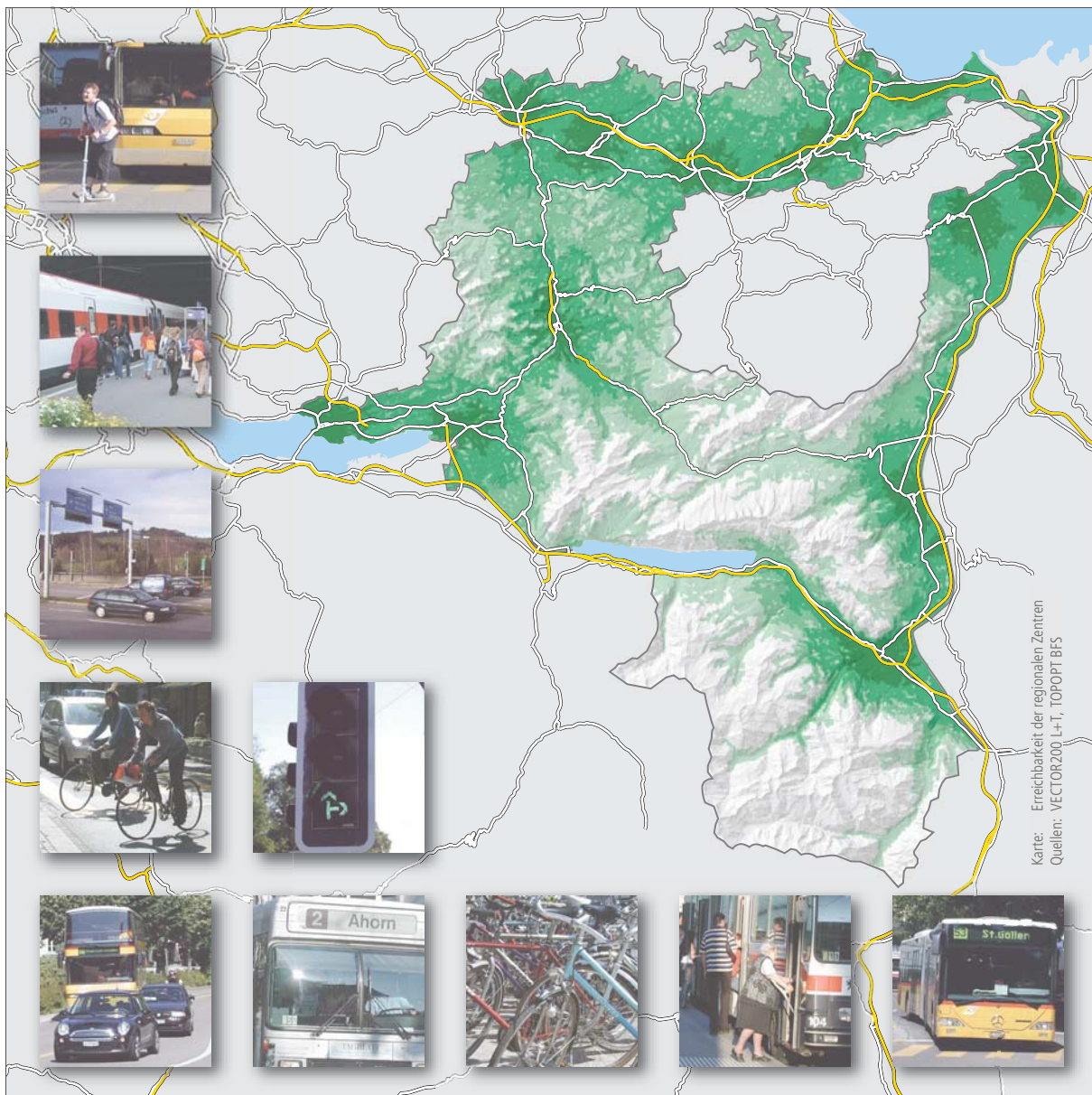




## Mobilität im Kanton St.Gallen



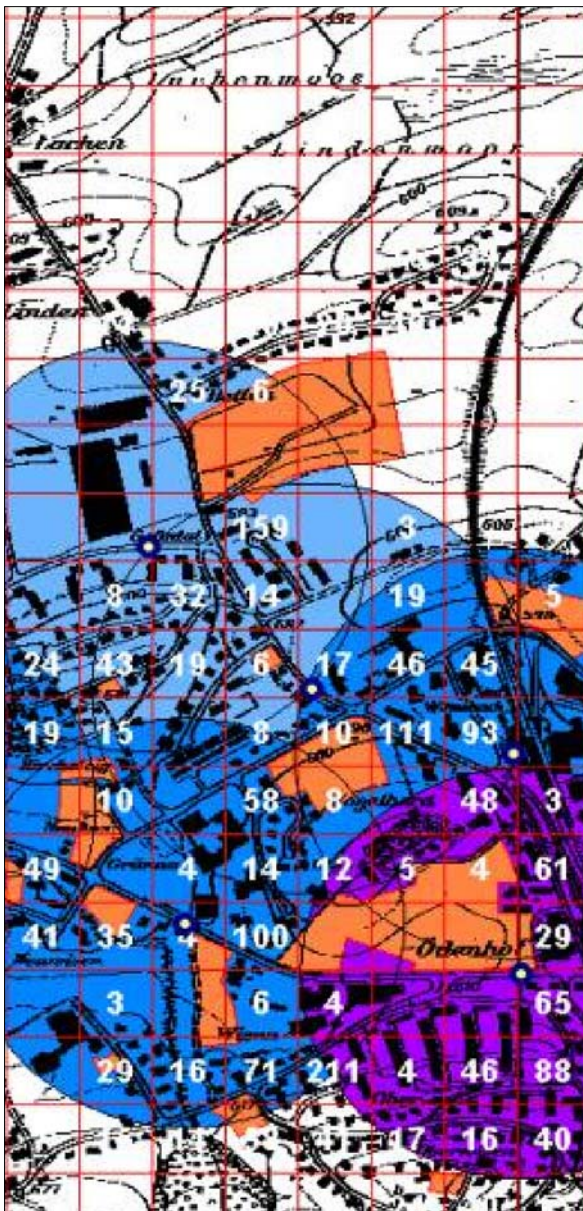


## Mobilität im Kanton St.Gallen

---

<b>Raumbeobachtung: Controlling- und Frühwarnsystem</b>	4
<b>Verkehrsverhalten</b>	6
<b>Erreichbarkeit der Grundversorgung</b>	8
Langsamverkehr	
Langsamverkehr und ÖV	
<b>Erreichbarkeit als Standortfaktor</b>	12
Erschliessungsqualität der Bauzonen (MIV)	
Erschliessungsqualität der Bauzonen (ÖV)	
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	16
Infrastruktur und Auslastung	
Erreichbarkeit der Zentren	
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	20
Infrastruktur	
Angebot	
Einbindung der Gemeinden in das überregionale ÖV-Netz	
<b>Indikatoren</b>	28
Indikatoren zum Thema Verkehr	





Im Jahr 1940 waren im Kanton St.Gallen 2 900 Personenwagen registriert – 60 Jahre später sind es bereits über 200 000 und jährlich kommen rund 5 000 Personenwagen hinzu. Diese eindrucksvolle Entwicklung macht sich indes auf den Strassen negativ bemerkbar. Vor allem in den Agglomerationen führt die Verkehrsbelastung in Spitzenstunden oft zu Staus. Deshalb kommt dem öffentlichen Verkehr zunehmend auch die Rolle zu, das Strassennetz zu entlasten.

Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ist sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons wie auch für die Wohnbevölkerung von zentraler Bedeutung. Deshalb müssen die entsprechenden Infrastrukturen, das Angebot und die erwünschte Siedlungsentwicklung sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. Dabei gilt es, ein möglichst gutes Gleichgewicht zwischen den unterschiedlichen Anliegen aus ökonomischer, ökologischer sowie sozialer Sicht zu finden.

Der zweite Themenbericht der Raubeobachtung des Kantons St.Gallen zeigt einerseits die Abhängigkeiten zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf, andererseits vergleicht er die erhaltenen Resultate mit den Leitsätzen der Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons St.Gallen.

Ueli Strauss  
Leiter Amt für Raumentwicklung

## Raumbeobachtung: Controlling- und Frühwarnsystem

**Die Raumbeobachtung des Kantons St.Gallen soll die für ein vorausschauendes und wirkungsorientiertes Handeln erforderlichen Informationen bereitstellen. Sie beinhaltet deshalb sowohl den Aspekt eines Frühwarnsystems als auch eines Controllings und ist somit eines der wichtigen Arbeitsinstrumente des Amtes für Raumentwicklung. Im Rahmen der Raumbeobachtung wird alle vier Jahre ein Legislaturbericht zu Händen der Regierung erstellt. In den periodisch erscheinenden Themenberichten sollen einerseits die vorgeschlagenen Indikatoren überprüft und andererseits die in den Legislaturberichten behandelten Themen vertieft ausgeleuchtet werden.**

Die Raumplanung hat die Aufgabe, unseren Lebensraum zu erhalten und zu gestalten. Die wichtigsten und intensivsten Nutzungen der Schweiz finden auf weniger als einem Drittel der gesamten Fläche statt. Diese engen räumlichen Verhältnisse bringen es mit sich, dass die vielfältigen Nutzungsansprüche an den Raum sich oftmals gegenseitig konkurrenzieren und deshalb im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung aufeinander abzustimmen sind (Art. 2 RPV). Für diese räumliche Abstimmung müssen die Entwicklung der Raumnutzungen und mögliche Trends bekannt sein. Wichtig ist diesbezüglich nicht nur die Frage nach dem wieviel – sondern auch, wo sich etwas verändert hat. Die Raumbeobachtung hat die Aufgabe, diese Grundlagen zeitgerecht, d.h. vorausschauend, bereit zu stellen, damit die Entscheidungen im Rahmen der Raumordnungspolitik rechtzeitig gefällt werden können.

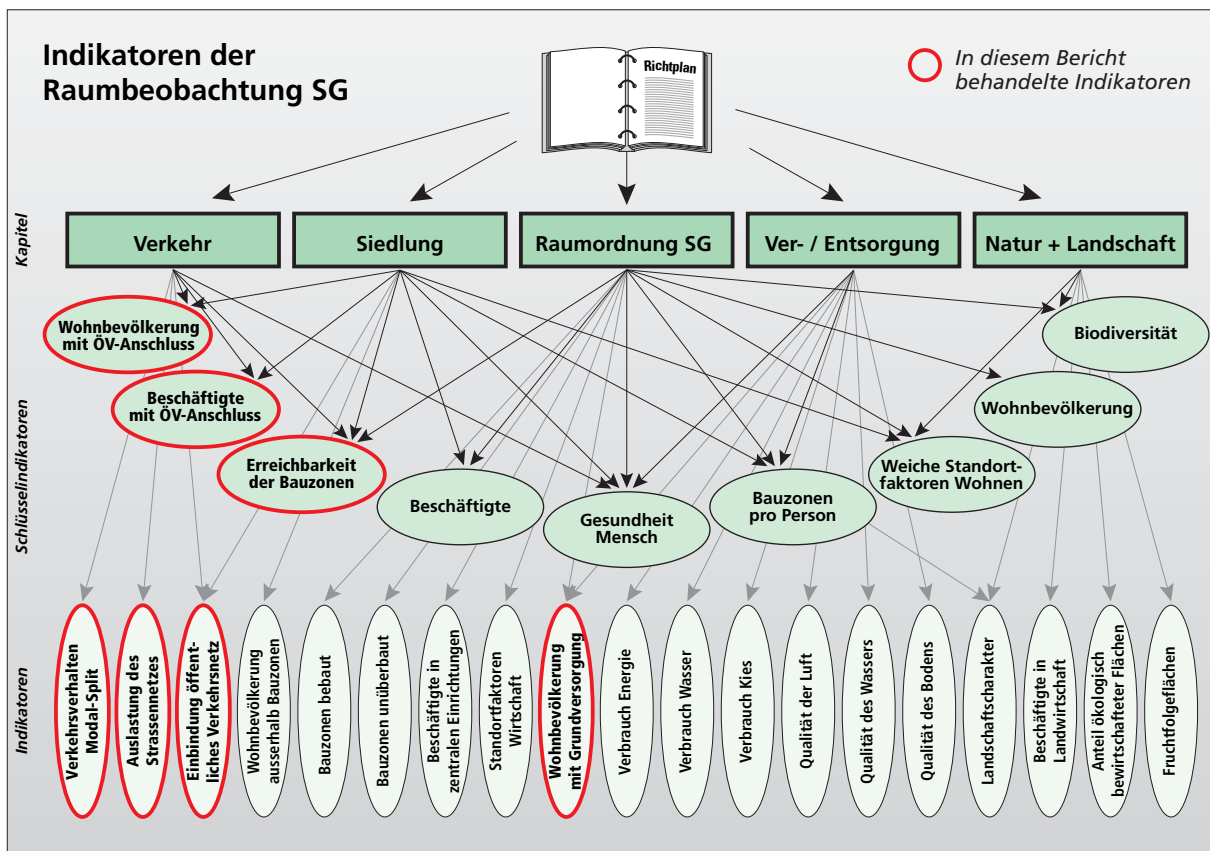
Nebst dem Bereitstellen von Entscheidungsgrundlagen prüft die Raumbeobachtung auch die Wirksamkeit des kantonalen Richtplans. Dieses «Controlling» stützt sich in erster Linie auf die im Richtplan formulierten Leitsätze. Um die Entwicklung der unterschiedlichen Raumnutzungen sichtbar und messbar zu machen, werden Indikatoren eingesetzt. Ähnlich einem Fiebermesser können diese über Veränderungen im Raum Auskunft geben. Gute Indikatoren sind deshalb das Eine – daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen, ist das Andere. Um ein optimales Indikatoren-Set zu erhalten, wurde deshalb das folgende Vorgehen gewählt: In einem ersten Schritt erarbeiteten wir ein für die Bedürfnisse des Kantons St.Gallen ausgerichtetes Indikatoren-Set. Im zweiten Schritt wird dieses mit den verschiedenen Indikatoren anderer Kantone und des Bundes abgeglichen. Im dritten Schritt sollen schliesslich einerseits die Tauglichkeit dieser Indikatoren überprüft und andererseits genaue Definitionen und allenfalls realistische Soll-Werte erarbeitet werden.

Der vorliegende Themenbericht basiert auf verschiedenen Daten zum öffentlichen Verkehr und zum Individualverkehr. Die Angaben zum Verkehrsverhalten stammen aus den Mikrozensus 2000 und 2005. Da im aktuellen Mikrozensus (2005) lediglich Auswertungen zur Ostschweiz vorliegen, stammen die detaillierten Auswertungen zum Kanton St.Gallen aus dem Mikrozensus 2000. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden mit Auswertungen aus dem elektronischen Fahrplan 2004 der SBB verknüpft. Die Erreichbarkeiten im Individualverkehr wurden

aufgrund der aktuellen digitalen Karte 1:25 000 (VEKTOR25) des Bundesamtes für Landestopographie und des digitalen Höhenmodelles (TOPOPT) des Bundesamtes für Statistik in einem 25m-Raster berechnet. Dabei wurden die Strassenkategorien, die Steigungen sowie die Temporeduktion in den Ortschaften berücksichtigt und je nach Fragestel-

lung zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr unterschieden.

