

Vorlage Stadtparlament

Datum	22. Januar 2019
Beschluss Nr.	2565
Aktenplan	710.20 Verkehrsplanung, Verkehrssteuerung

ÖV-Bevorzugung, ÖV-Linienerkennung; Verpflichtungskredit

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Projekt für die ÖV-Linienerkennung zur ÖV-Bevorzugung wird gutgeheissen und unter Vorbehalt der Projektgenehmigung durch die Regierung für den städtischen Anteil ein Verpflichtungskredit im Umfang von CHF 624'200 erteilt.

1 Ausgangslage

Die Hauptlinien des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) verkehren in der Regel auf denselben Hauptachsen wie der motorisierte Individualverkehr (MIV). Behinderungen durch den MIV wirken sich entsprechend auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität aus. Eine wirksame ÖV-Bevorzugung ist deshalb einerseits ein wichtiger Bestandteil für eine leistungsfähige Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und andererseits sowohl im Richtplan als auch im Mobilitätskonzept 2040 festgehalten.

Mit der Eröffnung der Autobahn auf dem Stadtgebiet im Jahre 1987 und den dadurch entstandenen Kapazitätsreserven auf den übrigen Strassen konnten diverse Busspuren erstellt sowie für den öffentlichen Verkehr (ÖV) an den Lichtsignalanlagen (LSA) gute Priorisierungen erreicht werden. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen sind die geschaffenen Kapazitätsreserven jedoch aufgebraucht. Mit der bestehenden ÖV-Bevorzugung können aufgrund der heutigen und der zu erwartenden Verkehrsmengen die gewünschten Fahrzeiten des ÖV sowie dessen Zuverlässigkeit und Stabilität nicht bzw. nicht mehr im nötigen Ausmass gewährleistet werden. Für eine Sicherung der Qualität des ÖV sind deshalb zusätzliche Massnahmen erforderlich.

Die Bevorzugung des ÖV kann einerseits mittels baulicher Massnahmen (ÖV-Eigentrossierung oder Fahrbahnhaltestellen), andererseits durch betriebliche Massnahmen (Bevorzugung des ÖV an lichtsignalgesteuerten Kreuzungen) erreicht werden. Mit Blick auf letztere sind die Busse des ÖV sowie die Züge der Appenzeller Bahnen heute zwecks Bevorzugung mit Anmeldeanlagen, die Knotensteuergeräte der LSA mit entsprechenden Empfangs- und Auswerteeinheiten ausgerüstet. In Bus und Bahn steht heute die bewährte Technik der Niederfrequenzsender (NF) im Einsatz. Im Strassenbelag sind die entsprechenden Induktionsschleifen eingelassen. Diese NF-

Detektorschlaufen (im Folgenden ÖV-Schlaufen) erfassen das Fahrzeug, melden es bei den LSA an und ab und ermöglichen so eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Allerdings unterstützt das bestehende System lediglich die unspezifische An- und Abmeldung der Fahrzeuge. An Knoten, die von mehreren Buslinien angefahren werden, können die Fahrzeuge mit dem bestehenden System nicht mit der erforderlichen Genauigkeit erfasst werden. In vielen Fällen führt dies zu einer Reduktion der Knotenleistung und oft auch zu gegenseitigen Behinderungen der Fahrzeuge des ÖV. Für eine gezielte ÖV-Bevorzugung ist es wichtig zu wissen, in welcher Richtung ein herannahender Bus einen Knoten befährt bzw. ob bei mehreren sich gleichzeitig nähernden Bussen aufgrund der Fahrplanlage deren Priorisierung angebracht ist. Ausserdem ist die bestehende NF-Anmeldetechnik an manuelle Eingriffe der Fahrzeuglenkenden gekoppelt und damit fehleranfällig.

Die Tiefbauämter der Stadt und des Kantons St.Gallen arbeiten an einer gezielten Verbesserung der ÖV-Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen. Eine Verbesserung kann erreicht werden, wenn das Betriebsleitsystem der Transportunternehmungen mit einer Fahrplanlage-Erkennung gekoppelt wird. Damit kann die Priorisierung an den LSA differenziert in Abhängigkeit der Fahrplanlage jedes einzelnen Busses erfolgen. Mit einer Automatisierung der Busanmeldung sowie einer Linienerkennung können die ÖV-Privilegierung optimiert und die Gesamtverkehrskapazität erhöht werden. Dieses neue System bedingt, dass sich die Busse bei den LSA nicht mehr nur an- bzw. abmelden, sondern auch Informationen zur Linienidentifikation und zur jeweiligen Fahrplanlage senden. Dazu ist ein zusätzlicher Informationsaustausch zwischen den Fahrzeugen und der Ampelsteuerung notwendig, welcher durch das bestehende System nicht zu leisten ist. Als neues System soll deshalb eine Lösung mittels Funktelegramm implementiert werden.

