

Vorlage Stadtparlament

Datum	5. Mai 2026
Beschluss Nr.	1467
Aktenplan	732.12 Kantonsstrassen, Gemein- destrassen

St.Gallen – Bahnhofstrasse; Sanierung und Erweiterung der Fahrleitungsanlage Bahnhofstrasse bis Schibenertor; Erneuerung der Wasser-Transportleitung sowie der Erdgas-Hoch- und Niederdruckleitung im Abschnitt Waisenhausstrasse bis Haus Nr. 17; Kredit mit besonderem Beschluss

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Kredit von CHF 1'253'000 exkl. MWST für die Sanierung und Erweiterung der Fahrleitungsanlage Bahnhofstrasse bis Schibenertor wird mit besonderem Beschluss zulasten der Investitionsrechnung der VBSG genehmigt.
2. Der Kredit von CHF 459'000 exkl. MWST für die Erneuerung der Wasser-Transportleitung sowie der Erdgas-Hoch- und Niederdruckleitung im Abschnitt Waisenhausstrasse bis Haus Nr. 17 wird mit besonderem Beschluss zulasten der Investitionsrechnungen der sgsw genehmigt.

1 Ausgangslage

Die Stadt beabsichtigt, die Bahnhofstrasse zwischen Schützengasse und Oberem Graben im Rahmen der anstehenden Strassen- und Gleissanierung für die zukünftigen Bedürfnisse zu optimieren und aufzuwerten. Neben einer Aufwertung für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr werden mehrere Bäume gepflanzt sowie eine begrünte Pergola im Bereich der Personenunterführung erstellt. Die Gleisanlage der Appenzeller Bahnen wird erneuert.

Der Zustand der Gleisanlage der Appenzeller Bahnen auf der Bahnhofstrasse ist äusserst schlecht. Die Schienen sind so stark abgenutzt, dass der Fahrbetrieb der Bahn an der Grenze der Sicherheit und des zumutbaren Komforts betrieben werden muss. Neben der dringend notwendigen Sanierung der Gleise ist eine geringfügige Verschiebung der Gleise erforderlich, damit das geforderte Lichtraumprofil vollständig eingehalten werden kann.

Entlang der Bahnhofstrasse verlaufen drei wichtige Leitungen der sgsw, welche aus dem Jahre 1975 stammen. Dabei handelt es sich um eine Wasser-Transportleitung (Duktilguss DN400 und DN350) die vom Pumpwerk (PW) Blumenbergplatz in Richtung Westen (Kreuzbleiche bis PW Geissberg) führt, eine Gas-Hochdruckleitung (Stahl DN400), die den Röhrenspeicher Hohfirst mit dem Riet in Goldach verbindet, sowie eine Gas-Niederdruckleitung (Stahl DN200) von der Druckregelanlage (DRA)

Bahnhof in Richtung Westen. Mit 50 Jahren haben die drei Leitungen rund zwei Drittel ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Ein Ersatz wäre somit aus technischer Sicht nicht zwingend nötig. Die Leitungen sind aber buchhalterisch abgeschrieben. Zudem wäre ein späterer Eingriff in die neu sanierte Bahnhofstrasse aufwändig und würde Werte vernichten.

2 Projekt

Das Projekt zur Aufwertung der Bahnhofstrasse im Abschnitt Schützengasse bis Oberer Graben für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr inkl. Aufwertung des Aufgangs Süd der Personenunterführung Rosenberg beinhaltet folgende Teilprojekte:

- Strassenbauprojekt
- Erneuerung der Gleise durch die Appenzeller Bahnen
- Ergänzung der Fahrleitungen der VBSG für das neue Verkehrsregime und Erneuerung der Fahrleitung der Appenzeller Bahnen und der Fahrleitungen der VBSG
- Aufwertung der Personenunterführung und Anpassung der Rampe Süd.

Mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse wird die komplette Gleisanlage saniert, welche neu in eine 40 cm dicke Betonplatte verlegt wird. Die Betonplatte erstreckt sich über die gesamte Fahrbahnbreite. Der komplette Strassenaufbau beträgt rund einen Meter.