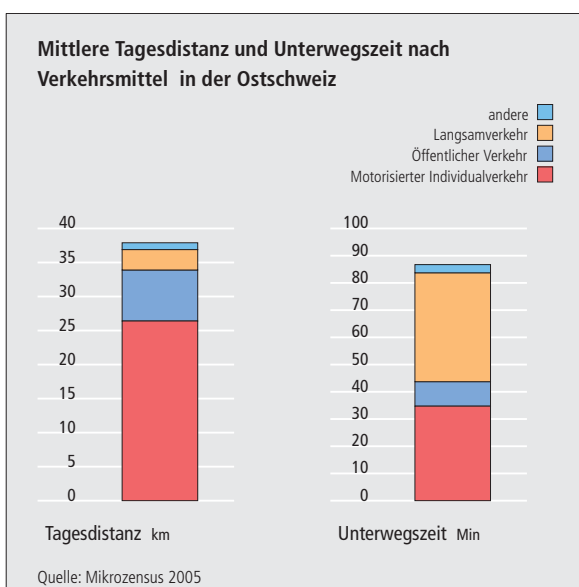
Als Grundlagendaten werden in diesem zweiten Themenbericht die Daten aus der Volkszählung 2000 (VZ2000) im Hektarraster verwendet.



## Verkehrsverhalten

Das durchschnittliche Verkehrsverhalten der Bevölkerung des Kantons St.Gallen unterscheidet sich nur wenig vom Verhalten der übrigen Schweizerinnen und Schweizer. Der motorisierte Individualverkehr (im Folgenden abgekürzt MIV) ist nach wie vor dominierend, insbesondere beim Freizeit- und Einkaufsverkehr. Der öffentliche Verkehr (im folgenden abgekürzt ÖV) spielt vor allem beim Pendlerverkehr eine wichtige Rolle. Für die kombinierte Mobilität und für kurze Distanzen ist der Langsamverkehr (im folgenden abgekürzt LV) von zentraler Bedeutung. Bei der Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen zeigt sich, dass erst ab einem Halbstunden-Takt des ÖV vermehrt auf den MIV verzichtet wird.

Der Modalsplit zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den gefahrenen Distanzen und an der Unterwegszeit. Gemäss dem Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten legt eine im Kanton St.Gallen lebende Person pro Tag rund 37,9 Kilometer zurück und ist dabei ca. 87 Minuten unterwegs (ohne Luft- und Schiffsverkehr). Von der Tagesdistanz werden 7,5 Kilometer mit dem ÖV (Bahn, Bus, Postauto), 26,4 Kilometer mit dem MIV (Auto, Motorrad, Mofa) und 3 Kilometer mit dem LV (zu Fuss, Fahrrad) absolviert. Unter Ausklammerung der restlichen Verkehrsmittel ergibt sich eine prozentuale Aufteilung von 20,3 % ÖV, 71,6 % MIV und 8,1 % LV. Dies entspricht ziemlich genau dem Schweizer Durchschnitt von 21,3 % ÖV, 70,7 % MIV und 8 % LV.



Bei der Unterwegszeit ist der LV-Anteil erwartungsgemäss deutlich höher als bei der Tagesdistanz: 47,6 % bzw. 40 der insgesamt 87 Minuten (ohne Luft- und Schiffsverkehr) sind dem Langsamverkehr zuzuordnen. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt (46,2 %) verbringt die St.Galler Bevölkerung mehr Zeit zu Fuss oder auf dem Fahrrad (LV). Der ÖV-Anteil von 10,7 % und der MIV-Anteil von 41,7 % liegen infolgedessen leicht unter dem Schweizer Mittel von 11,5 % respektive 42,3 %.

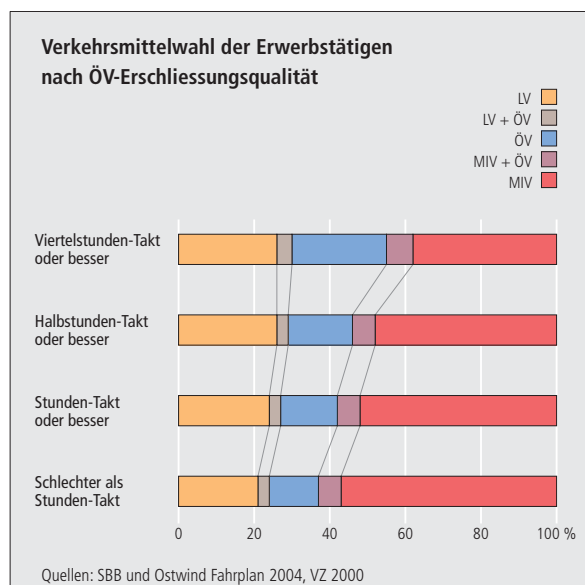
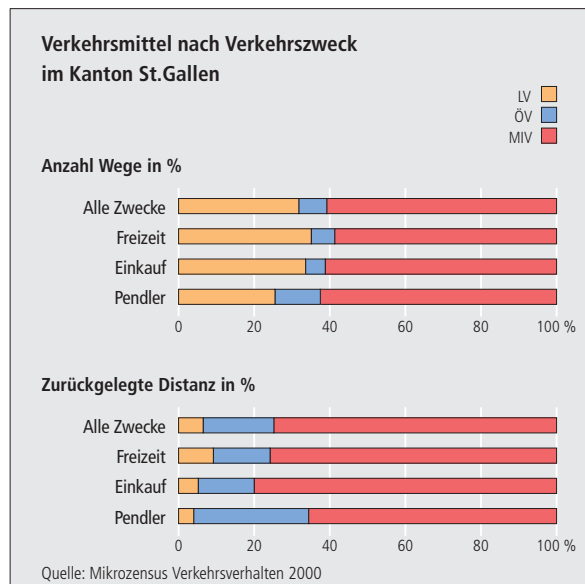
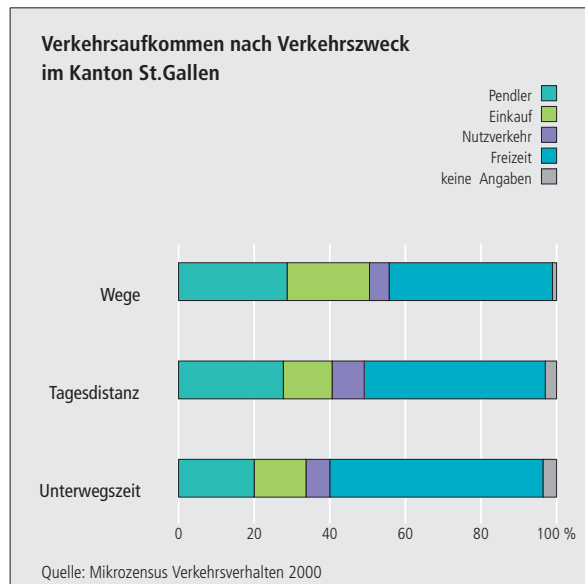
Die Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke hat sich seit 1994 kaum verändert. Der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck ist Freizeit, auf welchen 48 % der Tagesdistanz und 56 % der Unterwegszeit fallen. 28 % der Distanz und 20 % der Zeit ist auf das Pendeln zwischen Wohn- und

Arbeits- bzw. Ausbildungsort zurückzuführen. Rund 13 % der Tagesdistanz und 14 % der Unterwegszeit wird für den Verkehrszweck «Einkauf» aufgewendet.

Interessant ist der Blick auf die Verkehrsmittelwahl bei den verschiedenen Verkehrszwecken. Durchschnittlich werden knapp 20% der mittleren Tagesdistanz mit dem ÖV zurückgelegt. Mit rund 30% ist der ÖV-Anteil beim Pendler-Verkehr überdurchschnittlich hoch. Beim Einkaufs- und beim Freizeitverkehr werden nach wie vor über drei Viertel der Distanz mit dem MIV und nur knapp 15% mit dem ÖV zurückgelegt. Im Vergleich zum ÖV und MIV trägt der LV nicht viel zur gesamten Tagesdistanz bei, insbesondere bei kurzen Strecken ist seine Rolle aber nicht zu unterschätzen. Es werden kurze, dafür aber viele Wege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Bei der Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen (gemäss Volkszählung 2000) zeigt sich, dass diese je nach Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr variiert. Für die Berechnung wurden Personen als erschlossen angenommen, die einen Bahnhof in 500 Meter bzw. eine Bushaltestelle in 300 Meter erreichen. Von den Erwerbstätigen, die mit einem Stunden-Takt bedient werden, benutzen 15 % den ÖV und weitere 9% kombinieren ihn mit LV oder MIV. Der Anteil der Personen, welche ausschliesslich den MIV verwenden, beträgt 52%. Erst bei einem Halbstunden-Takt-Angebot scheinen die Erwerbstätigen vermehrt auf den MIV zu verzichten: Noch 48% benutzen ausschliesslich den MIV. Der Anteil an Pendlern, die den ÖV benutzen, steigt auf 17% und der LV-Anteil liegt bei 26%. Bei einem Viertelstunden-Takt-Angebot benutzen noch 38% den MIV und bereits 25% den ÖV.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Anzahl der Pendler, die den ÖV benutzen, mit zunehmender ÖV-Erschliessungsqualität auf Kosten des MIV zunimmt. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs macht allerdings eine hohe ÖV-Erschliessungsqualität (z.B. Viertelstundentakt oder eine direkte Verbindung) nur dort Sinn, wo auch ein grosses ÖV-Nutzer-Potential vorhanden ist (z.B. dicht bebautes Quartier).



## Erreichbarkeit der Grundversorgung

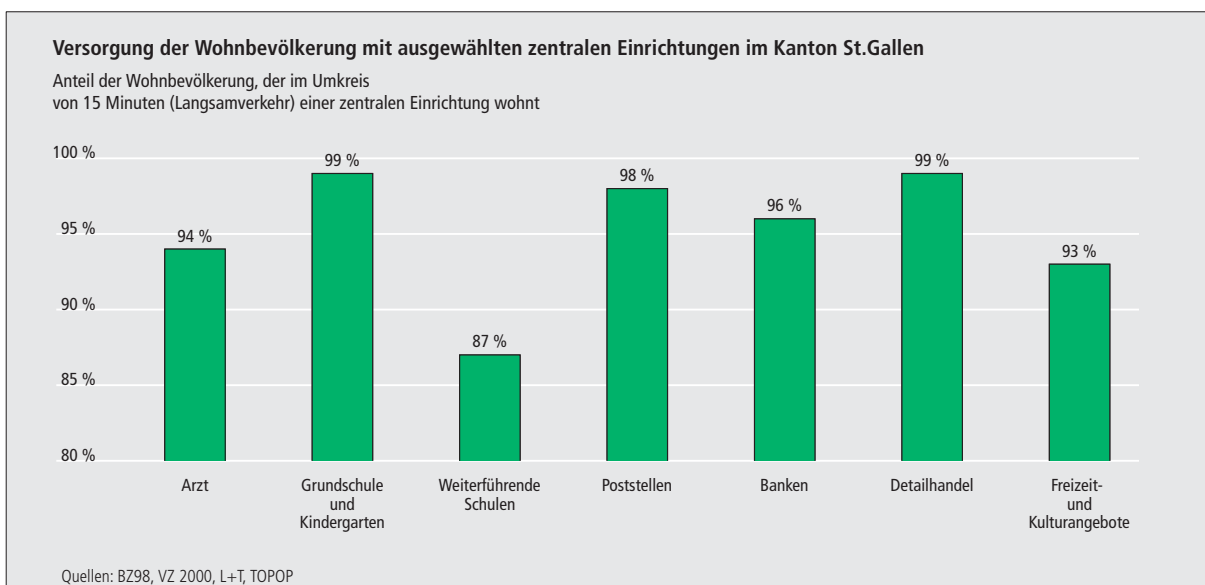
### Langsamverkehr

Ein wichtiges Thema ist die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen wie Arztpraxen, Schulen, Poststellen, Banken, Läden und Freizeiteinrichtungen. Im Rahmen der Betriebszählungen des Bundesamtes für Statistik werden die Standorte der Betriebe nach Wirtschaftsart erfasst. Die Lagegenauigkeit dieser Erhebung ist der Hektarraster (Ausdehnung von 100 m x 100 m).

Um die effektive Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen zu ermitteln, wurde die Fahrzeit von jedem Standort im Kanton zur nächsten zentralen Einrichtung berechnet. Als mittlere Fahrgeschwindigkeit wurde, basierend auf den Resultaten des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, dieje-

nige eines Fahrrades mit ca. 12 km/h angenommen. Berücksichtigt wurden zudem die Steigung und die benutzte Strassenkategorie. Als mit einer zentralen Dienstleistung «versorgt» oder «erschlossen» gelten alle Standorte, die nicht weiter als 15 Minuten von einer betrachteten Einrichtung entfernt sind – das entspricht maximal rund drei Kilometern.

Die Bevölkerung ist am besten mit Einkaufsmöglichkeiten und Grundschulen bzw. Kindergärten versorgt. 98 % der Wohnbevölkerung können innerhalb von 15 Minuten an eine Poststelle gelangen. Etwas weniger gut ist die Versorgung mit Ärzten (94 %) und Freizeitangeboten (93 %). Immerhin noch 87 % der Bevölkerung wohnen in der Nähe einer weiterführenden Schule.