2 Projekt «ÖV-Linienerkennung»

2.1 Projektaufbau und Pilotprojekt

Im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung der Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ist beabsichtigt, im ganzen Kanton die Anmeldungen von ÖV-Fahrzeugen in Zukunft nicht mehr via Niederfrequenzsender entgegenzunehmen. Als neues System wird eine Lösung mit Funktelegrammen mit einem standardisierten sogenannten «Schnittstellen-Protokoll R09. 14/16» angestrebt. Für die Umsetzung müssen daher die Sendeeinheiten (NF-Sender in den Fahrzeugen), die Empfangseinheiten (NF-Empfangsbaugruppen in den LSA-Knotensteuergeräten und ÖV-Schlaufen im Strassenbelag) sowie die Software für die Beeinflussung der Lichtsignale durch kompatible Elemente ersetzt werden.

Die Technik der angestrebten An- und Abmeldung mittels Funktelegrammen wird in einzelnen Schweizer Städten, vor allem aber in Deutschland, seit Jahren genutzt und ist genormt. Sie erfüllt die Kriterien einer zielgerichteten ÖV-Bevorzugung. Sowohl die einheitliche Schreibweise der Datenübermittlung (Telegramm) als auch eine hochpräzise Fahrzeugortung mittels Digital-GPS ermöglichen eine schnellstmögliche Übermittlung des Telegramms.

Das Gesamtprojekt wird durch die Tiefbauämter von Stadt und Kanton St.Gallen sowie das Amt für ÖV des Kantons St.Gallen geführt. Neben externen Fachleuten werden auch die betreffenden Transportunternehmen einbezogen.

Das Projekt «ÖV-Linienerkennung» soll flächendeckend für den gesamten Kanton St.Gallen realisiert werden. Es sieht deshalb Massnahmen auf dem gesamten Kantonsgebiet vor. Die Umsetzung des Projektes erfolgt schrittweise, beginnend in der Region 1 „St.Gallen“. Anschliessend wird das System für die übrigen Gebiete (Regionen 2 „Rapperswil“, 3 „Wil“ und 4 „Übriges Kantonsgebiet“) implementiert.