Im Lichte der Strassensanierung und der damit verbundenen Neugestaltung ist eine Umlegung der Leitungen unabdingbar. Die Leitungen liegen aktuell äusserst ungünstig, da sie sich genau unter dem Gleis der Appenzeller Bahnen befinden. Eingriffe für Unterhaltsmassnahmen führen zu Konflikten mit dem Bahnbetrieb. Eine spätere Erneuerung der Versorgungsleitungen würde zudem einen Teilabbruch der Fahrbahn (Betonplatte) erfordern und erhebliche Mehrkosten verursachen.

Die geplante Anpassung des ÖV-Verkehrsregimes auf dem Korridor zwischen Bahnhof und Marktplatz erfordert auch Anpassungen an den Fahrleitungen für Bahn und Bus. So wird für die neu in beide Richtungen über die Bahnhofstrasse verkehrenden Trolley- und Batterietrolleybuslinien eine zusätzliche Fahrleitung vom Bahnhofplatz bis zum Schibenertor benötigt. Da die bestehende Fahrleitungsanlage das Ende der Lebensdauer erreicht hat, wird diese komplett neu erstellt. Dafür sind entlang der Strecke neue Masten und Abspannpunkte an Liegenschaften nötig.

2.1 Koordination

Das Bauvorhaben wurde durch das Tiefbauamt (TBA) initiiert und im Vorfeld mit allen Werken sowie mit Stadtgrün, den VBSG und den Appenzeller Bahnen abgesprochen. Nebst dem TBA, dem Bereich Wasser Gas Wärme der Stadtwerke (sgsw-WGW) und den VBSG planen Entsorgung St.Gallen, der Bereich Netz Elektrizität und Telecom der Stadtwerke (sgsw-NET) sowie die Fernwärme der St.Galler Stadtwerke Massnahmen im Projektperimeter. Der Bereich sgsw-NET und ESG finanzieren ihre Massnahmen über den Rahmenkredit, für die Fernwärme wurde bereits ein Verpflichtungskredit in der Kompetenz des Stadtrats erteilt.

2.2 Strassenbauprojekt

Aufgrund des schlechten Strassenzustandes muss die Bahnhofstrasse im Abschnitt Schützengasse bis Oberer Graben instandgesetzt werden. Mit der Instandstellungsabsicht wurde auf der Basis des dem

Gesamtprojekt zugrunde gelegten Betriebs- und Gestaltungskonzepts ein Strassenbauprojekt erarbeitet.

Das Strassenbauprojekt sieht für die Bahnhofstrasse einen Vollausbau der Fahrbahn (Betonfahrbahn mit bituminösem Deckbelag) und der Gehwege (Belag) vor. Teil des Ausbaus ist auch die Instandsetzung und Anpassung der Entwässerung. Im Abschnitt Waisenhausstrasse bis Oberer Graben wird beidseitig, im Abschnitt Schützengasse bis Waisenhausstrasse aufgrund unzureichender Fahrbahnbreite ausschliesslich auf der Nordseite ein Velostreifen angeordnet. Im Abschnitt Haus Nr. 6 bis 10 wird nordseitig ein Seitenstreifen mit Baumgruben für vier Bäume, für Fahrrad- und Motorradstellplätze sowie für einen Anlieferungsbereich erstellt. Der ehemalige Parkplatzbereich am Blumenbergplatz wird neu für zwei Baumstandorte sowie für Fahrrad- und Motorradstellplätze genutzt. Mit der Instandstellung wird die heute an der Bahnhofstrasse angeordnete Haltestelle Schibenertor an den Blumenbergplatz verschoben.

Als zusätzliche Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs wird der südliche Aufgang der Personenunterführung Rosenberg von rund 2,5 m auf rund 3,7 m Breite aufgeweitet. Damit kann ein sicherer Begegnungsfall Velo / Velo und Velo / zu Fuss Gehende sichergestellt werden. Über der verbreiterten Rampe und dem Treppenbereich wird eine Pergola aus einer Stahlkonstruktion erstellt. Diese Pergola wird mit Kletterpflanzen begrünt; sie soll Schatten spenden sowie einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