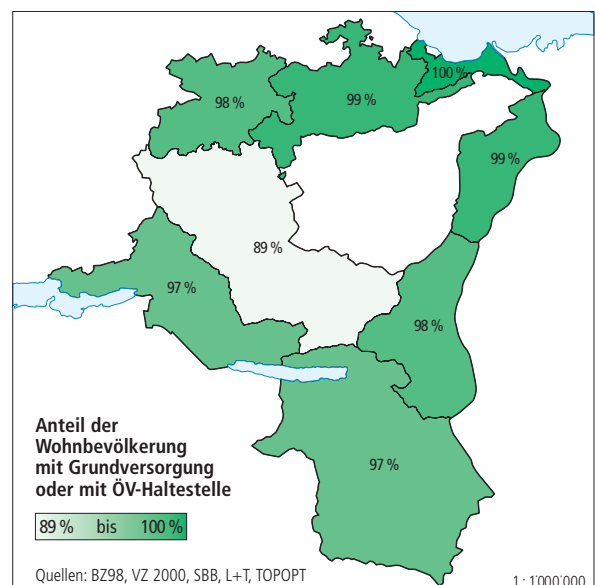
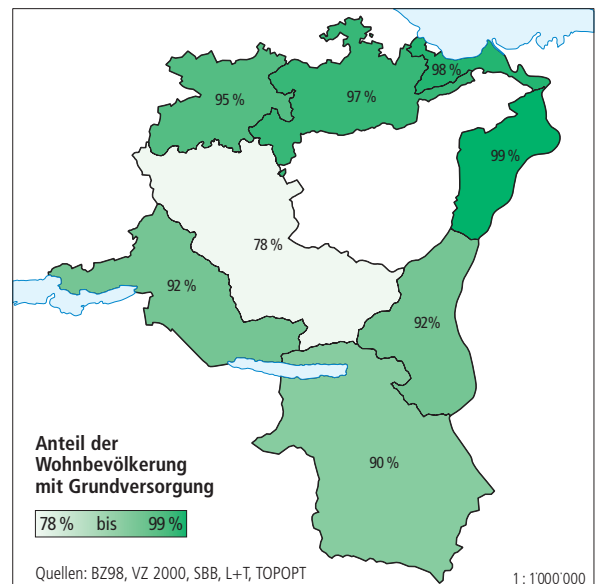


## Erreichbarkeit der Grundversorgung

### Langsamverkehr und ÖV

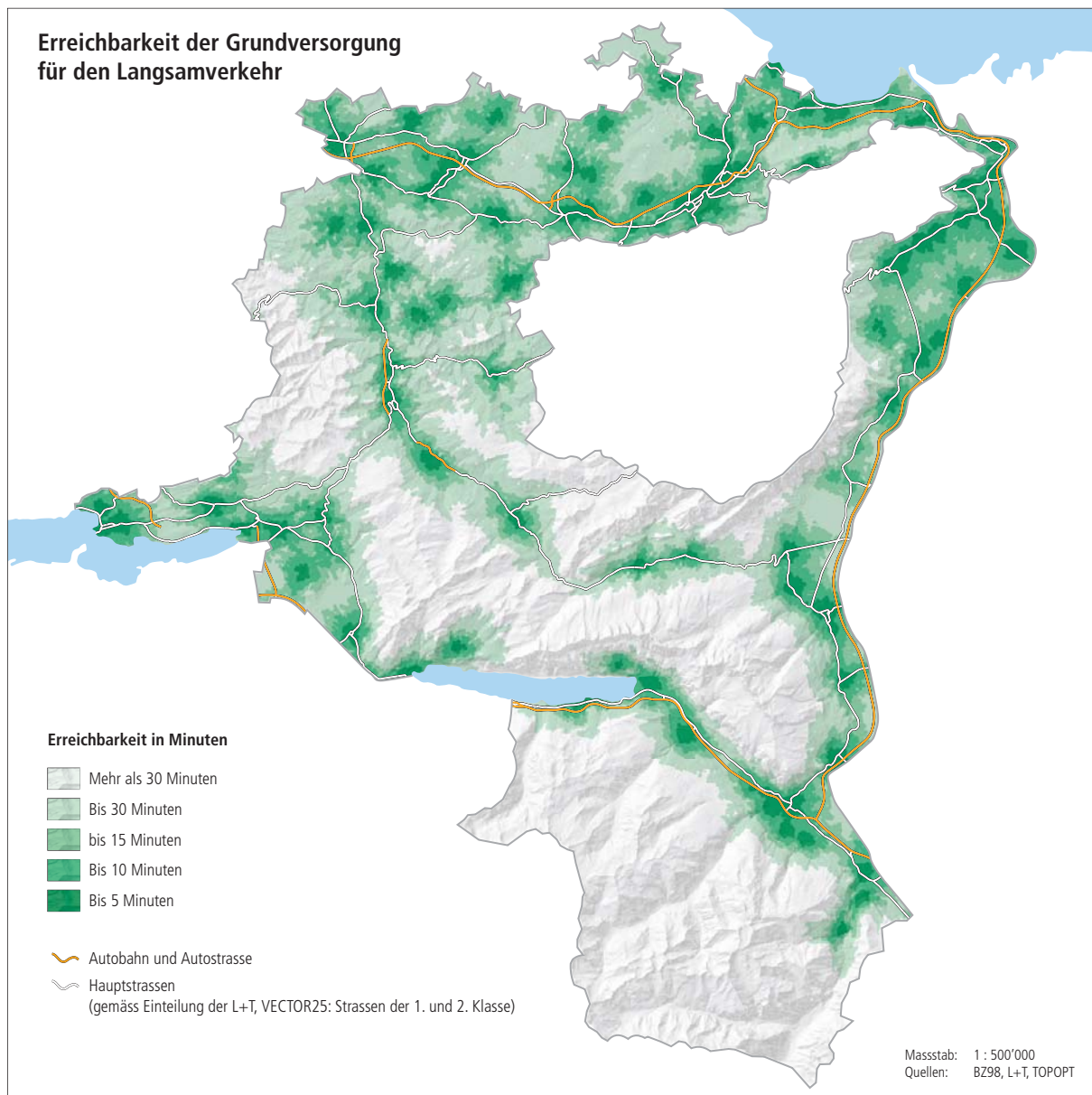
Wir gehen davon aus, dass mindestens je eine Arztpraxis, eine Grundschule bzw. ein Kindergarten, eine Poststelle sowie ein Laden mit Nahrungsmitteln innerhalb einer Viertelstunde erreichbar sein (mit LV) muss, um von einer genügenden Grundversorgung durch zentrale Einrichtungen sprechen zu können. Mit dieser Definition sind 94 % der Wohnbevölkerung im Kanton St.Gallen genügend versorgt. Unter der Annahme, dass zusätzlich alle Personen im Umkreis von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine genügende Grundversorgung aufweisen, erhöht sich der Anteil gar auf 98 %.

In einem ersten Schritt betrachten wir die direkte Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen mit Hilfe des Langsamverkehrs (zu Fuss oder mit dem Fahrrad). Den weitaus grössten Anteil der Bevölkerung mit genügender Grundversorgung weisen die Regionen Rheintal (99%), Rorschach (98%) und St.Gallen (97%) auf. Demgegenüber ist dieser Anteil in den ländlichen Regionen deutlich geringer. Insbesondere das Toggenburg mit den Streusiedlungsgebieten weist nur einen Anteil von 78% auf. Alle anderen Regionen liegen über der 90%-Grenze. Vergleicht man die verschiedenen Gemeindearten gemäss der Einteilung des Bundesamtes für Statistik, zeigt sich das gleiche Bild: die Bevölkerung in den Zentren wird beinahe flächendeckend mit den wichtigsten zentralen Einrichtungen versorgt (99%), während in den «ländlichen Gemeinden» nur gerade 65% der Bevölkerung abgedeckt werden.



Grundsätzlich können die zentralen Einrichtungen aber nicht nur direkt zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem motorisierten Individualverkehr, sondern auch mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erreicht werden. Da es sich um eine minimale ÖV-Grundversorgung handelt, wurden alle Haltestellen mit mindestens vier Kurspaaren pro Tag berücksichtigt und die maximale Distanz zur Haltestelle mit 5 Minuten angenommen (Basis Fahrplan 2004). Insbesondere im Toggenburg steigt nun der Anteil der mit den wichtigsten zentralen Einrichtungen versorgten Einwohner sprunghaft auf 89% an. Auch die anderen Regionen verbessern sich teilweise markant und liegen nun zwischen 97% (Sarganserland und Linthgebiet) und 100% (Region Rorschach).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Bevölkerungsanteil, der mit einer genügenden Grundversorgung bedient wird, wesentlich von derjenigen zentralen Einrichtung beeinflusst wird, welche die geringste Dichte an Standorten aufweist. Im Kanton St.Gallen ist dies das «Netz» der Arztpraxen und Spitäler: nur 94% aller Einwohner wohnen im Umfeld einer Arztpraxis. Vergleicht man die Gemeindearten, wird der Unterschied zwischen Stadt und Land deutlich: in den Zentren wohnen 99% der Einwohner im Umkreis von 15 Minuten um eine Arztpraxis – in agrarischen Gemeinden sind es noch 65%.

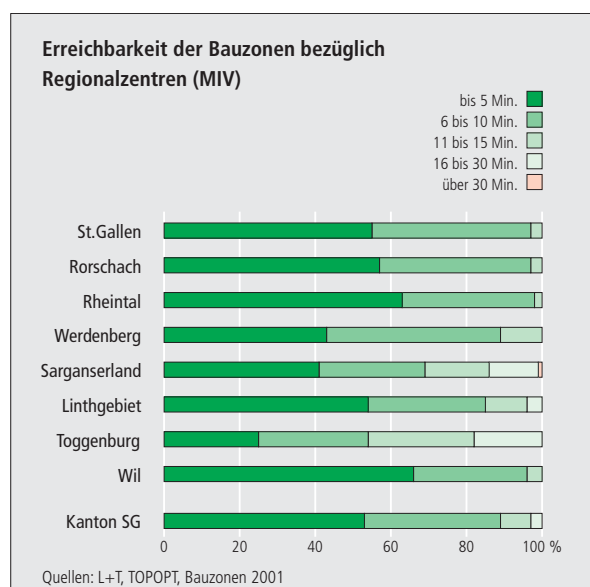
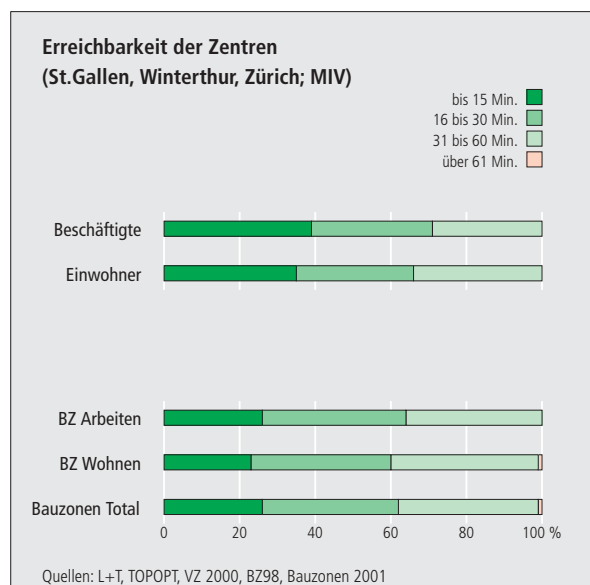


## Erschliessungsqualität der Bauzonen (MIV)

Die Erreichbarkeit ist einer der wichtigen Faktoren, die das Standortwahlverhalten von Unternehmen und der Wohnbevölkerung beeinflussen. Aus raumplanerischer Sicht ist deshalb die Einbindung der Bauzonen in die räumlichen Strukturen ein grundlegendes Anliegen. So liegt etwas mehr als die Hälfte aller Bauzonen im Umkreis von fünf Minuten um ein Regionalzentrum. Zudem liegen beinahe zwei Drittel aller Bauzonen in einer Distanz von maximal fünf Minuten um einen Autobahnanschluss. Die Grundlage für diese Berechnung bilden die Fahrzeiten des MIV. Allgemein zeigt sich, dass besser erreichbare Zonen dichter überbaut werden.

Die angenommenen Fahrgeschwindigkeiten für die Erreichbarkeitsberechnungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) basieren auf den Forschungsergebnissen des Institutes für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich. Dabei wurden die Strassenkategorien, das Siedlungsgebiet, Hindernisse wie Seen und Flüsse sowie die Steigung des Geländes berücksichtigt.

Im Kanton St.Gallen wohnen 34% der Bevölkerung im Umkreis von 15 Minuten um eines der Zentren St.Gallen, Winterthur und Zürich. In maximal 30 Minuten erreichen bereits 66% und in 60 Minuten annähernd 100% ein Hauptzentrum. Die abgelegensten Wohngebiete mit über 60 Minuten Fahrzeit liegen im Sarganserland. Im Gegensatz zur Wohnbevölkerung (34%) und zu den Beschäftigten (39%) liegen nur 26% der Bauzonen im Umkreis von maximal 15 Minuten (Basis MIV) um eines der Hauptzentren. Ganz allgemein ist festzustellen,





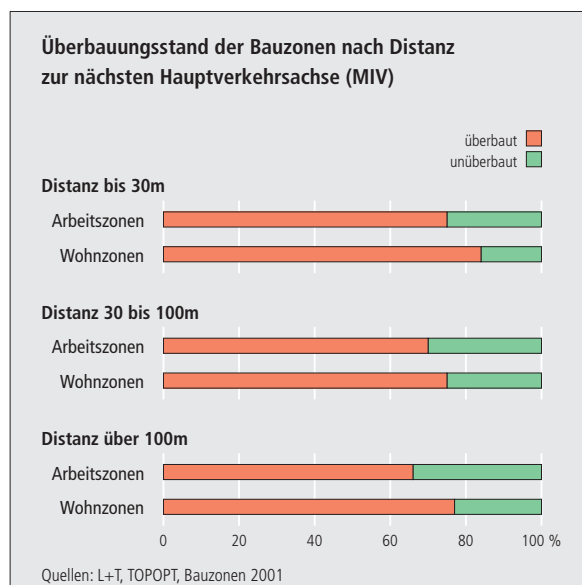
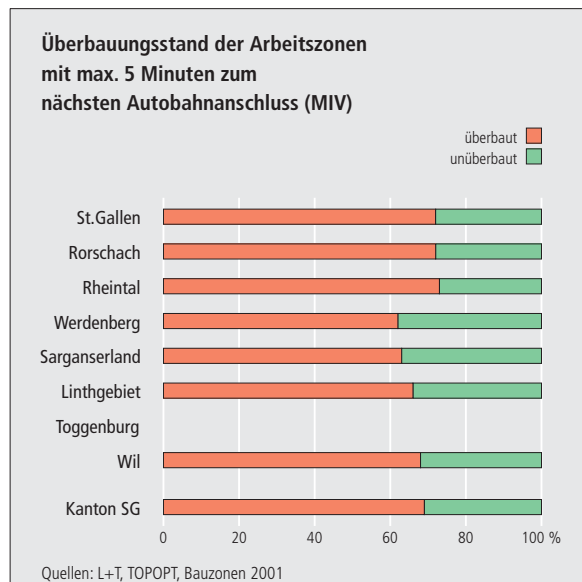
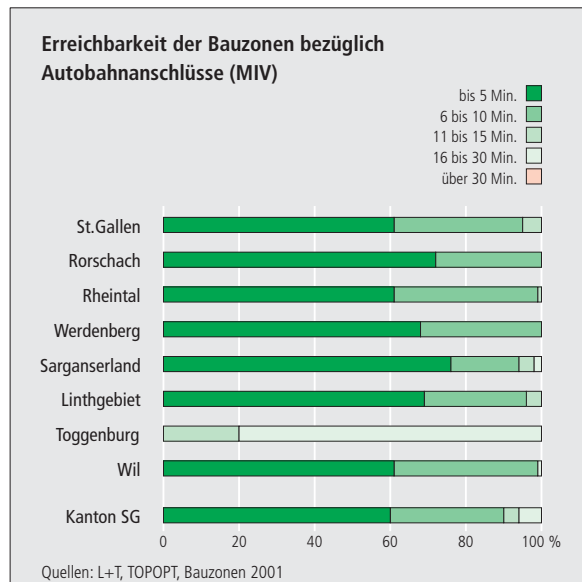
dass in den kommunalen Zonenplänen die reinen Arbeitszonen (insbesondere Gewerbe-Industrie-Zonen; Industriezonen) an einer besser erschlossenen Lage liegen als die Zonen für Wohnen oder gemischte Nutzung (insbesondere Wohn-Gewerbe-Zonen; Kernzonen). 26% der Arbeitszonen bzw. 23% der Wohn- und Mischzonen liegen maximal 15 Minuten von einem Hauptzentrum entfernt.

Dasselbe gilt für die Erreichbarkeit der Regionalzentren (gemäss kantonalem Richtplan) Rapperswil-Jona, Uznach, Wattwil/Lichtensteig, Wil, Uzwil, Gossau, Rorschach/Rorschacherberg, Heerbrugg, Altstätten, Buchs und Sargans. In der Region Wil liegen 66%, im Rheintal 63% und in der Region Rorschach 58% der Bauzonen im Umkreis von fünf Minuten um das nächste Regionalzentrum. Demgegenüber sind es nur 25% im Toggenburg.