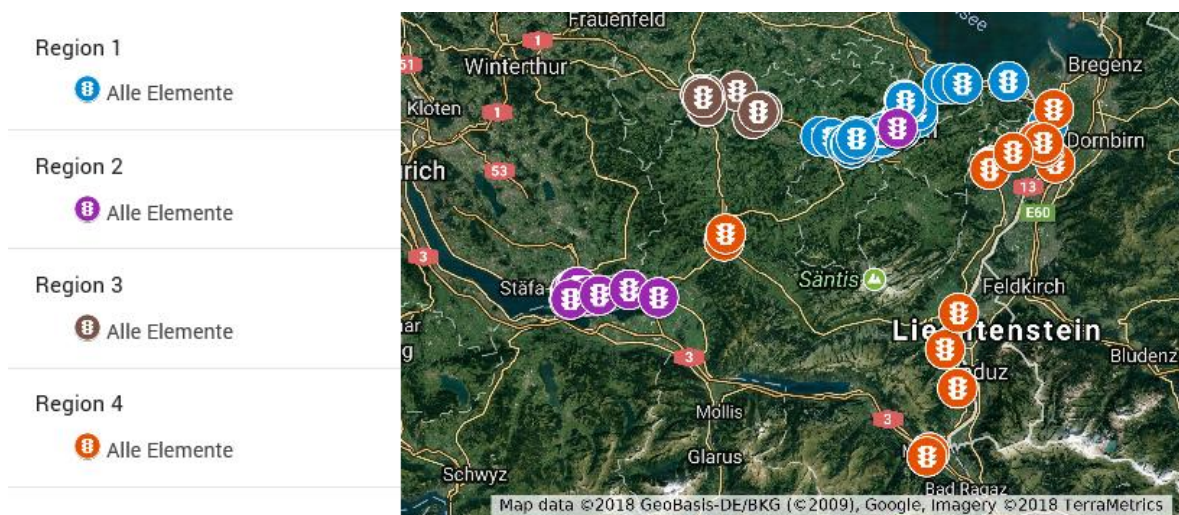


Abbildung 1: Projekt «ÖV-Linienerkennung», Übersicht Regionen

Neben planerischen Vorarbeiten wurden in der Stadt St.Gallen im Rahmen eines Vor- bzw. Pilotprojektes zwei Testreihen durchgeführt. Im September 2013 wurde ein Fahrversuch in der Stadt vorgenommen, um die Ortungsgenauigkeit zu testen. Im Rahmen eines Pilotprojektes¹ verkehrten schliesslich im Zeitraum vom 14. bis 30. April 2015 fünf mit Funksendern ausgerüstete Fahrzeuge im Linienbetrieb. Dabei wurden an vier Knoten total 37 Meldepunkt-Positionen getestet. Ausgewertet wurden während dieser Zeit sämtliche Telegramme wie auch sämtliche Fahrzeuge auf vollständiges Senden und Empfangen sowie auf ihre zeitliche und räumliche Genauigkeit. Die Ergebnisse aus den Testreihen zeigen, dass das System des ÖV-Funktelegramms die Anforderungen bezüglich Zuverlässigkeit und Genauigkeit erfüllt.

2.2 Optimierung und Qualitätssicherung

Mit der Anpassung der Ausrüstung der Lichtsignalanlagen und der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs auf den neuesten Stand der Technik kann dank zusätzlicher und zuverlässiger Daten die Verkehrsabwicklung für den gesamten Verkehr, insbesondere jedoch für den öffentlichen Verkehr, optimiert werden. Das projektierte Anmeldesystem stellt die dafür notwendigen Informationen bereit. An Knoten mit Busspuren wird die Busbevorzugung damit zusätzlich optimiert. An Knoten ohne separate Busspuren ermöglicht das neue System zur ÖV-Anmeldung auch ohne Eigentrassierung eine effizientere Busbevorzugung. Mit der heutigen Anmeldetechnik ist an einer LSA eine ÖV-Bevorzugung in Abhängigkeit der Fahrplanlage nicht realisierbar.

¹ Der Stadtrat hat am 12. August 2014 für das Pilotprojekt einen Verpflichtungskredit von CHF 180'000 gesprochen.

Mit der vollständigen Automatisierung der Busanmeldung soll insbesondere die Lichtsignalsteuerungsleistung optimiert werden. Die Busanmeldungen sind heute an im Strassenbelag eingelassene Detektor-Schlaufen gekoppelt. Infolge Bauarbeiten im Schlaufenbereich oder durch materielle Abnutzung und Defekt der Schlaufen sind Anmeldeausfälle häufig. Darüber hinaus sind bei komplexen Knotensystemen² sowie bei Baustellen trotz der Erfassung durch Detektor-Schlaufen zusätzlich auch manuelle Eingriffe der Fahrzeuglenkenden notwendig. Diese manuellen Eingriffe sind fehleranfällig (z.B. infolge Mehrfachbetätigung) und führen zu Leistungseinbussen.³ Mit der projektierten ÖV-Anmeldung werden die Schlaufen obsolet und damit die Zahl der Anmeldeausfälle beträchtlich reduziert.

Mit der neuen ÖV-Anmeldung kann an jedem Lichtsignalknoten für jeden Bus die gewünschte Fahrriichtung ermittelt werden. Dadurch wird der ÖV effizienter gesteuert. In der Stadt St.Gallen wird die ÖV-Linienerkennung insbesondere an den vier meistbelasteten LSA-Knoten⁴ für die LSA-Steuerung Vorteile gegenüber der heutigen ÖV-Schlaufen-Technik zur Folge haben. Mit der neuen ÖV-Anmeldung wird auf dem gesamten Stadtgebiet insgesamt die Genauigkeit erhöht und damit die Zuverlässigkeit gesteigert.

2.3 Massnahmen

Für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» sind zur Optimierung der ÖV-Bevorzugung sowohl Massnahmen an den Lichtsignalanlagen als auch an den Fahrzeugen der ÖV-Transportunternehmen notwendig.

2.3.1 Lichtsignalanlagen

Damit die ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung realisiert werden kann, benötigt das stationäre Lichtsignalsteuersystem folgende Informationen aus den Fahrzeugen:

- Anmeldung an einer vordefinierten Stelle vor der LSA (Meldepunkt)
- Übertragung der Liniennummer und Fahrplanlage (Verspätung, Verfrühung)
- Abmeldung an einer vordefinierten Stelle nach der LSA.

