

Kantonaler Richtplan

Trassensicherung Bahnkorridor Teufen Anpassung Kapitel V.3.2

Erläuterungen und Richtplananpassung

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Anlass	3
1.2	Richtplannerfordernis	3
1.3	Gegenstand der Richtplananpassung	3
1.4	Verfahren für die Richtplananpassung	3
1.5	Ziel und Zweck des Berichts	4
2	Umsetzung in die Richtplanung	4
2.1	Kantonaler Richtplan	4
2.2	Richtplananpassung Kapitel V. 3.2	4
3	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	6
4	Koordination der Verfahren	6
4.1	Koordination zwischen Richtplanung und Projekt	6
4.2	Vorprüfung Bund	7
4.3	Ergebnis der Mitwirkung	7

1 Einleitung

1.1 Anlass

Eine Durchmesserlinie mit attraktiven Reisezeiten, Halbstundentakt im S-Bahn-Verkehr, Viertelstundentakt im Abschnitt Trogen-Teufen (ev. Verlängerung in Hauptverkehrszeiten bis nach Gais) und optimalen Anschlüssen an die Intercity-Züge: Das sind die Ziele für das künftige Angebot der Appenzeller Bahnen (AB) zwischen Appenzell, St.Gallen und Trogen. Damit die AB das künftige Angebot mit Zeithorizont 2035 unter den genannten Rahmenbedingungen fahren können, ist eine Kreuzungsmöglichkeit im Raum Sternen/Stofel bis Bahnhof Teufen nötig.

Im Rahmen der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in Auftrag gegebenen Korridorstudie vom 8. Juli 2021 wurden die möglichen Varianten geprüft. Die oberirdische Variante Doppelspur zwischen Teufen und Stofel erwies sich als jene Variante mit dem klar besten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese Variante innerhalb des bestehenden Strassenkörpers ist im kantonalen Richtplan bereits festgesetzt. Am 15. Mai 2022 nahm die Stimmbürgerschaft von Teufen eine Tunnel-Initiative an. Damit wurde der Gemeinderat Teufen verpflichtet, ein Alternativprojekt zur Variante oberirdische Tramdoppelspur für einen Bahntunnel ausarbeiten zu lassen. Am 25. September 2022 wurde der entsprechende Planungskredit von der Stimmbürgerschaft angenommen. Die Planung ist in Bearbeitung. Unabhängig von den weiteren Entscheidungen soll die Variante "Tunnel" ebenfalls im kantonalen Richtplan verankert werden.

1.2 Richtplanerfordernis

Grössere Infrastrukturvorhaben wie neue Bahntunnels gelten als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700). Demnach bedürfen solche Vorhaben einer Grundlage im Richtplan. Die Festlegung des Vorhabens im kantonalen Richtplan bezweckt die räumliche Sicherung des Korridors für den Bahntunnel sowie die verkehrliche Abstimmung mit dem Verkehrsnetz. Die oberirdische Variante Doppelspur zwischen Teufen und Stofel ist im kantonalen Richtplan bereits festgesetzt. Die Variante "Tunnel" ist noch nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen. Es besteht noch kein Projekt als Grundlage für den Richtplaneintrag. Das Projekt ist in Bearbeitung. Die Variante soll deshalb mit dem Koordinationsstand "Zwischenergebnis" im kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Als Basis für eine allfällige Umsetzung des Vorhabens ist ein Eintrag im Koordinationsstand einer «Festsetzung» erforderlich.

1.3 Gegenstand der Richtplananpassung

Gegenstand der Richtplananpassung bildet die Ergänzung der Variante "Bahntunnel".

1.4 Verfahren für die Richtplananpassung

Das Verfahren für die Anpassung des kantonalen Richtplans richtet sich nach Art. 10 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1). Die Genehmigung des kantonalen Richtplans erfolgt gestützt auf Art. 11 RPV durch den Bundesrat oder das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Bei der vorliegenden Richtplananpassung handelt es sich um eine Einzelanpassung. Das Verfahren auf der kantonalen Stufe ist in Art. 13 des Baugesetzes (BauG; bGS 721.1) geregelt. Zur Vornahme von Einzelanpassungen als förmliche Planänderungen ist der Regierungsrat zuständig. Er kann die Mitwirkung auf die betroffenen Gemeinden, Planungsträger und Interessenverbände beschränken (Art. 13 Abs. 2).