Für viele Wirtschaftszweige ist der Anschluss an das übergeordnete Autobahnnetz überaus wichtig. Im Kanton St.Gallen liegen 60% aller Bauzonen in einer maximalen Fahrdistanz von fünf Minuten von einem Autobahnanschluss entfernt. Einen ausserordentlich hohen Anteil an sehr gut gelegenen Bauzonen weisen die Regionen Sarganserland (76%), Rorschach (72%), das Linthgebiet (69%) sowie Werdenberg (68%) auf. Aufgrund der Linienführung des Nationalstrassennetzes liegt das Toggenburg diesbezüglich etwas abseits: um den nächsten Autobahnanschluss zu erreichen, muss im besten Fall bereits über zehn Minuten gefahren werden. Trotzdem erreicht man von allen Bauzonen aus die nächste Autobahneinfahrt in weniger als 30 Minuten.

Betrachten wir den Überbauungsstand der Arbeitszonen in unmittelbarer Umgebung um die Autobahnanschlüsse, zeigt sich, dass die Regionen Rheintal (27%), St.Gallen (28%) und Rorschach (28%) im Verhältnis zur eingezonten Fläche über relativ wenig freie Arbeitszonen verfügen. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass das flächenmässig grösste Angebot an unüberbauten Arbeitszonen mit 126 Hektaren in der Region St.Gallen liegt, gefolgt von den Regionen Wil (105 ha), Rheintal (96 ha) und Werdenberg (89 ha).

Die Grafik «Überbauungsstand der Bauzonen nach Distanz zur nächsten Hauptverkehrsachse (MIV)» zeigt, dass das Bauland im Umfeld von Hauptverkehrsachsen (Durchgangs- und Verbindungsstrassen) deutlich dichter überbaut ist als Bauland in entfernten Zonen.

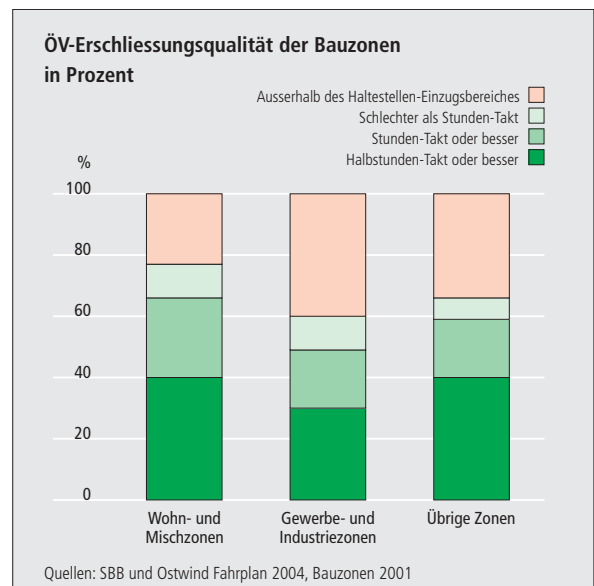
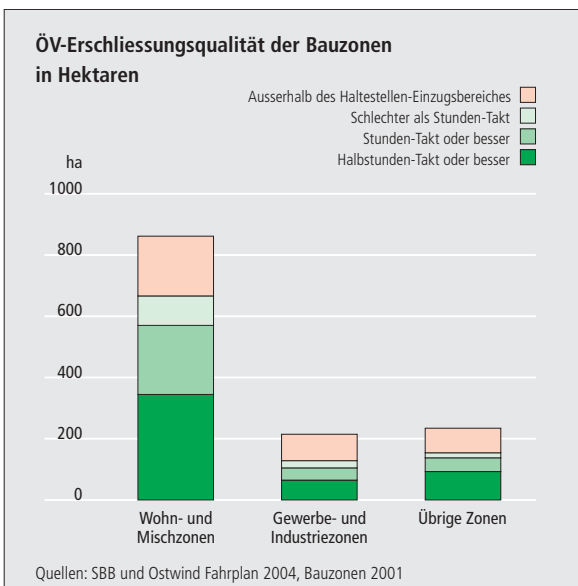


## Erschliessungsqualität der Bauzonen (ÖV)

Für künftige Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden ist die Verfügbarkeit von nicht überbautem Bauland von zentraler Bedeutung. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr kann die Attraktivität solcher Baulandreserven zusätzlich steigern. Erwartungsgemäss sind im Kanton St.Gallen nicht überbaute Zonen deutlich schlechter mit dem ÖV erschlossen als bereits überbaute. Zudem unterscheidet sich die Erschliessungsqualität zwischen den Zonenarten: Wohn- und Mischzonen sind besser erschlossen als Gewerbe-, Industrie- und die übrigen Bauzonen. Gesamtkantonal betrachtet sind die Baulandreserven in den Regionen Wil und St.Gallen am besten an den ÖV angebunden.

Von den im Jahre 2001 insgesamt rund 13 000 Hektaren (überbauten und nicht überbauten) Bauzonen des Kantons St.Gallen sind rund zwei Drittel der Wohn- und Mischzone und je ein Sechstel der Gewerbe- und Industriezone bzw. den übrigen Bauzonen zugeschrieben. Die Erschliessung durch den ÖV – werktags zwischen 6 und 20 Uhr – ist in den oft zentral gelegenen Wohn- und Mischzonen am besten. 66% der Fläche dieser Zonen liegen im Einzugsbereich einer Haltestelle mit mindestens einem Stunden-Takt. Deutlich tiefer ist dieser Flächenanteil bei den übrigen Bauzonen (59%) und bei den Gewerbe- und Industriezonen (49%).

Da sich das ÖV-Angebot stark an der Nachfrage orientiert, sind bereits überbaute Zonen besser

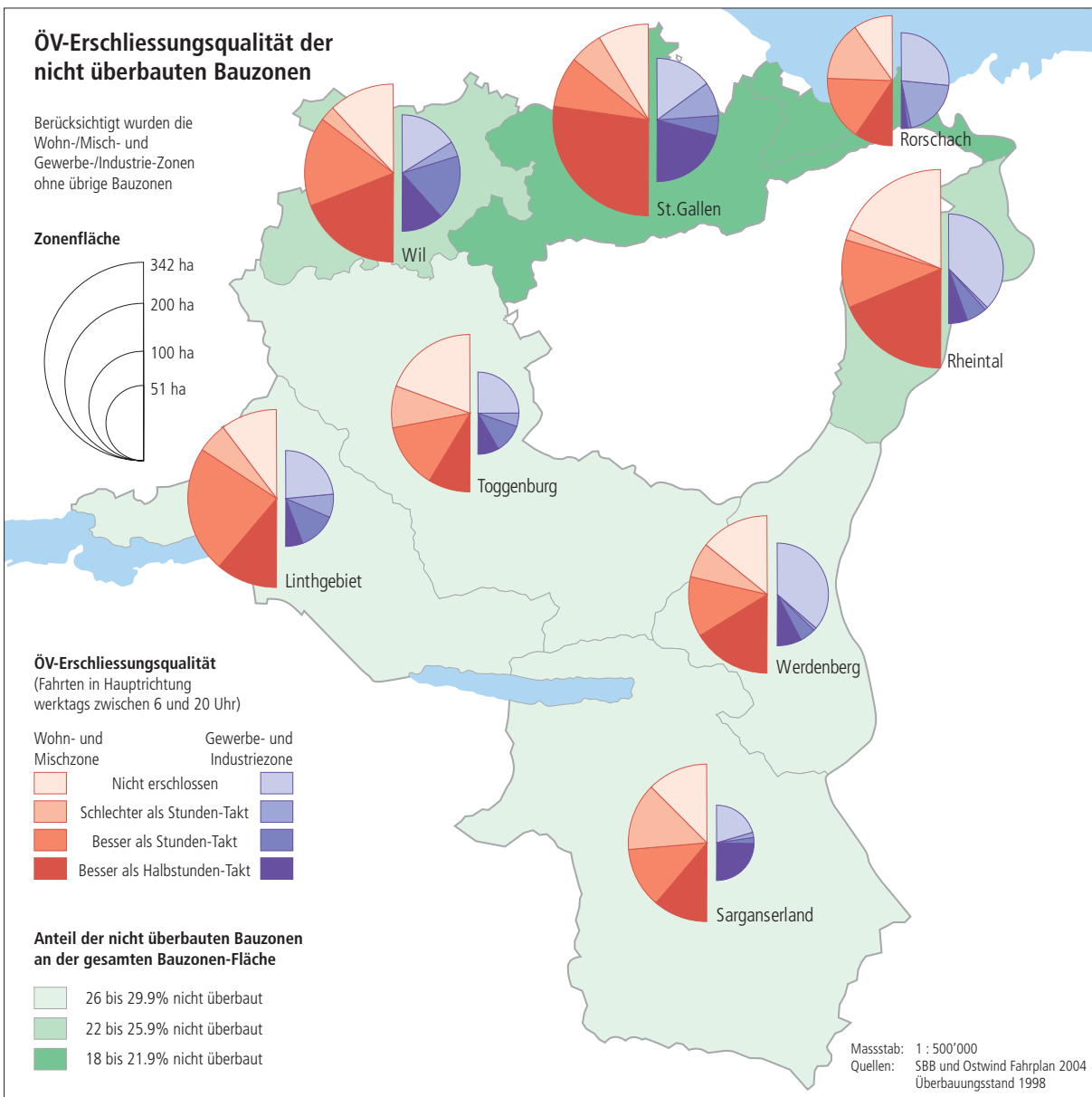


erschlossen als nicht überbaute. Betrachtet man nur die nicht überbauten Wohn- und Mischzonen, so liegen gesamtkantonal rund 74 % im Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle, die zu 80 % mit mindestens einem Stunden-Takt bedient wird. Während die Zonen in den Regionen St.Gallen, Wil (je 71 %) und im Linthgebiet (68 %) überdurchschnittlich gut mit mindestens einem Stunden-Takt erschlossen sind, beträgt der Flächenanteil im Toggenburg und im Sarganserland weniger als die Hälfte.

Die oft eher dezentral gelegenen Gewerbe- und Industriezonen sind mit Ausnahme des Sarganserlandes in allen Regionen schlechter erschlossen als die Wohn- und Mischzonen. Allerdings existieren grosse räumliche Unterschiede. Während in

Wil immerhin 59 % der nicht überbauten Gewerbe- und Industriezonen mit einem Stunden-Takt erschlossen sind, sind es in der Region Rorschach nur 6 %. Ebenfalls unterdurchschnittlich mit einem Stunden-Takt erschlossen sind die Zonen in der Region Werdenberg (25 %) und im Rheintal (23 %) (Überbauungsstand 1998, Fahrplan 2004).

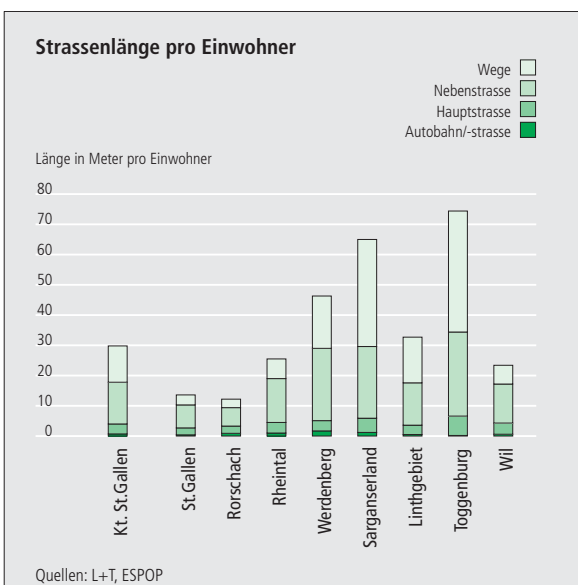
Was die ÖV-Erschliessung betrifft, kann zusammenfassend gesagt werden, dass die Baulandreserven in den Regionen Wil und St.Gallen zu den attraktivsten im Kanton gehören. Zudem weist das Linthgebiet bei den Wohn- und Mischzonen und das Sarganserland bei den Gewerbe- und Industriezonen, kantonal betrachtet, überdurchschnittlich viele Flächen auf, die gut durch den ÖV erschlossen sind.



## Motorisierter Individualverkehr

### Infrastruktur und Auslastung

Mehr als drei Viertel der 7 500 km befahrbaren Strassen im Kanton St.Gallen dienen der Feinverteilung und Erschliessung. Rund 20% sind Hauptstrassen und nur 2% Autobahnen und Autostrassen. Die Qualität dieses Strassen-netzes wird aber durch dessen Auslastung bestimmt, wobei, wie bei einer Kette, das schwächste Glied ausschlaggebend ist. Die kritischsten Strecken liegen diesbezüglich in den Agglomerationen. Die Entwicklung der Belastung in den vergangenen Jahren lässt zudem kaum die Hoffnung zu, dass sich die Situation in Zukunft verbessern wird. Vor allem auf den Nationalstrassen wächst der Verkehr rasant: im Raum St.Gallen - Wil stieg die Anzahl der Fahrzeuge auf den Autobahnen in sieben Jahren um einen Fünftel an.



Auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen sind auf den Karten der Landestopographie (VECTOR 25) 170 km Autobahnen bzw. -strassen, 1 440 km Hauptstrassen (Strassen der 1. und 2. Klasse; Einteilung Landestopographie), 5 930 km Nebenstrassen (Strassen der 3. und 4. Klasse) und 5 170 km Fusswege dargestellt. Pro Einwohner sind dies 40 cm Autobahnen, 3 m Hauptstrassen, 14 m Nebenstrassen und 12 m Fusswege. In den ländlichen Regionen müssen aufgrund der längeren Erschliessungsstrassen für die Bewirtschaftung der Wiesen, Felder und Wälder sowie für die Gebäude ausserhalb der Bauzonen im Verhältnis zu den Einwohnern überdurchschnittlich viele Strassen zur Verfügung gestellt werden

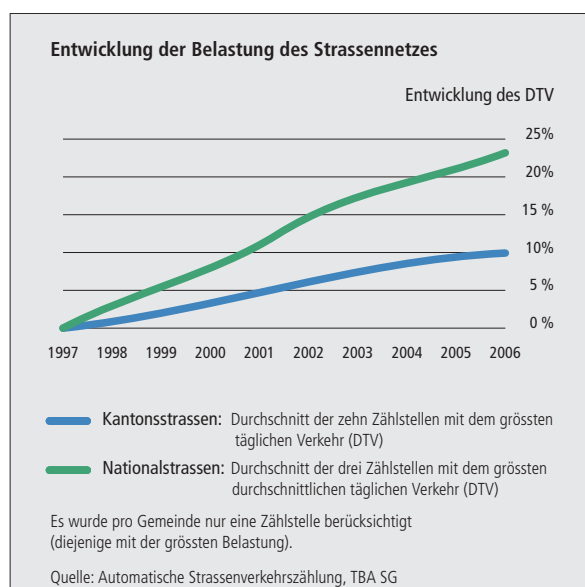
Um die Belastung der Staatsstrassen in den Regionen miteinander zu vergleichen, werden im folgenden pro Region jeweils die Strassenabschnitte mit der grössten Belastung betrachtet. Eine kritische Belastung des Strassen-netzes wird seit Jahren im Linthgebiet (Rapperswil Seedamm, 24 919 Fahrzeuge pro Tag) und in der Region St.Gallen (St.Gallen Zürcherstrasse/Bild, 22 980) festgestellt. Als Erfahrungswert (Tiefbauamt des Kantons St.Gallen) wird für zweispurige Kantonsstrassen eine maximale Belastung von 25 000 Fahrzeugen pro Tag angenommen. Dies bedeutet, dass der Seedamm bei Rapperswil heute zu 100% ausgelastet ist, was beinahe zu täglichen Verkehrsbehinderungen führt. Die Auslastung des Nationalstrassen-netzes ist allgemein tiefer. Bei einer angenommenen maximalen Belastung von 70 000 Fahrzeugen pro Tag für eine 4-spurige Nationalstrasse ist nur ein Autobahnabschnitt im Kanton nahe an der Belastungsgrenze: die Stadtautobahn durch St.Gallen mit 66 993 Fahr-





zeugen pro Tag bzw. einer geschätzten Auslastung von 96 %.