Damit diese Informationen durch die Lichtsignalrechner verarbeitet werden können, müssen diese mit einem Datenfunkempfänger und der entsprechenden Software ausgerüstet werden. Die notwendigen Anpassungen erfolgen an allen lichtsignalgesteuerten Knoten, die vom ÖV befahren werden, sowohl auf Kantons- als auch Gemeindestrassen. Für die Region St.Gallen sind für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» damit Anpassungen an 72 LSA notwendig.⁵

² In der Stadt St.Gallen an 14 Knoten: K001 Blumenbergplatz, K006 Spisertor, K008 Poststrasse, K011 Schibenertor, K012 Gutenbergstrasse, K015 Singenberg, K016 St.Fiden, K017 Lindenstrasse / Splügenstrasse, K018 Krontal, K020 Neudorf, K026 Heiligkreuz, K030 Rosenberg, K031 Militärstrasse und K044 Teufener Strasse / Oberstrasse.

³ Eine Auswertung bei drei LSA (Knoten K008 Poststrasse, K018 Krontal und 044 Teufener Strasse / Oberstrasse) von Anfang 2017 zeigt, dass zwischen 30 % und 100 % Anmeldungen zu viel getätigt werden, was zu entsprechenden Leistungsverlusten führte.

⁴ K005 Brühltor, K007 Schibenertor, K011 Helvetiaplatz und K016 St.Fiden. Diese vier Knoten werden von vielen ÖV-Fahrzeugen befahren.

⁵ Im ganzen Gebiet befinden sich rund 100 LSA; davon werden 72 vom ÖV angesteuert.

2.3.2 ÖV-Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, welche eine LSA bevorzugt passieren sollen, werden mit entsprechender Hard- und Software ausgerüstet. Die Systemarchitektur der Fahrzeugkomponenten besteht aus Bordrechner, Ortungs- und Kommunikationssystem. Zudem sind Funkgeräte für die Kommunikation mit den stationären Ampelsteuerungssystemen notwendig. Für den Lichtsignalbereich haben die Fahrzeugkomponenten folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Funktelegramm-Standard R 09.14/16 inkl. Linien-/Kursnummer und Fahrplanlage
- hochpräzise Ortung der Fahrzeuge mittels Digital-GPS (1-2 Meter Genauigkeit)
- schnellstmögliche Telegrammübermittlung (Analog-Funkgerät).

Die heutigen Systeme der Transportunternehmungen (TU) sind proprietäre, geschlossene Systeme. Viele dieser Systeme sind nicht ausgelegt auf eine Funktionalität, welche über den Ticketverkauf oder die Fahrgastinformation hinausgeht. Einzelne Systeme kennen den projektierten Telegramm-Standard R 09.14/16, erfüllen jedoch die angestrebten Kriterien der Ortung und der Funkübermittlung nicht in ausreichendem Masse. Andere Systeme sind dagegen überhaupt nicht in der Lage, mit dem Telegramm-Standard zu arbeiten. Zudem ist bei einigen TU eine Ablösung der Bordrechner in naher Zukunft vorgesehen. Deshalb ist vorgesehen, die Funktionalität der Lichtsignalsteuerung in einer neuen integrierten und offenen Systemarchitektur zu implementieren. Die Systemarchitektur der Hardware- und Software-Fahrzeugkomponenten besteht aus:

- Basiskomponenten:
Bordrechner, Ortungssystem (Hardware und Software), Kommunikationssysteme mit dem zentralen Fahrplan und Netzsystem, Berechnung der Fahrplanlage
- Dedizierte Komponenten:
Funkgerät für die Kommunikation mit dem stationären Ampelsteuerungssystem, Applikation für die Generierung der Telegramme zum geeigneten Zeitpunkt.

Für die Region St.Gallen sind für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» Anpassungen an insgesamt 164 ÖV-Fahrzeugen der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs notwendig.

3 Investitionskosten

3.1 Gesamtprojekt

Um die ÖV-Bevorzugung an den Knoten auf dem ganzen Kantonsgebiet St.Gallen umzusetzen, sind neben der Anpassung der entsprechenden LSA-Anlagen auf Kantonsgebiet auch Anpassungen einzelner LSA angrenzender Gemeinden ausserhalb des Kantons St.Gallen erforderlich. Ausserdem sind Massnahmen in den Fahrzeugen notwendig. Die Aufrüstungen der Fahrzeuge mit moderner Technologie sind ohnehin und unabhängig vom Projekt «ÖV-Linienerkennung» notwendig. Hingegen sind Kosten für die Entwicklung der Software sowie deren Implementierung in die Bordrechner in den nachfolgenden Gesamtkosten des Projektes ÖV-Linienerkennung eingerechnet.