2.3 Sanierung der Gleisanlage der Appenzeller Bahnen

Gemäss Konzept der Appenzeller Bahnen soll für die Bahn das Lichtraumprofil (LRP) A-AB (Meterspur, mit Fensterprofil) verwendet werden. Für den gesamten Perimeter kann das Lichtraumprofil zwischen den beiden Spuren mit A-AB erstellt werden. Gegen aussen wird baulich ebenfalls das LRP A-AB eingehalten. In den Bereichen mit Velo-Streifen wird das Profil A-TG markiert. Bei einem zukünftigen Ausbau auf LRP A-AB wären mit dem Projekt keine festen Bauten tangiert, sondern es müsste entweder auf Radstreifen verzichtet oder die Trottoirbreite reduziert werden. Eine Anpassung der Fahrzeuge auf LRP A-AB ist höchstens langfristig zu erwarten. Zudem besteht zwischen den AB und der Stadt St.Gallen eine Vereinbarung, die die Breite der Fahrzeuge auf 2,4 m beschränkt.

Die Appenzeller Bahnen haben entschieden, in der Stadt St.Gallen ein Gleissystem mit höchster Qualität und Verfügbarkeit zu bauen. Dabei handelt es sich um ein Trogsystem, welches direkt mit dem Armierungskorb der Tragplatte verbunden ist. Der Stahltrug bildet eine saubere Trennung zwischen dem Strassenkörper und den Schienen. Die Schienen sind kontinuierlich im Stahltrug auf elastischen Kunststoffauflagen gelagert und mit einem Zweikomponentenkleber eingegossen, was für den Bahnkunden spürbar mehr Komfort bietet. Für die Umgebung wird sowohl der Körperschall (Vibrationen), als auch der Luftschall (Lärm) deutlich verringert. Die Verfügbarkeit des Strassenkörpers wird mit diesem System stark verbessert, da ein Schienenwechsel in kurzer Zeit ermöglicht wird und durch den Stahltrug keine direkte Verbindung von Schiene zum Asphaltbelag besteht, was den Fugenunterhalt unnötig macht. Mit diesem System ist auch der Streustromschutz gewährleistet.

Der Anschluss der Gleise im Osten erfolgt je nach Ausbaustand des Knotens Schibenertor an den aktuellen Bestand (falls die Bahnhofstrasse vor der Instandstellung Schibenertor ausgebaut wird) oder an die Gleisneuverlegung des Projekts Schibenertor (falls die Instandstellung Schibenertor vor der Bahnhofstrasse ausgeführt wird). Die Abfolge ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bestimmt.

2.4 Fahrleitungsprojekt

Nach der Neugestaltung der Bahnhofstrasse werden die meisten Buslinien vom Bahnhof Richtung Marktplatz neu über die Bahnhofstrasse geführt. Durch diese Anpassung des Verkehrsregimes wird eine Fahrzeitverkürzung von rund einer Minute erreicht, und der Knoten Schibenertor kann massgeblich entlastet werden. Die Umsetzung bedingt eine zusätzliche Trolleybus-Fahrleitung vom Bahnhof Richtung Marktplatz. Diese wird auf Höhe Rathaus aus dem bestehenden Netz über die Bahnhofstrasse und das Schibenertor geführt und auf Höhe des Gebäudes Union wieder in den Bestand Richtung Marktplatz eingeführt.

Da die gesamte Fahrleitungsanlage in diesem Perimeter das Ende der Lebensdauer erreicht hat, wird die Anlage inklusive der Kreuzung Schibenertor über eine Strecke von 350 Metern saniert und an die neue Fahrtrasse angepasst. Diese Sanierung und Erweiterung beinhaltet auch die Platzierung neuer Masten im Bereich der Unterführung SBB und am Knoten Schibenertor sowie diverse neue Mauerbolzen an den angrenzenden Liegenschaften.

2.5 Werkleitungsprojekte

Im Vorfeld wurden diverse Varianten geprüft. Dafür wurde ein externes Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung von Machbarkeitsstudien mit entsprechender Kostenermittlung beauftragt. Die Analyse ergab, dass ein konventioneller Leitungsbau die beste Lösung ist. Sämtliche Mediumrohre sollen in separate Schutzrohre aus Stahl eingezogen werden. Dabei werden die Schutzrohre zum Teil übereinander verlegt, um den Eingriff in die Fahrbahn möglichst zu minimieren. Diese Variante garantiert unter anderem auch einen zukünftigen Zugang zu den Leitungen, ohne den Bahnbetrieb zu behindern.