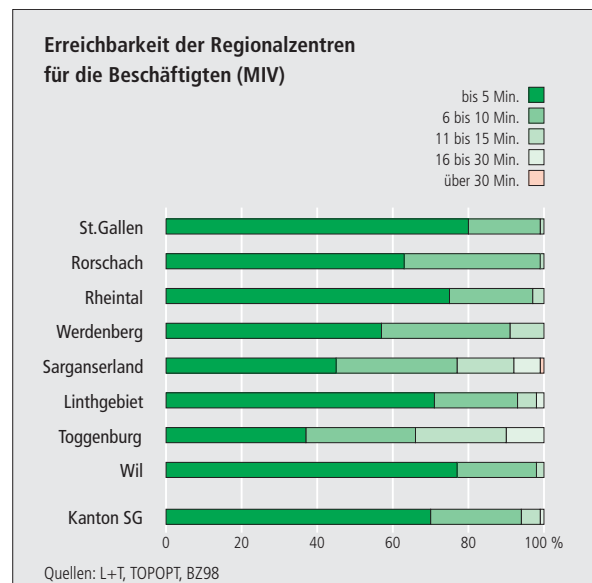
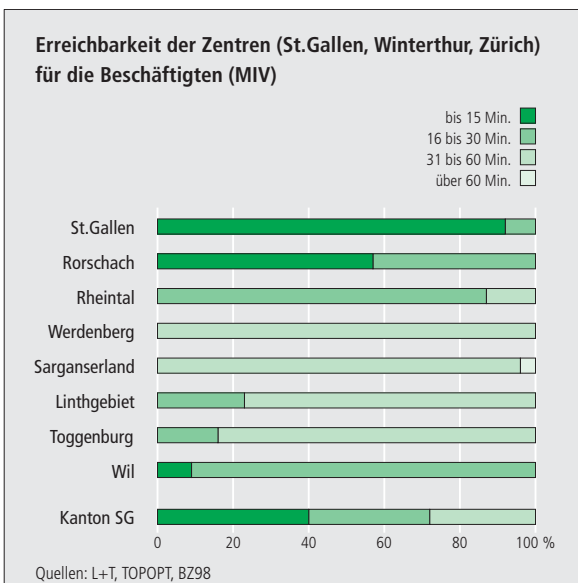
Als Indikator zur Auslastung des Kantonsstrassennetzes wurde die Entwicklung der zehn Zählstellen mit dem grössten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) im ganzen Kanton betrachtet. Dabei wurde pro Gemeinde nur eine Zählstelle berücksichtigt (diejenige mit dem grössten Wert). Zwischen 1997 und 2006 sind die Fahrten auf den kritischen Kantonsstrassenabschnitten um 10 % gestiegen. Bezüglich der Nationalstrassen wurden die drei kritischsten Zählstellen betrachtet. Diese liegen alle zwischen St.Gallen und Wil auf der A1. In den vergangenen zehn Jahren ist die Anzahl Fahrten auf den kritischen Strecken des Nationalstrassennetzes sogar um 23 % gestiegen. Eine Entschärfung der Situation ist nicht in Sicht.



## Motorisierter Individualverkehr

### Erreichbarkeit der Zentren

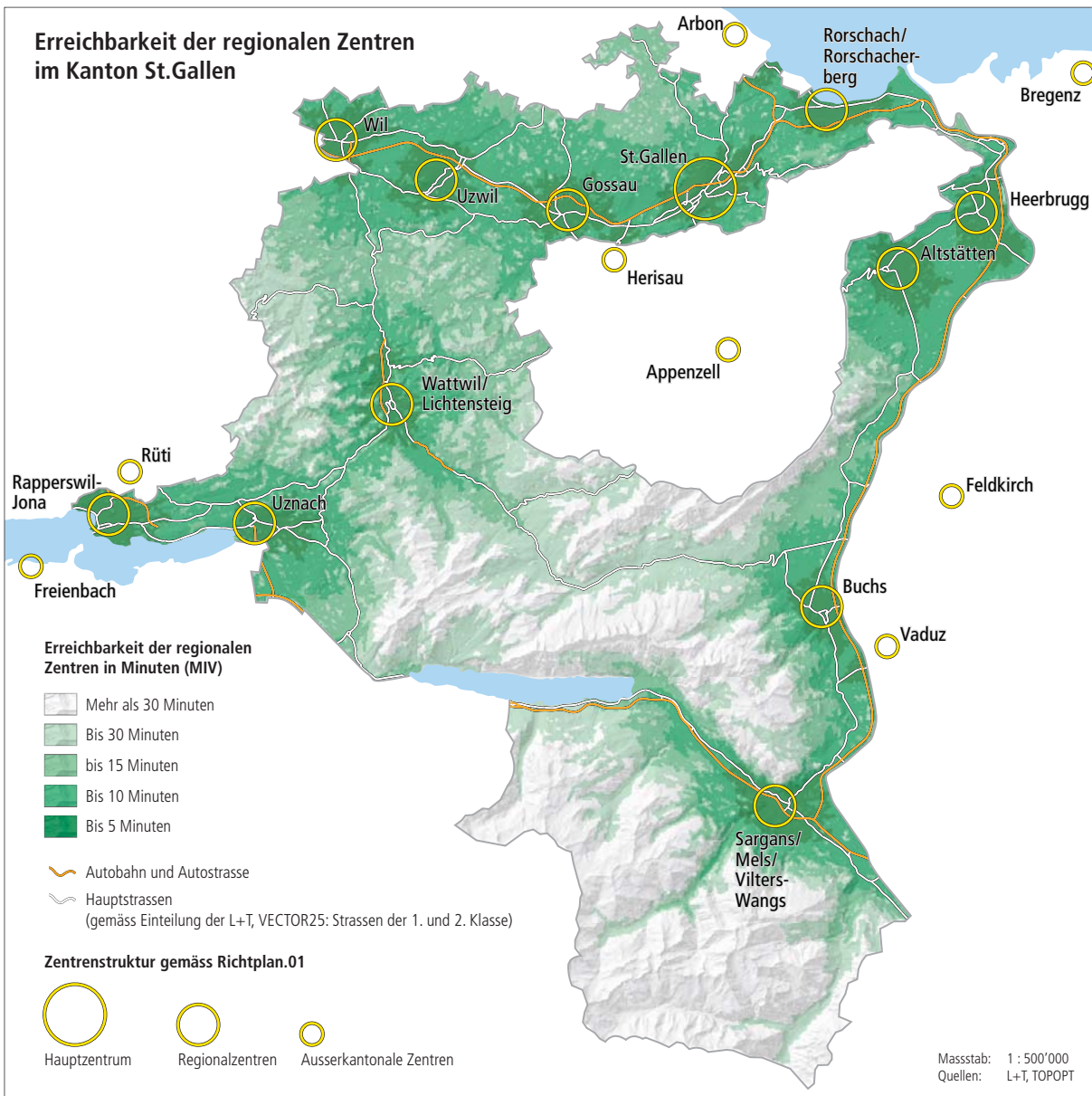
Beinahe die ganze Bevölkerung des Kantons St.Gallen wohnt im Umkreis von einer Stunde um eines der Zentren St.Gallen, Winterthur oder Zürich (Berechnungsgrundlage: Fahrzeit MIV). Rund zwei Drittel wohnen im Umkreis von 30 Minuten um eines dieser Zentren. Die Verteilung bezüglich der Regionalzentren ist sehr ähnlich: zwei Drittel der Personen im Kanton St.Gallen wohnen im Umkreis von 5 Minuten und beinahe alle befinden sich im Umkreis von 15 Minuten um ein Regionalzentrum. In den Regionen Toggenburg, Sarganserland und Werdenberg liegt jeweils nur ein Regionalzentrum, was die entsprechenden Erreichbarkeiten massgeblich beeinflusst. Im Toggenburg kommen erschwerend die Topographie sowie die wenig konzentrierte Besiedlung hinzu.



Allgemein sind die Arbeitsplätze der Beschäftigten aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen etwas zentraler gelegen als die Wohnorte der Bevölkerung. Die geographische Lage – und dabei insbesondere die Zentrumsnähe – ist für Unternehmen ein bedeutender Standort-Faktor. Die entsprechenden Werte für die Beschäftigten liegen deshalb leicht höher: 39 % arbeiten in Firmen, die im Umkreis von 15 Minuten um ein Hauptzentrum liegen. 72 % arbeiten in einer zeitlichen Distanz von maximal 30 Minuten.

70 % aller Beschäftigten arbeiten im Umkreis von 5 Minuten um ein Regionalzentrum. Aufgrund der Anordnung der Zentren sind die regionalen Unterschiede gross: Während in der Region St.Gallen 80 % maximal 5 Minuten bis zum nächsten Zen-

trum fahren, beträgt der entsprechende Anteil im Toggenburg nur gerade 37 %. Innerhalb von 15 Minuten ist – ausser im Toggenburg (90 %), im Sarganserland (92 %) und im Linthgebiet (98 %) – für alle Beschäftigten ein Regionalzentrum erreichbar.



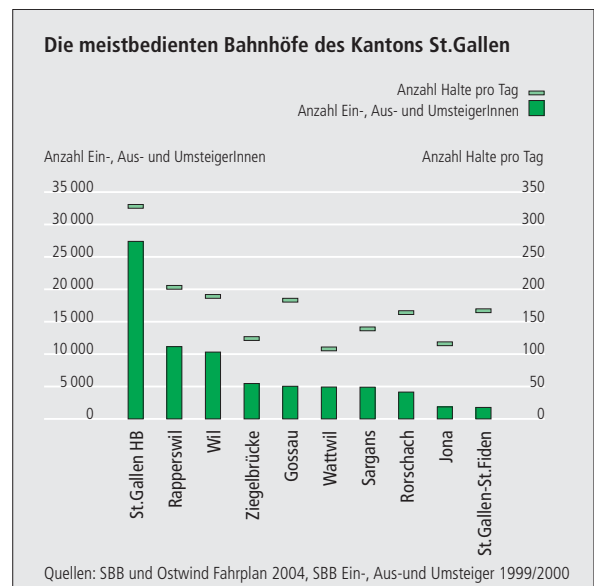
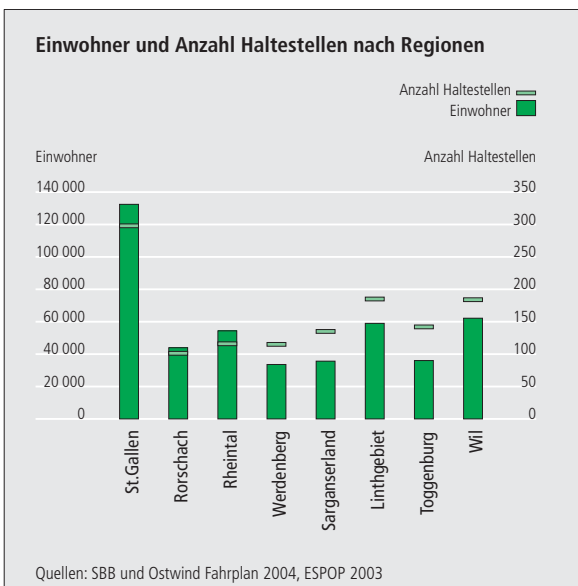
# Öffentlicher Verkehr

## Infrastruktur

**Dank geringen Emissionen und der effizienten Nutzung der Ressourcen Boden und Energie leistet der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Raumentwicklung. Gute Anbindungen an das nationale Schienennetz wie auch regelmässige und häufige Verbindungen im Regional- und im Agglomerationsverkehr sind aber auch für den Wirtschaftsstandort von zentraler Bedeutung. Im Kanton St.Gallen ist allen voran die Agglomeration der Kantonshauptstadt gut mit dem ÖV erschlossen. Aber auch die restlichen Agglomerationen heben sich in Sachen ÖV-Erschließungsqualität vom eher ländlich geprägten Umland ab.**

Gesamtkantonal existieren zurzeit rund 1 300 Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs. Durchschnittlich kommt auf ca. 350 Einwohner eine Haltestelle. Während im eher ländlich geprägten Toggenburg 250 Einwohner eine Station des ÖV teilen, sind es in der dicht besiedelten Region St.Gallen rund 450.

Betrachtet man die Bahnhöfe, so ist der Hauptbahnhof St.Gallen mit 328 Fahrten pro Tag (Basis Fahrplan 2004; Werktag) die meistfrequentierte Station. Der an das Zürcher S-Bahn-Netz angebundene Bahnhof Rapperswil schafft es mit 203 Fahrten auf den 2. Rang, gefolgt von Wil (189), Gossau (177), St.Gallen St.Fiden (167) und Rorschach (164). Die 20 meistfrequentierte Busstationen befinden sich allesamt innerhalb der Stadt

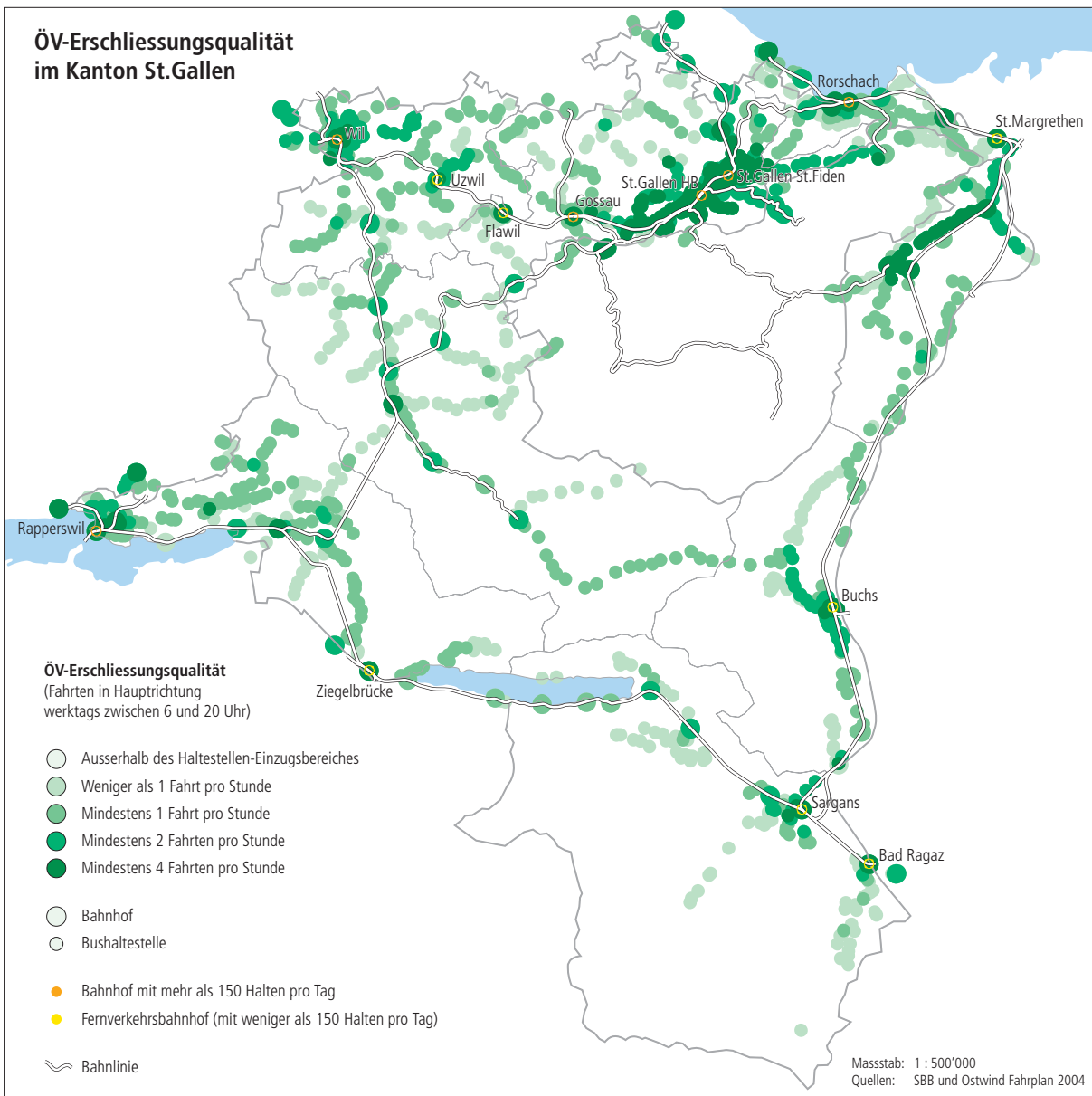




St.Gallen: Der Hauptbahnhof verfügt über 1 100, Marktplatz Bohl über 900, St.Leonhard, Theater und Kantonsspital über je ca. 700 Fahrten pro Tag.