Die Gesamtkosten für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» zur Ausrüstung von 128 LSA⁶ und von rund 380 ÖV-Fahrzeugen der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kanton St.Gallen bzw. im betroffenen Agglomerationsgebiet werden auf CHF 3.99 Mio. (inkl. MWST und

⁶ Im gesamten Agglomerationsgebiet befinden sich heute rund 190 LSA; davon werden 128 vom ÖV angesteuert.

Reserve) geschätzt. Davon sind CHF 0.53 Mio. für das Pilot- / Vorprojekt und CHF 3.46 Mio. für die Projektrealisierung budgetiert:

Vorprojekt inkl. Pilotprojekt	CHF	530'400
Projektrealisierungskosten Lichtsignalanlagen		2'354'100
Projektrealisierungskosten Fahrzeugausrüstung		<u>1'106'800</u>
Total		3'991'300

Im Pilotprojekt wurden als Grundlage für die Testversuche bereits Massnahmen in der Stadt St.Gallen umgesetzt, weshalb die Kosten des Vorprojektes (inkl. Pilotprojekt) diesem Projektteil (Region 1) belastet werden. Die Gesamtkosten von ca. CHF 4.0 Mio. (inkl. MWST und inkl. Reserve) verteilen sich auf die Region 1 mit CHF 2.5 Mio., Region 2 mit CHF 0.5 Mio., Region 3 mit CHF 0.4 Mio. und Region 4 mit CHF 0.6 Mio.

3.2 Region St.Gallen und städtischer Anteil

Für die Region St.Gallen sind für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» Anpassungen an 72 LSA und 164 ÖV-Fahrzeugen der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs notwendig. Gesamthaft ist für die Region St.Gallen (inkl. Vorprojekt) mit Kosten von CHF 2'527'300 (inkl. MWST und inkl. Reserve) zu rechnen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Vorprojekt inkl. Pilotprojekt	CHF	530'400
Projektrealisierungskosten Lichtsignalanlagen		1'346'300
Projektrealisierungskosten Fahrzeugausrüstung		<u>650'600</u>
Total		2'527'300

Im Projektperimeter des Projektes «ÖV-Linienerkennung» befinden sich 20 Lichtsignalanlagen im Nationalstrassenperimeter. Davon müssen zwölf durch das Projekt angepasst werden. Das ASTRA sieht von einer Mitfinanzierung ab, da die Nationalstrassenfinanzierung nur zweckgebunden angewendet werden darf und Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht unter diese Zweckbindung fallen.

Gemäss Artikel 76 Strassengesetz (StrG) werden die Bau- und Unterhaltskosten bestehender Verkehrsknoten nach Interessenlage aufgeteilt. Kanton und Gemeinde haben sich über die Aufteilung zu einigen. Die Kostenaufteilung von Strassenprojekten erfolgt gemäss üblicher Praxis anhand der Kantons- und Gemeindestrassenflächen innerhalb des Projektperimeters. Lichtsignalanlagen werden aufgrund der Klassierung der anstossenden Strasse (Kantonsstrasse oder Gemeindestrasse) durch den jeweiligen Strasseneigentümer finanziert.

Entsprechend den Massnahmen des Projektes «ÖV-Linienerkennung» kommt ausschliesslich der Kostenteiler für Lichtsignalanlagen zum Tragen. Die städtische Kostenbeteiligung bezieht sich somit einerseits auf die Kantonsstrassen-Knoten (inkl. Knoten im Nationalstrassenperimeter) sowie auf die Gemeindestrassen-Knoten (ungebunden). Es ergeben sich für die Stadt St.Gallen folgende Kosten:

Kantonsstrassen-Knoten, Anteil Stadt St.Gallen	CHF	259'500
Gemeindestrassen-Knoten Stadt St.Gallen		<u>364'700</u>
Total		624'200