2.5.1 Wasser-Transportleitung

Die bestehende Duktulguss-Leitung mit Durchmesser 350 mm bis 400 mm aus dem Jahre 1975 wird durch eine Duktulguss-Leitung DN400 mm mit Innen- und Aussenumhüllung aus Polyurethan (ecoPUR) ersetzt. Das Trasseee verläuft neu im nördlichen Trottoir unmittelbar neben der bestehenden Schwergewichtsmauer der Personenunterführung. Das Schutzrohr hat einen Durchmesser von 600 mm. Dies ermöglicht den Einzug des Mediumrohrs auf Gleitkufen.

Die Neubaustrecke misst ca. 82 m und beginnt bei der Rampe der Personenunterführung und endet auf Höhe der Bahnhofstrasse 17. Am östlichen Ende schliesst die neue Leitung direkt an das im Jahre 2015 verlegte ecoPUR-Rohr DN400 mm an und am westlichen an die bestehende Duktulguss-Leitung DN400 mm aus dem Jahre 1975. Die Verlegetiefe variiert hierbei zwischen 1,1 m und 1,4 m.

2.5.2 Gas-Hochdruckleitung

Parallel zur neuen Wasserleitung wird ein neues Polyethylenrohr (PE) 355/290 mm als Gas-Hochdruckleitung in einem Stahlrohr DN500 mm verlegt. Auch hier wird die Leitung nachträglich mittels Gleitkufen in ein Schutzrohr eingezogen.

Der Neubauabschnitt ist identisch mit dem der Wasser-Transportleitung. Die Anschlusspunkte liegen am östlichen Projektende an die im Jahre 2018 verlegte PE 355/290-Leitung sowie am westlichen Ende an die aus dem Jahre 1975 stammende Stahlleitung mit Polyethylen-Ummantelung DN400 mm. Die Neubaustrecke misst auch hier 82 m.

2.5.3 Gas-Niederdruckleitung

In einer etwas tieferen Lage wird ein Polyethylenrohr (PE) 225/184 mm in ein Stahlrohr der Dimension DN300 mm mittels Gleitkufen eingezogen. Im Unterschied zu den anderen zwei Rohren beträgt bei der Niederdruckleitung die Neubaustrecke 94 m, da im westlichen Bereich der komplette Leitungsknoten zur DRA Bahnhof erneuert und angepasst werden muss. Die beiden Anschlusspunkte im Osten und Westen erfolgen an das aus dem Jahre 1975 stammende Stahlrohr mit Polyethylen-Ummantelung DN200 mm und an den DRA-Abgang DN300 mm.

3 Projektkosten und Finanzierung

Gesamthaft ergeben sich Kosten von CHF 10'711'300, welche wie folgt finanziert werden:

Alle Kostenangaben inkl. MWST		Gesamtkosten (ohne Werkleitungen)	Stadt (Rahmenkredit Velo)	VBSG	Appenzeller Bahnen	Bund (Agglomerations- programm)	Kanton (werkgebundener Beitrag)
Bahnhofstrasse, Schützengasse bis Oberer Graben	Strassenbau	2'334'000	1'886'600	-	-	330'900	116'500
	Fahrleitungen	2'368'000	-	1'354'000	353'000	661'000	-
	Gleisarbeiten	4'923'300	-	-	4'923'300	-	-
Bahnhofstrasse, Aufwertung Personenunterführung Aufgang Süd		1'086'000	352'800	-	-	422'400	310'800
Total		10'711'300	2'239'400	1'354'000	5'276'300	1'414'300	427'300

Bestandteil der aktuellen Parlamentsvorlage sind nur die (anteilmässigen) Fahrleitungskosten der VBSG (Ziffer 3.1) sowie die (in obiger Tabelle nicht enthaltenen) Werkleitungskosten der sgsw für die Medien Gas und Wasser (Ziffer 3.2).