Bei den Zahlen von Ein-, Aus- und Umsteigern zeigt sich ein ähnliches Bild: Der St.Galler Hauptbahnhof (ohne Busse) liegt mit rund 27000 Personen pro Tag an der kantonalen Spitze und gesamtschweizerisch an 11. Stelle. Die an 2. und 3. Stelle folgenden Bahnhöfe Rapperswil und Wil werden pro Tag noch von rund 11 000 bzw. 10 000 Passagieren benutzt.

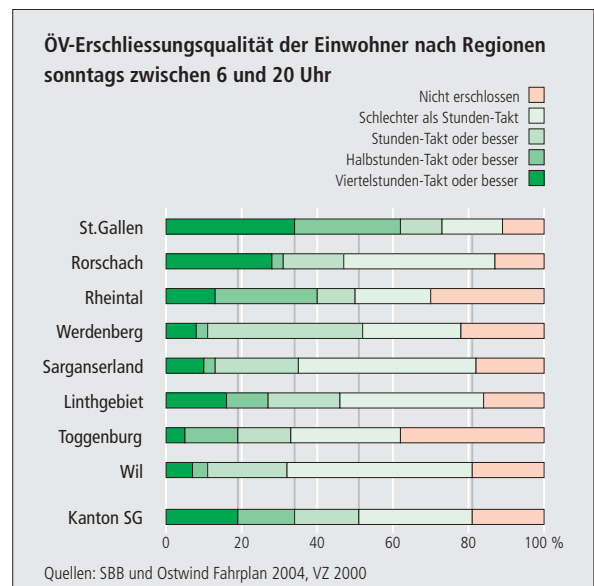
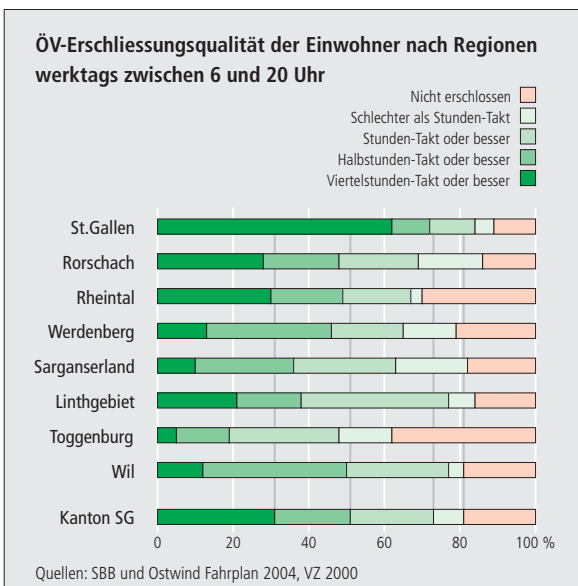
Wie in der Karte ersichtlich, sind die an der Strecke Zürich-St.Gallen-München liegenden Agglomerationen Wil, St.Gallen, Rorschach und Heerbrugg-Altstätten am besten mit dem ÖV erschlossen. Auch Vaduz-Buchs und die an die Zürcher S-Bahn angebundene Agglomeration Rapperswil-Jona-Rüti bieten ein gut ausgebautes ÖV-Netz. Abseits der Agglomerationen verfügen nur noch die an Eisenbahnknoten gelegenen Ortschaften Sargans, Uznach, Wattwil und Ziegelbrücke über eine überdurchschnittliche ÖV-Erschliessungsqualität, wobei Sargans an internationale Verbindungen angeschlossen ist.



Angebot

Die Anbindung an das Streckennetz des öffentlichen Verkehrs ist sowohl für die Bevölkerung als auch für die Wirtschaft ein wichtiger Standortfaktor. Im Kanton St.Gallen wohnen und arbeiten rund 81 % der Einwohner sowie 85 % der Beschäftigten innerhalb des Einzugsbereichs einer ÖV-Haltestelle. Erwartungsgemäss ist sowohl der Erschliessungsgrad als auch der Takt der öffentlichen Verkehrsmittel in dichtem Siedlungsgebiet deutlich höher als im ländlichen Raum. Betrachtet man den Wochenverlauf (Basis Fahrplan 2004), so sind an Wochenenden üblicherweise weniger Einwohner mit dem ÖV erschlossen als an Werktagen.

Siedlungsgebiete gelten nach unseren Annahmen dann als erschlossen, wenn sie im Umkreis von 500 Meter einer Station der Groberschliessung (Bahnhof) bzw. 300 Meter einer Haltestelle der Feinerschliessung (Bus) liegen. Nach dieser Definition sind im Kanton St.Gallen rund 81 % der Einwohner (gemäss Volkszählung 2000) mit dem ÖV erschlossen. Während in der Stadt St.Gallen 98 % der Bevölkerung im ÖV-Einzugsbereich leben, sind es im ländlichen Raum knapp 65 %. Gemeinden in dichten Siedlungsräumen können ihren Einwohnern aber nicht nur einen hohen Erschliessungsgrad, sondern üblicherweise auch einen dichteren Takt bieten. So leben 79 % der Einwohner, welche an Werktagen mindestens mit einem Stunden-Takt bedient werden, in dichten Siedlungsbändern.

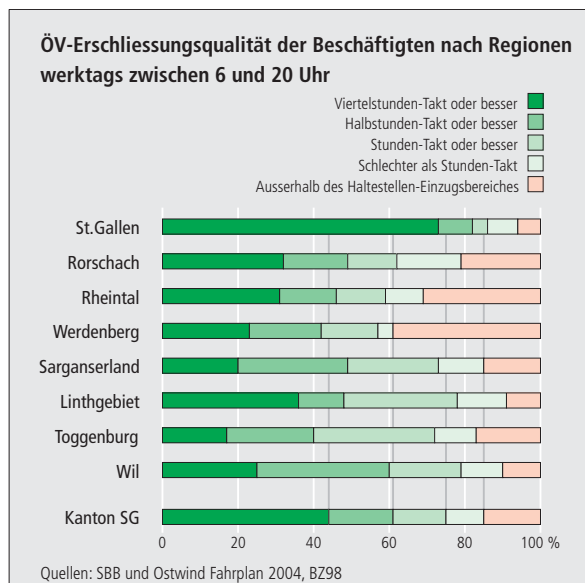


Mit Ausnahme des Toggenburgs (48 %) verfügen in allen Regionen mehr als 60 % der Einwohner werktags zwischen 6 und 20 Uhr mindestens über einen Stunden-Takt. Das beste ÖV-Angebot bietet die Region St.Gallen: rund 72 % ihrer Einwohner werden mit einem Halbstunden-Takt bedient. Im eher ländlich geprägten Toggenburg sind es im Jahr 2004 nur gerade 19 %. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass im Jahr 2006 für die Strecke Wil-Wattwil ein Halbstundentakt eingeführt wurde, welcher die Erschliessungsqualität im Toggenburg steigert.

Im Vergleich zum ÖV-Angebot an einem Werktag, ist die Erschliessungsqualität am Sonntag erwartungsgemäss schlechter. Vor allem in den Regionen Rorschach, Werdenberg, Sarganserland und Wil liegt der Erschliessungsgrad am Sonntag deutlich unter demjenigen an Werktagen. Werden an Werktagen zudem rund 72 % der Bevölkerung des Kantons St.Gallen mit einem Stunden-Takt bedient, so sind es an Sonntagen nur 51 %.

Betrachtet man die Erschliessung der Beschäftigten, so arbeiten rund 85 % der Vollzeitäquivalenten im 2. und 3. Sektor (gemäss Betriebszählung 1998) im Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle. Mit Ausnahme der Regionen Rorschach und Werdenberg liegt der Erschliessungsgrad der Beschäftigten stets über demjenigen der Einwohner. Insbesondere das Toggenburg weist bei den Beschäftigten einen deutlich höheren Erschliessungsgrad auf. Wie bei den Einwohnern bietet die Region St.Gallen auch den Beschäftigten das beste ÖV-Angebot: 94 % der Beschäftigten sind erschlossen und 82 % werden mit einem Halbstundentakt bedient. Deutlich schlechter schneidet die Region Werdenberg ab: 61 % sind erschlossen und 43 % kommen in den Genuss eines Halbstunden-Taktes.

Die dicht besiedelte Region St.Gallen weist sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Beschäftigten das mit Abstand beste ÖV-Angebot auf. Diese Region als Massstab auf andere Regionen zu übertragen wäre allerdings nicht realistisch. Um in Zukunft noch mehr Personen vom Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu überzeugen, sind insbesondere in dichten Siedlungsgebieten der Halbstunden-Takt und direkte Verbindungen zwischen Zentren zwecks Reduzierung der Reisezeiten anzustreben.

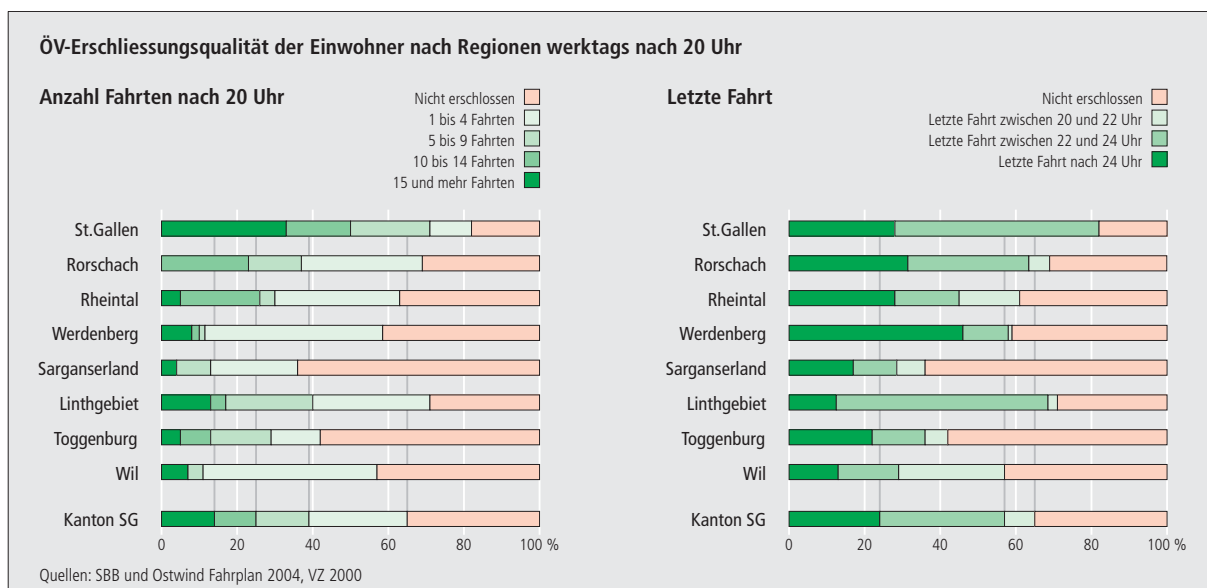


Mit 40 % aller täglichen Wege sowie 44 % der zurückgelegten Distanzen ist der Freizeitverkehr der «wichtigste» Verkehrszweck. Neben dem Wochenend-Fahrplan spielt so auch das ÖV-Angebot am Abend eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl ausserhalb der Arbeitszeiten. Grundsätzlich sind nach 20 Uhr wesentlich weniger Personen mit dem ÖV erschlossen als tagsüber. Es bestehen aber grosse räumliche Unterschiede in der Erschliessungsqualität, wobei Regionen mit einem guten ÖV-Angebot zwischen 6 und 20 Uhr nicht unbedingt auch über einen hohen Erschliessungsgrad am Abend verfügen.

Betrachtet man den Wochenverlauf, so profitieren am Samstagabend üblicherweise mehr Personen

von Spätverbindungen als zu gleichen Zeiten unter der Woche.