1.5 Ziel und Zweck des Berichts

Der vorliegende Bericht dient dazu, den Richtplaneintrag «Zwischenergebnis» herzuleiten und zu begründen. Der Bericht ist eine Beilage zu den behördenverbindlichen Bestandteilen des Richtplans.

2 Umsetzung in die Richtplanung

2.1 Kantonaler Richtplan

Mit vorliegender Richtplananpassung wird die Variante "Tunnel" als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen. Die Richtplankarte und die Erläuterungen im Kapitel V 3.2, Bauvorhaben werden als behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans entsprechend angepasst.

2.2 Richtplananpassung Kapitel V. 3.2

Die Richtplananpassung des Kapitels V. 3.2 wird nachfolgend dargelegt.

Kapitel V.3.2, Bauvorhaben

1. Richtplanaufgabe

Die wichtigsten raumrelevanten Bauvorhaben sind in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und mit den anderen Nutzungen zu koordinieren.

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

Die Transportunternehmen haben im Rahmen der Aktualisierung der Grundlagen für die Richtplanung im Jahr 2014 ihre geplanten Bauvorhaben angegeben. Im Zusammenhang mit der Taktverdichtung auf dem Abschnitt St. Gallen-Teufen-Gais-Appenzell (Halbstundentakt im S-Bahn-Verkehr, Viertelstundentakt im Abschnitt Trogen-Teufen und optimalen Anschlüssen an die Intercity-Züge) ist u.a. ein Infrastrukturausbau in der Gemeinde Teufen nötig. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in dieser Thematik eine Korridorstudie (2021) erstellt. Die erarbeitete Korridorstudie zeigt auf, dass in der Gemeinde Teufen eine Kreuzungsmöglichkeit im Raum Sternen/Stofel bis Bahnhof Teufen notwendig ist.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

An der Weiterbearbeitung der Bauvorhaben im Rahmen der Zusammenführung der öffentlichen Verkehrsverbindungen in und um St.Gallen wie insbesondere der Bildung von Durchmesserlinien, der Doppelspur Dorf Teufen sowie an der Einbindung der Agglomeration St.Gallen in die Bahnprojekte des Bundes besteht ein kantonales Interesse.

In Bezug auf die Kreuzungsmöglichkeit im Raum Sternen/Stofel bis Bahnhof Teufen wird die oberirdische Doppelspur zwischen Teufen und Stofel in der Korridorstudie des BAV als Variante mit dem klar besten Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen. Die Bestvariante «Tramdoppelspur Teufen» gewährleistet das öffentliche Interesse von Bund und Kanton. Am 15. Mai 2022 nahm die Stimmbürgerschaft von Teufen eine Tunnel-Initiative an. Damit wurde der Gemeinderat Teufen verpflichtet, ein Alternativprojekt zur Variante oberirdische Variante Tramdoppelspur für einen Bahntunnel ausarbeiten zu lassen. Am 25. September 2022 wurde der entsprechende Planungskredit von der Stimmbürgerschaft angenommen. Eine Tunnellösung muss auch im Interesse des Bundes und des Kantons die übergeordneten Ziele der Taktverdichtung und einer verbesserten Anschlussqualität am Knoten St.Gallen auf dem Abschnitt St. Gallen-Teufen-Gais-Appenzell erfüllen. Die Vereinbarkeit der Variante "Tunnel" mit den öffentlichen Interessen von Kanton und AB und somit die Betriebstauglichkeit kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Die Realisierung eines betriebskonformen Bahntunnels ist gegenüber der Variante «Tramdoppelspur Teufen» technisch und auch finanziell deutlich aufwändiger. Ausbauten, welche über die Bestvariante «Tramdoppelspur Teufen» hinausgehen – etwa eine betriebsfähige Tunnellösung, sind deshalb vollumfänglich durch Dritte im Rahmen einer Zusatzfinanzierung sicherzustellen. Sowohl der Bund als auch der Kanton beteiligen sich in Anbetracht der

Erkenntnisse aus der Korridorstudie des BAV nur im Rahmen der der Kosten, welche für die Finanzierung der Bestvariante Tramdoppelspur erforderlich wären.