Die ÖV-Linienerkennung ist eine Teilmassnahme der ÖV-Eigentrossierung in der Region St.Gallen (Massnahme 3203.003; Teilmassnahme 6; Gerätetechnischer Ausbau LSA für Busprivilegierung [Bus-Linienerkennung] Region St.Gallen). Dafür hat der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 1. Generation einen Beitrag von 40 % für die anrechenbaren Kosten in Aussicht gestellt. Dies ergibt gesamthaft rund CHF 1.01 Mio., davon sind rund CHF 0.21 Mio. für das bereits umgesetzte Vor-/Pilotprojekt und rund CHF 0.80 Mio. für die anstehende Realisierung geplant. Vom Bundesanteil werden total rund CHF 0.32 Mio. auf die Stadt St.Gallen entfallen, davon CHF 0.07 Mio. für das Vor-/Pilotprojekt und rund CHF 0.25 Mio. für die anstehende Realisierung. Beim Pilotprojekt wird der erwartete Beitrag des Agglomerationsprogrammes den städtischen Anteil von CHF 180'000 auf rund CHF 110'000 reduzieren und den dafür am 12. August 2014 vom Stadtrat gesprochenen Kredit entsprechend senken. Der Bundesbeitrag an die Stadt für die Realisierung des Projektes teilt sich auf in CHF 103'800 für die gebundenen Kosten (Kantonsstrassen) und CHF 145'900 auf die ungebundenen Kosten (Gemeindestrassen-Knoten).

Kantonsstrassen-Knoten; Anteil Stadt St.Gallen

Total	CHF	259'500
./. Beitrag Agglomerationsprogramm		<u>103'800</u>
Total Kredit Stadt		155'700

Gemeindestrassen-Knoten Stadt St.Gallen

Total	CHF	364'700
./. Beitrag Agglomerationsprogramm		<u>145'900</u>
Total Kredit Stadt		218'800

Die Kosten der Stadt für das Projekt «ÖV-Linienerkennung» belaufen sich somit nach Abzug des Bundesbeitrags auf insgesamt CHF 374'500. In der Investitionsrechnung sind für das Projekt CHF 500'000 eingestellt (Konto 61.5890.924). Da die definitive Zusage des Bundes noch nicht vorliegt, wird der Investitionskredit Brutto im Umfang von CHF 624'200 (CHF 259'500 für die Kantonsstrassen-Knoten und CHF 364'700 für die Gemeindestrassen-Knoten) beantragt.

In Anwendung von Art. 65 der Gemeindeordnung (sRS 111.1) ist der städtische Anteil von CHF 259'500 an die Kantonstrassen-Knoten als gebundene Ausgabe zu bezeichnen. Würde der Kanton St.Gallen das Projekt auch im Falle einer abschlägigen Beurteilung des Stadtparlaments resp. Stadtrats umsetzen, wäre der städtische Anteil an die Kantonsstrassen-Knoten gleichwohl geschuldet. Der Verpflichtungskredit für die ungebundenen Kosten für die Gemeindestrassen-Knoten im Umfang von CHF 364'700 liegt in der Finanzkompetenz des Stadtparlaments.⁷ Das vorliegende Projekt wird deshalb in seinem vollen Umfang von CHF 624'200 dem Stadtparlament zur Genehmigung vorgelegt.

Die projektierte ÖV-Anmeldung reduziert die Anlagenunterhaltskosten. Die heute für die ÖV-Anmeldung verwendeten Schlaufen sind fix im Boden verankert. Mit dem Wegfall der ÖV-Schlaufen entfallen auch deren Unterhaltskosten (Strassen- und Werkleitungsarbeiten). Es wird damit gerechnet, dass sich der diesbezügliche Aufwand um rund CHF 40'000 pro Jahr reduziert.

⁷ Art. 41 Ziffer 1 Bst. b bzw. Art. 33 Ziffer 4 der Gemeindeordnung.

4 Termine und Bauablauf

Es ist folgendes Terminprogramm vorgesehen:

- | | |
|-----------------|---|
| 1. Quartal 2019 | Verpflichtungskredite Kanton und Stadt |
| 2. Quartal 2019 | Eingabe Projekt an Bund zur Mitfinanzierung |
| 3. Quartal 2019 | Fertigstellung Software-Planung |
| 3. Quartal 2019 | Finanzierungsvereinbarung Agglomerationsprogramm |
| 3. Quartal 2019 | Start Umsetzung in Region St.Gallen: Ausrüstung der Fahrzeuge mit dem neuen funkbasierten System und Umrüstung der LSA für den Telegramm-Empfang. |
| 2021 | Projekt Region St.Gallen ist abgeschlossen |
| ab 2022 | Umsetzung im übrigen Kanton |

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Konto: 61.5890.907