An einem Werktag wohnen rund 65 % der Einwohner des Kantons (gemäss Volkszählung 2000) innerhalb eines Haltestellenbereichs mit mindestens einer Verbindung nach 20 Uhr – ca. 16 % weniger als tagsüber. Vor allem im Sarganserland (-46%), aber auch in den Regionen Wil (-24%), Werdenberg (-21%) und Toggenburg (-20%) ist der Erschliessungsgrad am Abend wesentlich niedriger als tagsüber. Während in der Region St.Gallen immerhin 82 % der Einwohner mindestens eine Fahrt zur Verfügung steht, sind es im Sarganserland nur noch 36%. Da genau die Hälfte der Personen, welche nach 20 Uhr mit mindestens 10 Fahrten bedient werden, in der Region St.Gallen



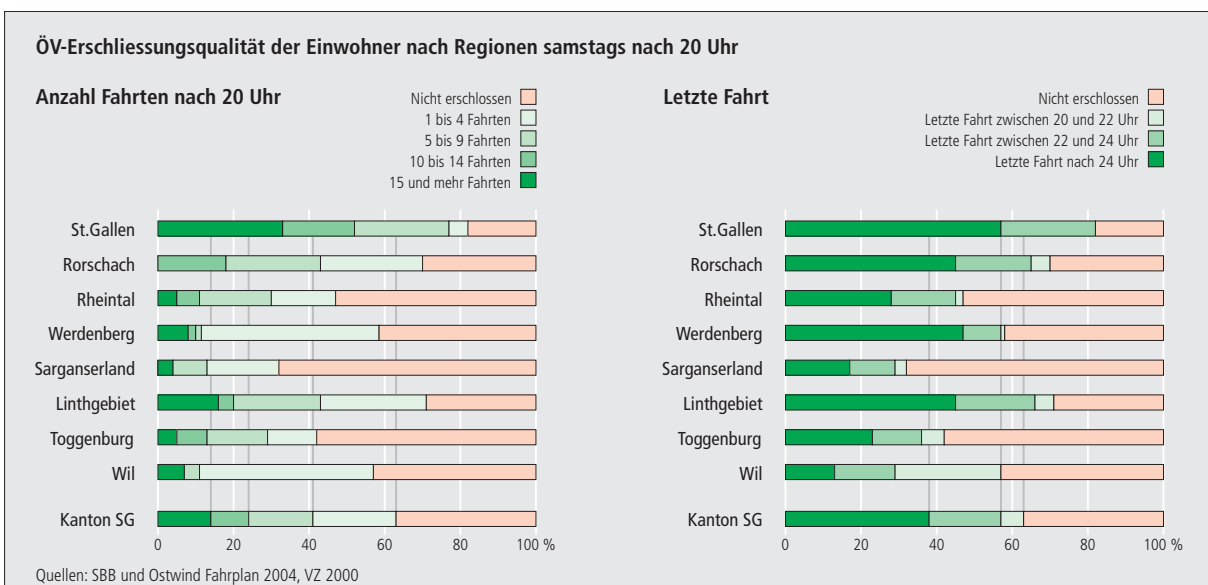


wohnen, wird der kantonale Wert für die Erschliessungsqualität am Abend stark durch diese Region beeinflusst.

Um die Erschliessungsqualität am Abend noch differenzierter abzuschätzen, wird neben dem Erschliessungsgrad und der Anzahl Fahrten auch der Zeitpunkt der letzten Fahrt untersucht. Gesamtkantonale haben 57 % der Einwohner werktags auch nach 22 Uhr noch eine ÖV-Verbindung. Allerdings existieren grosse räumliche Unterschiede: In der Region St.Gallen sind es 82 % und in der Region Wil und im Sarganserland nur rund 29 %.

Beim Betrachten des Wochenverlaufs fällt auf, dass am Samstag (37 %) mehr Einwohner mit Nachtverbindungen nach 24 Uhr bedient werden als an Werktagen (25 %). Auch hier weist die Region St.Gallen mit 57 % den höchsten Wert auf. Weiter verfügen in den Regionen Rorschach, Werdenberg und im Linthgebiet mehr als 45 % der Einwohner über mindestens eine Spätverbindung von Samstag auf Sonntag. Das Sarganserland wird durch ein Nachtbusangebot an den Wochenenden von Zürich und von Chur aus bedient.

Gesamthaft betrachtet haben neben St.Gallen auch die Region Rorschach und das Linthgebiet am Wochenende ein attraktives Angebot an Spätverbindungen. Sowohl was die Frequenz nach 20 Uhr als auch die letzte mögliche Fahrt betrifft, sind die Einwohner dieser Regionen kantonale betrachtet überdurchschnittlich gut erschlossen.





## Einbindung der Gemeinden in das überregionale ÖV-Netz

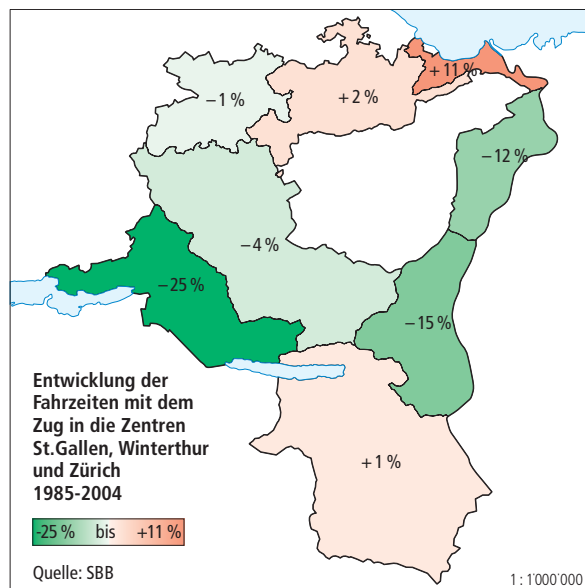
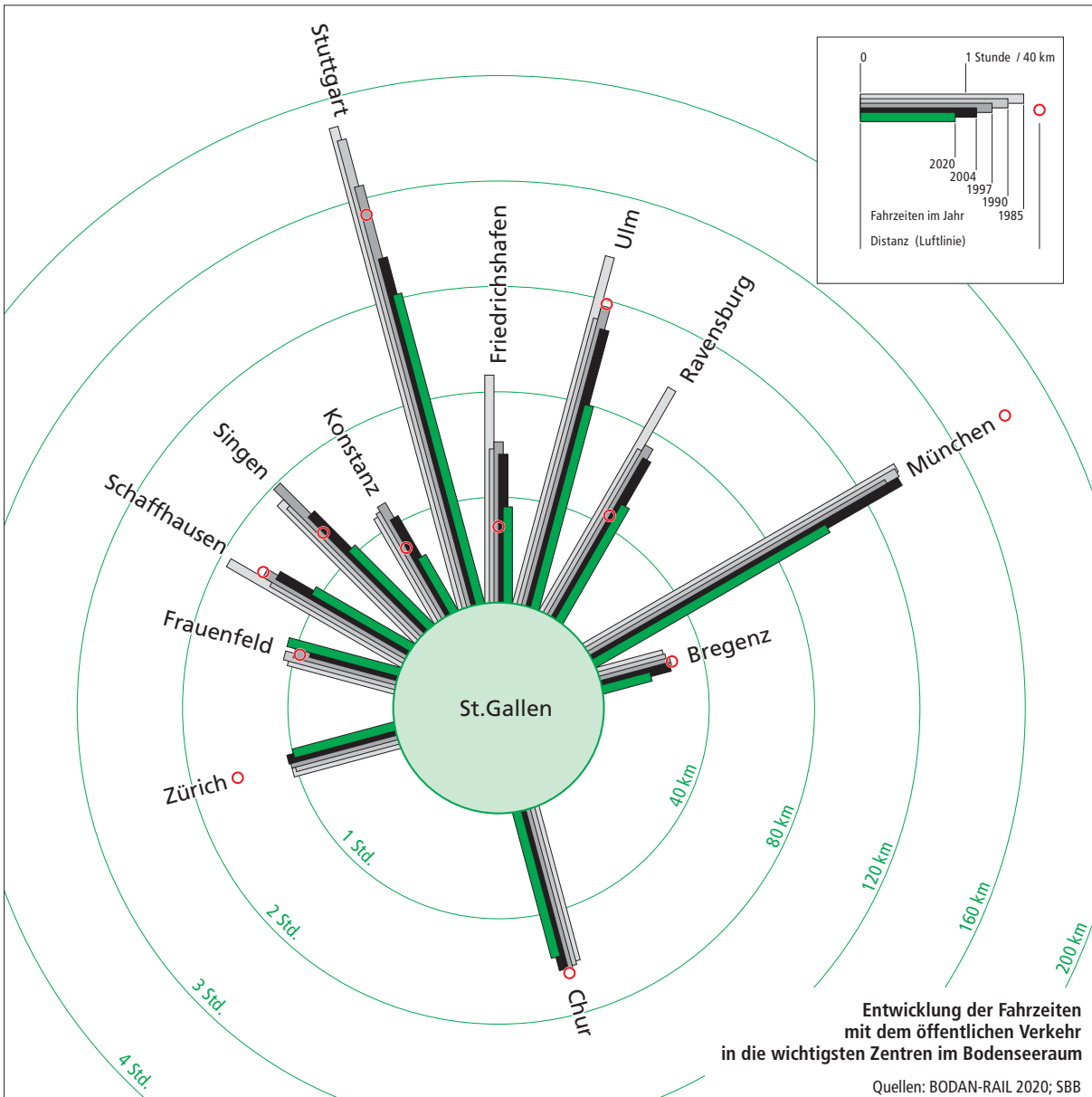
**Die Anzahl von Bussen und Zügen, die an einer Station anhalten, gibt die Qualität des Verkehrsnetzes nur ungenügend wieder. Deshalb muss zusätzlich die Einbindung der bedienten Haltestellen in die übergeordneten Netze betrachtet werden. Die grösste Veränderung fand diesbezüglich im internationalen Verkehr statt – in den vergangenen zwei Jahrzehnten verkürzten sich die Reisezeiten in die wichtigsten Städte im Bodenseeraum um 17 %. Die Reisezeiten in die Schweizer Hauptzentren St.Gallen, Winterthur und Zürich wurden um durchschnittlich 8 % gesenkt.**

Um die Entwicklung der Einbindung in das überregionale ÖV-Verkehrsnetz beurteilen zu können, wurden die Fahrzeiten mit dem Zug in die nächsten Hauptzentren seit 1985 betrachtet. Gemeinden ohne Anschluss an das Eisenbahnnetz wurden dementsprechend nicht berücksichtigt. Die Reisezeiten in das nächstgelegene Hauptzentrum haben sich in den letzten 20 Jahren erheblich verändert. Im Jahr 1985 benötigte man im Kanton St.Gallen noch durchschnittlich 40 Minuten in das nächste Hauptzentrum – heute sind es nur noch 36 Minuten (-8 %). Am meisten haben die Fahrzeiten im Linthgebiet in Richtung Zürich abgenommen (-25 %), während die Region Rorschach mit +11 % im Verhältnis zu 1985 heute weniger gut in das überregionale Verkehrsnetz eingebunden ist.

Die grössten Verbesserungen der Reisezeiten wurden im internationalen Verkehrsnetz erreicht. Betrachtet man die Verbindungen von St.Gallen

in die wichtigsten Zentren im Bodenseeraum, fallen die Entwicklungen der Fahrzeiten nach Friedrichshafen (-35 %), Ravensburg (-29 %) oder Stuttgart (-28 %) auf. So benötigt man im Jahr 2004 für die Fahrt nach Stuttgart über 1 1/2 Stunden weniger als im Jahr 1985. Allerdings wurden auch einige Verbindungen etwas langsamer, insbesondere Richtung Bregenz (+5 %), Chur (+3 %) und Zürich (+2 %). Im zeitlichen Vergleich zu anderen nationalen oder internationalen Bahnverbindungen ist die Anbindung von St.Gallen ans Fernverkehrsnetz eher langsam. Das internationale Bahnnetz im Bodenseeraum soll deshalb weiter verbessert werden. Das Konzept Bodan-Rail 2020 strebt in den nächsten 15 Jahren eine weitere Verbesserung der Reisezeiten um -21 % an. Dabei sollen vor allem die Verbindungen in Richtung Singen und München optimiert werden.

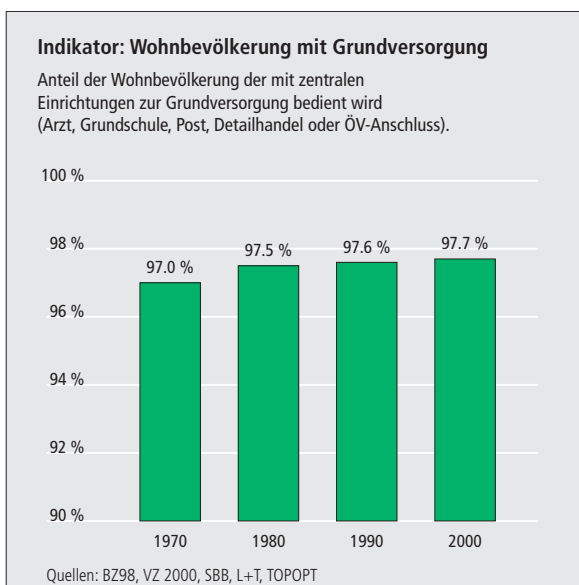
Im Standbericht Nr. 1 «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz», herausgegeben durch das Bundesamt für Verkehr im Jahr 2006, ist heute konkret verankert, dass die Bahnstrecken nach München und Stuttgart bis 2014 markant beschleunigt werden sollen. Insbesondere auf der Strecke Zürich-München sollen Fahrzeitreduktionen von bis zu 60 Minuten resultieren.



## Indikatoren

### Indikatoren zum Thema Verkehr

Zum Schluss dieses Themenberichtes soll die Brücke zwischen den betrachteten Indikatoren und den im Richtplan festgehaltenen Leitsätzen geschlagen werden. Mit den im vorliegenden Bericht behandelten Kenngrössen können in erster Linie Aussagen zu den Richtplanthemen Verkehr, Raumordnung und Siedlung gemacht werden. Da sich der Richtplan explizit auch auf das Wirtschaftsleitbild und den Strategieplan öffentlicher Verkehr des Kantons St.Gallen stützt, werden die entsprechenden Leitsätze ebenfalls erwähnt. Im Folgenden werden nur noch die Ergebnisse aus den Kenngrössen des Indikatoren-Sets aufgeführt.



Leitsatz 2 zur Raumordnung St.Gallen:

**Der Kanton St.Gallen unterstützt die regionale Vielfalt.**

Gemäss den Ausführungen zu diesem Leitsatz soll einerseits das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Kantonsteilen gefördert werden und andererseits die Grundversorgung mit öffentlichen Dienstleistungen gleichmässig über das ganze Kantonsgebiet gewährleistet bleiben. Der Indikator «Wohnbevölkerung mit Grundversorgung» misst die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen. Dabei wird der Anteil der Wohnbevölkerung berechnet, der im Umkreis von 15 Fahrradminuten mindestens je eine Arztpraxis, eine Grundschule, eine Poststelle sowie eine Einkaufsmöglichkeit für Lebensmittel besitzt oder im Umkreis von 5 Minuten um eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit mindestens vier Fahrtenpaare pro Tag wohnt. Der entsprechende Anteil der Wohnbevölkerung ist zwischen 1970 und 2000 stets gestiegen. Im Jahr 2000 sind die zentralen Einrichtungen zur Grundversorgung für 97,7 % der Wohnbevölkerung im Kanton direkt oder indirekt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Dieser hohe Wert verdeckt allerdings die Tatsache, dass einige Regionen wie etwa das Toggenburg mit 89,2 % deutlich weniger gut versorgt sind als die städtischen Regionen.

Leitsatz 4 zur Raumordnung St.Gallen

**Der Kanton St.Gallen verbessert die Standortvoraussetzungen für die Wirtschaft.**

Der Richtplan verweist auf die Ausführungen zur Standortverbesserung im Wirtschaftsleitbild. Im Folgenden werden deshalb die Leitsätze aus dem Wirtschaftsleitbild herangezogen.