4. Abstimmungsanweisungen

4.1

An der Weiterbearbeitung der folgenden Bauvorhaben für den öffentlichen Verkehr besteht ein kantonales Interesse:

- | | |
|---|--|
| - Appenzeller Bahnen: Neubau der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen (DML) | Festsetzung |
| - Appenzeller Bahnen: Neubau Tramdoppelspur Teufen, oder Alternativvariante Tunnel | Festsetzung
Zwischenergebnis |
| - Appenzeller Bahnen: Optimierung/Massnahmen zwecks Fahrzeitverkürzung auf der Strecke St.Gallen–Appenzell (u.a. Doppelspur Eggli, Gais) | Festsetzung |
| - Appenzeller Bahnen/PostAuto: Umgestaltung Bahnhof Heiden zwecks kombinierte Lösung Bahn/Postauto (perrongleicher Umstieg) | Festsetzung |
| - Appenzeller Bahnen: Neubau Instandhaltungszentrum für Rollmaterial in Appenzell | Festsetzung |
| - Postauto/Appenzeller Bahnen: Anpassung Haltestelleninfrastruktur und Wendemöglichkeit in Lustmühle, Verkürzung der Postautolinie Herisau–Hundwil–Stein–St.Gallen. Anbindung neu an die DML in der Lustmühle, Taktverdichtung zum Halbstundentakt auf ca. 2023 | Zwischenergebnis
Festsetzung |
| - Bahnhof Herisau: Neubau Bushof Herisau, Umgestaltung Strassenführung, Verlegung/Neubau AB-Bahnhof, Arealentwicklung | |
| - Bahnhöfe/Haltestellen: hindernisfreier Zugang zu Bahnhöfen/Haltestellen und Fahrzeugen bis Ende 2023 | Festsetzung |

3 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt können erst auf der Grundlage eines konkreten Projekts samt Umweltverträglichkeitsbericht geprüft werden.

4 Koordination der Verfahren

4.1 Koordination zwischen Richtplanung und Projekt

Für die vorliegende Richtplananpassung als Zwischenergebnis ist keine Projektkoordination zwischen der Richtplanung und dem Projekt nötig. Die Verfahrenskoordination ist in allfälligen

weiteren Projektschritten zu klären. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist die Abstimmung zwischen Richtplanung und Auflageprojekt zwingend sicherzustellen.

4.2 Vorprüfung Bund

Mit Bericht vom 12. Dezember 2023 hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) der vorliegenden Richtplananpassung ohne Bemerkungen zugestimmt. Mit Schreiben vom 25. Juni 2024 bestätigt das ARE nach Rücksprache mit dem BAV, dass die Formulierung zur Finanzierung in den richtungsweisenden Festlegungen für den Bund eine grosse Relevanz aufweisen und unverändert im Richtplantext zu belassen sind. Der Bund berücksichtigt allfällige Veränderungen bei der Finanzierung direkt im Genehmigungsprozess.

4.3 Ergebnis der Mitwirkung

Bei der vorliegenden Richtplananpassung handelt es sich um eine Einzelanpassung. Das Verfahren auf der kantonalen Stufe ist in Art. 13 des Baugesetzes (BauG; bGS 721.1) geregelt. Zur Vornahme von Einzelanpassungen als förmliche Planänderungen ist der Regierungsrat zuständig. Er kann die Mitwirkung auf die betroffenen Gemeinden, Planungsträger und Interessenverbände beschränken (Art. 13 Abs. 2 BauG).

Mit Beschluss vom 13. Februar 2024 hat der Regierungsrat die Vernehmlassung auf die Nachbarkantone, die betroffenen Gemeinden sowie die AB beschränkt. Die Vernehmlassung erfolgte bis zum 31. März 2024. Im Auswertungsbericht sind die Rückmeldungen sowie deren Beurteilung detailliert ersichtlich. Anträge zur textlichen Anpassung wurden grundsätzlich berücksichtigt. Die Ausführungen zur Finanzierung der Variante Tunnel wurden nach Rücksprache mit dem ARE im Richtplantext belassen.