Wirtschaftsleitbild, Leitsatz 4

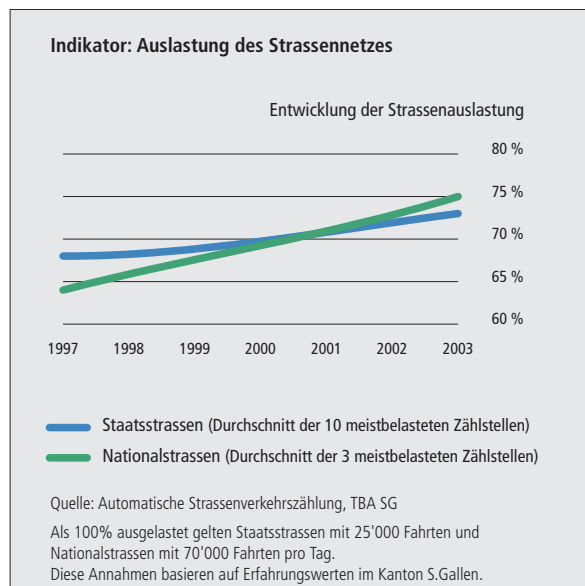
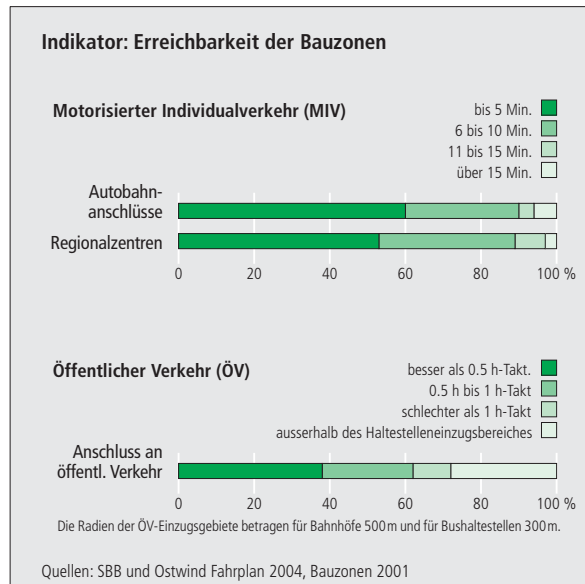
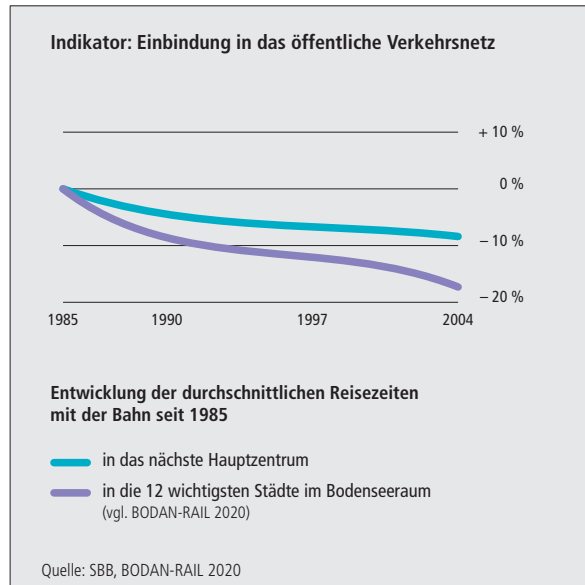
**Verkehr verbindet Wirtschaftsräume**

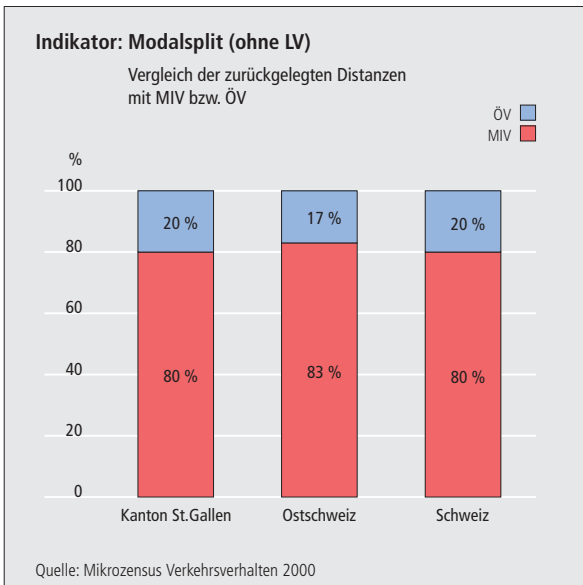
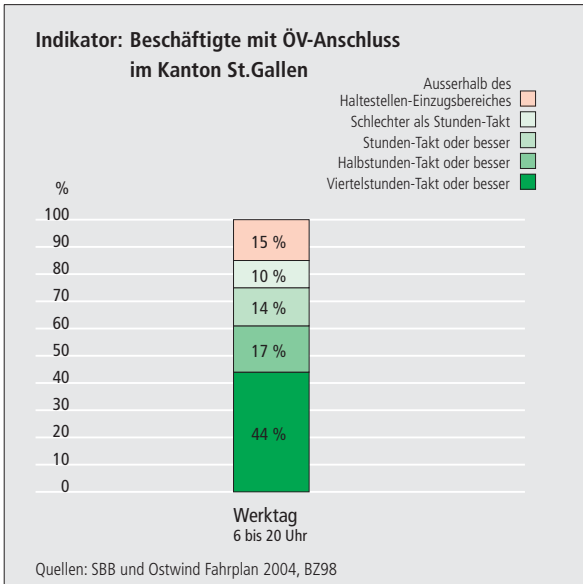
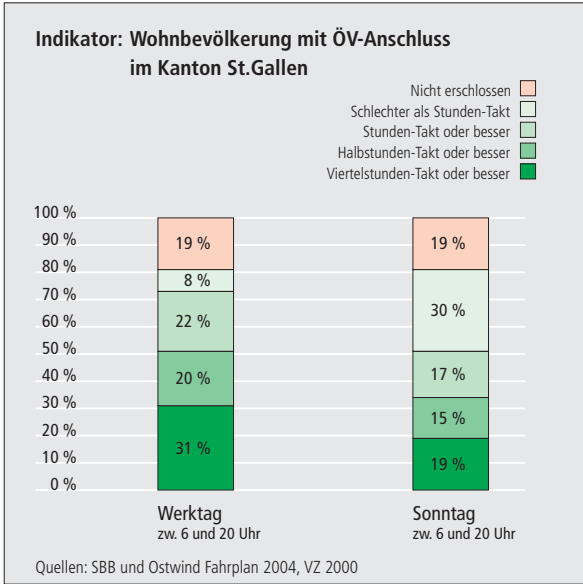
«Mehr Zug im Zugsverkehr»: Mit diesem Postulat wird die Wichtigkeit von guten Anbindungen an das nationale und internationale Schienennetz sowie von regelmässigen und häufigen Verbindungen im Regional- und Agglomerationsverkehr hervorgehoben. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat sich vor allem die Einbindung in das internationale Netz verbessert. Die durchschnittlichen Fahrzeiten in die Städte im Bodenseeraum haben sich seit 1985 um 17 % verkürzt. Die Fahrzeiten im überregionalen Verkehr wurden in demselben Zeitraum um 8 % schneller.

Die Bauzonen sind folgendermassen an den öffentlichen Verkehr angebunden: 38 % der Bauzonen werden mindestens mit einem Halbstundentakt und 62 % mit einem Stunden-Takt bedient.

«Flüssiger Verkehr auf den Strassen»: Im Strassenverkehr sollen die Verbindungen innerhalb des Kantons und die Anbindungen an die übergeordneten Hochleistungsstrassennetze optimiert werden. Diesbezüglich ist das Strassennetz auf zwei Gesichtspunkte hin zu untersuchen: die Einbindung der Bauzonen in das Strassennetz sowie die Auslastung des Strassennetzes. Die Einbindung der Bauzonen in das Strassennetz ist folgendermassen: 60 % der Bauzonen liegen im Umkreis von 5 Minuten und gar 93 % im Umkreis von 15 Minuten um einen Autobahnanschluss. Zudem sind 53 % der Bauzonen höchstens 5 Minuten und 97 % 15 Minuten vom nächstgelegenen Regionalzentrum erreichbar. Die gewählten Geschwindigkeiten entsprechen denjenigen eines Personenwagens. Die Belastung des Strassennetzes ist hingegen in den vergangenen Jahren stetig gestiegen.

Die meistbelasteten Knoten, bei denen Verkehrsbehinderungen während der Hauptverkehrszeiten alltäglich sind, liegen ausschliesslich innerhalb der Agglomerationen. Im Rahmen der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme ergibt sich die Chance, diesen Entwicklungen der Strassenbelastungen frühzeitig geeignet entgegenzuwirken und für eine nachhaltige Verwendung der verbleibenden Kapazitäten auf dem Strassennetz zu sorgen.





**Leitsatz 1 zur Siedlung  
Zentren stärken, regionale Wirtschaftsschwerpunkte fördern**

Mit einem Netz attraktiv ausgestatteter und miteinander verbundener Zentren kann sich der Kanton St.Gallen als Ganzes im internationalen und nationalen Standortwettbewerb behaupten. Im Wesentlichen geben zwei Indikatoren über die entsprechenden Zustände Auskunft: die Erreichbarkeit der Bauzonen bezüglich der Regionalzentren und die Entwicklung der Fahrzeiten mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) in die Regional- und Hauptzentren. Dabei wird folgendes angenommen: wenn ein Zentrum vom Umland her gut erreichbar ist, so ist diese Erreichbarkeit auch umgekehrt gegeben. Wie bereits zuvor in diesem Kapitel erwähnt, hat sich die Erreichbarkeit der Hauptzentren und der wichtigen Städte im Bodenseeraum mit dem öffentlichen Verkehr in den vergangenen zwei Jahrzehnten verbessert. Die Erreichbarkeit der Regionalzentren blieb hingegen unverändert.

Wie diese Entwicklungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verlaufen, kann nicht abgeschätzt werden, da die Daten dazu nicht vollständig vorhanden sind.

**Leitsatz 3 zur Siedlung  
Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr ausrichten**

Neue Verkehrsbedürfnisse, welche durch die Stärkung der Zentren und die Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen werden, sollen vorab mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden. Im Interesse einer umweltschonenden Verkehrsbewältigung sollen Nutzungsverdichtungen hauptsächlich in Gebieten stattfinden, die durch den öffentlichen Verkehr entsprechend erschlossen sind. Hinsichtlich der geplanten Siedlungsentwicklung kann der Indikator «Erreichbarkeit der Bauzonen» Auskunft geben: 38 % der Bauzonen werden mindestens mit einem Halbstunden-Takt bedient – diese Taktfrequenz scheint neben Ticketpreis, Reisezeit und Direktheit einer Verbindung ein zentraler Faktor zu sein, um auf den ÖV umzusteigen. Der effektive Anteil der Wohnbevölkerung, der an Werktagen mindestens mit einem Halbstunden-Takt bedient wird, liegt bei 51 %. Noch besser werden die Beschäftigten bedient: 61 % arbeiten in der Nähe einer Haltestelle mit mindestens einem Halbstunden-Takt. Dies bedeutet, dass durch den ÖV gut erschlossene Bauzonen dichter genutzt werden als schlechter erschlossene.



Leitsatz 1 zum Verkehr

### **Verkehrsangebot auf erwünschte Siedlungsentwicklung ausrichten**

Das Verkehrsangebot soll auf die erwünschte Entwicklung der Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandorte ausgerichtet werden. Diese Standorte sind mit den jeweils am besten dazu geeigneten Verkehrsmitteln zu erschliessen. Dieses offen formulierte Ziel müsste sich grundsätzlich im Verkehrsverhalten der Bevölkerung widerspiegeln. Im Modalsplit werden die mit dem MIV beziehungsweise mit dem ÖV zurückgelegten Distanzen miteinander verglichen: Gemäss Mikrozensus wurden im Kanton St.Gallen 20% der Distanzen mit dem ÖV und 80% mit dem MIV zurückgelegt. Dies ist etwas besser als das Verhältnis in der Ostschweiz (17% / 83%) und vergleichbar mit dem der gesamten Schweiz (20% / 80%). Besonders in den Agglomerationen und entlang von Entwicklungsachsen soll der ÖV-Erschliessungsgrad weiter erhöht werden.

Leitsatz 2 zum Verkehr

### **Verbindungen unter den kantonalen und zu den ausserkantonalen Zentren verbessern**

Die Entwicklung des Kantons St.Gallen im wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Bereich hängt wesentlich von einer optimalen Einbindung in den europäischen Städteverbund und damit in die transeuropäischen Netze der Verkehrsinfrastruktur ab. Der wohl wichtigste Indikator ist diesbezüglich die Einbindung des Kantons St.Gallen in das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz. Wie erwähnt, wurden die Fahrzeiten in die Hauptzentren und in die Städte des Bodenseeraumes in den vergangenen zwei Jahrzehnten gesenkt. Für

eine künftig bessere internationale Verflechtung der Bahnsysteme wurde Ende der 90er Jahre BODAN-RAIL 2020 ausgearbeitet, das die Taktsysteme der schweizerischen, deutschen und österreichischen Bahnen besser verknüpfen soll.

Leitsatz 3 zum Verkehr

### **Grundangebot an öffentlichen Verkehrsleistungen im ländlichen Raum sicherstellen**

Eine Mindesterschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll die Anbindung an das überregionale öffentliche Verkehrsnetz gewährleisten und jenen Teilen der Bevölkerung, die nicht über ein Privatfahrzeug verfügen oder nicht selber fahren können, einen Zugang zur Mobilität ermöglichen. Im ganzen Kanton sind 81% der Wohnbevölkerung und 85% der Beschäftigten Werktags mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. In ländlichen Regionen sind es allerdings nur 62% der Wohnbevölkerung (Toggenburg) und 61% der Beschäftigten (Werdenberg).

Leitsatz 4 zum Verkehr

### **Verkehrsmittel wesensgerecht einsetzen**

Ein leistungsfähiges, wirtschaftlich tragbares Verkehrsangebot, das unnötige Umweltbelastungen vermeidet, lässt sich nur erhalten und weiter entwickeln, wenn die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und sinnvoll miteinander verknüpft werden. Eine entsprechend gute Abstimmung muss sich im Modalsplit zeigen. Wie im Absatz zum ersten Leitsatz zum Verkehr beschrieben, ist das Verkehrsverhalten im Kanton St.Gallen ähnlich zu demjenigen der Schweizer Bevölkerung. Im Vergleich zu den übrigen Ostschweizer Kantonen wird der öffentliche Verkehr allerdings leicht mehr genutzt.



### **Bestellung/Vertrieb**

Der Bericht ist im Internet als PDF-Datei unter <http://www.are.sg.ch> zugänglich. Gedruckte Fassungen können beim ARE SG bestellt werden (CHF 15.– pro Exemplar).

### **Quellen**

ARE SG	Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen
TBA SG	Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
VZ 2000	Volkszählung 2000
BZ98	Betriebszählung 1998
L+T	Bundesamt für Landestopografie
TOPOPT	Layername von Geländedaten
ESPOP	Statistik über die ständige Wohnbevölkerung, geführt durch das BFS (2004)
BFS	Bundesamt für Statistik (STATINF, GEOSTAT)
Mikrozensus	Auswertung zum Verkehrsverhalten
Bodan-Rail	Grundlage für eine internationale Verkehrsplanung im Bodenseeraum
FfS SG	Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Ostwind	Tarifverbund

Diverse Kenngrössen zum Kanton St.Gallen werden von der Fachstelle für Statistik (FfS) im Internet unter <http://www.statistik.sg.ch> veröffentlicht.

### **Amt für Raumentwicklung Kanton St.Gallen**

Lämmli brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen  
Tel. 071 229 31 47  
<http://www.are.sg.ch>

### **© ARE SG**

St.Gallen 2007  
Abdruck erwünscht mit Quellenangabe,  
Belegexemplar an ARE SG.