Der Strassenneubau sowie die Aufwertung der Personenunterführung werden über den Rahmenkredit zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Gegenvorschlag Velo-Initiative)¹ finanziert, wobei sich der Kanton mittels werkgebundener Beiträge und der Bund via Agglomerationsverkehrsfonds beteiligen. Die Teilkreditauslösung erfolgt durch den Stadtrat. Die Gleisarbeiten gehen vollumfänglich zulasten der Appenzeller Bahnen. Der Bereich sgsw-NET und ESG finanzieren ihre Massnahmen über den entsprechenden Rahmenkredit. Für die Fernwärme wurde bereits ein Verpflichtungskredit in der Kompetenz des Stadtrats erteilt.

¹ Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Gegenvorschlag Velo-Initiative), Umsetzung; Rahmenkredit ([Vorlage Nr. 1471 vom 22. Februar 2022; vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 24. Mai 2022](#)).

3.1 Kosten und Finanzierung Verkehrsbetriebe

3.1.1 Kosten Fahrleitungen

Projektname: Sanierung / Ausbau der Fahrleitungsanlage Bahnhofstrasse und Schibenertor
PNR 2'105'011

Abschreibungs-KST Kostenstellen-Nr. 56

Die Gesamtkosten für die Fahrbahnleitungsmassnahmen belaufen sich auf insgesamt CHF 2'368'000 inkl. MWST bzw. CHF 2'199'900 exkl. MWST. Diese teilen sich wie folgt auf VBSG und Appenzeller Bahnen auf.

Investitionsrechnung	Netto VBSG (exkl. MWST)	Anteil AB (exkl. MWST)	Brutto (Gesamt volumen, exkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 1'756'400	CHF 443'500	CHF 2'199'900

Die Kosten für den Bau der Fahrleitungen gehen zu Lasten der VBSG und der Appenzeller Bahnen (AB) und werden zwischen den beiden gemäss deren Nutzen aufgeteilt. Es wurde ein Kostenteiler von 30 % zulasten der AB und 70 % zulasten der VBSG vereinbart. Die Kosten für die Provisorien an der Schützengasse werden vollständig von den VBSG getragen.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen, alle Preise in CHF, exkl. MWST jedoch inkl. Reserve:

Projektierung	168'000
Leitungsbau ab Gleichrichter-Blumenbergplatz (DCA6960)	21'600
Fundamente, Fahrleitungsmasten und Mauerbolzen	150'000
Fahrleitungsmontage	888'000
Fahrstrom-Speiseleitung, Erdungskabel, Umhängen (SBB)	42'000
Provisorien (Mast 548, Einspeisemast AB)	84'000
Provisorien (Schützengasse)	721'200
Interne Kosten	125'000
Total Anlagekosten exkl. MWST	2'199'900
Total Anlagekosten inkl. MWST	2'368'000
Kostenanteil Appenzeller Bahnen exkl. MWST	443'500
Kostenanteil Verkehrsbetriebe exkl. MWST	1'756'400

3.1.2 Finanzierung Fahrleitungen

Die Verbesserungen für den Busverkehr stellen Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (ÖV-Eigentassierung, 3203.003; Teilmassnahmen Nr. 9) dar. Es ist somit zu erwarten, dass rund 40 % der im Sinne des Agglomerationsprogramms anrechenbaren Kosten vom Bund übernommen werden. Für das Fahrleitungsprojekt sind die Massnahmen zur Anpassung der Fahrleitungen an die Verkehrsführung der Busse im Gegenverkehr anrechenbar, jedoch nicht die Sanierungsmassnahmen und die Provisorien. Damit ergeben sich für das Fahrleitungsprojekt anrechenbare Kosten von rund CHF 1'652'400. Somit ist ein Bundesbeitrag von rund CHF 661'000 (= 40 % von CHF 1'652'400) für das Fahrleitungsprojekt zu erwarten. Der Bundesbeitrag teilt sich anteilmässig

gemäss den anrechenbaren Kosten auf die VBSG mit CHF 537'600 und die Appenzeller Bahnen mit CHF 123'400 auf. Die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm für Fahrleitungen werden an die VBSG und den Appenzeller Bahnen weitergegeben. Entsprechend resultieren für die VBSG:

Fahrleitungen nach Abzug Agglo; inkl. MWST	CHF 1'354'000
Fahrleitungen nach Abzug Agglo; exkl. MWST	CHF 1'253'000

Bereich	Bruttoinvestition	Bundesbeitrag	VBSG
Fahrleitungen VBSG	CHF 1'756'400	CHF 502'400	CHF 1'253'000
Total	CHF 1'756'400	CHF 502'400	CHF 1'253'000

3.2 Kosten und Finanzierung Stadtwerke (Gas und Wasser)

3.2.1 Kosten Wasser-Transportleitung

Projektname: Wasser-Transportleitung, Bahnhofstrasse

Projekt Nr. 4'020'944

Abschreibungs-KST 4'020'944

Löhne	CHF 37'000
Material	CHF 62'000
Fremdleistungen	CHF 118'000
Erlös (GVSG & FWZSSG), ca. 7,5%	CHF -16'000
Total Wasser-Transportleitung	CHF 201'000

Investitionsrechnung	Netto (exkl. MWST)	Beiträge Dritter (exkl. MWST)	Brutto (Gesamt volumen, exkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 201'000	CHF 16'000	CHF 217'000
Budget 2026	CHF 10'000	CHF 0	CHF 10'000
Budget 2027	CHF 191'000	CHF 0	CHF 191'000
Budget 2028	CHF 0	CHF 16'000	CHF 16'000

3.2.2 Kosten Gas-Hochdruckleitung

Projektname: Gas-Hochdruckleitung, Bahnhofstrasse

PNR 4'030'697

Abschreibungs-KST 4'030'697

Löhne	CHF 38'000
Material	CHF 39'000
Fremdleistungen	CHF 89'000
Total Gas-Hochdruckleitung	CHF 166'000

Investitionsrechnung	Netto (exkl. MWST)	Beiträge Dritter (exkl. MWST)	Brutto (Gesamt volumen, exkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 166'000	CHF 0	CHF 166'000
Budget 2026	CHF 10'000	CHF 0	CHF 10'000
Budget 2027	CHF 156'000	CHF 0	CHF 156'000

3.2.3 Kosten Gas-Niederdruckleitung

Projektname: Gas-Niederdruckleitung, Bahnhofstrasse

PNR 4'030'698

Abschreibungs-KST 4'030'698

Löhne	CHF 24'000
Material	CHF 31'000
Fremdleistungen	CHF 37'000
Total Gas-Niederdruckleitung	CHF 92'000

Investitionsrechnung	Netto (exkl. MWST)	Beiträge Dritter (exkl. MWST)	Brutto (Gesamt volumen, exkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 92'000	CHF 0	CHF 92'000
Budget 2026	CHF 10'000	CHF 0	CHF 10'000
Budget 2027	CHF 82'000	CHF 0	CHF 82'000

3.2.4 Finanzierung Stadtwerke

Die Bruttoinvestitionen werden über Verpflichtungskredite zu Lasten der Baurechnung der sgsw finanziert.

Bereich	Bruttoinvestition	RWSG *	sgsw
Wasser-Transportleitung	CHF 201'000	CHF 127'000	CHF 74'000
Gas-Hochdruckleitung	CHF 166'000	CHF 0	CHF 166'000
Gas-Niederdruckleitung	CHF 92'000	CHF 0	CHF 92'000
Total	CHF 459'000	CHF 127'000	CHF 332'000

*Investitionsanteil der RWSG; die daraus resultierenden Kapitalkosten werden über den Zeitraum der Abschreibung via Poolkosten jährlich der RWSG belastet.

Die Wasser-Transportleitung Zil bis Geissberg ist eine Gesellschaftsanlage der RWSG, die sich jedoch im Eigentum der Stadt St.Gallen befindet. Nach den seit 1. Januar 2016 geltenden Rechtsgrundlagen der RWSG (Gesellschaftsvertrag vom 12. November 2015) verbleiben der Stadt 37 % der Kapitalkosten, 63 % der Kapitalkosten werden der RWSG über die Poolkosten belastet.

Bei der kantonalen Gebäudeversicherung St.Gallen (GVSG) wird ein Subventionsgesuch für das Wasserversorgungsprojekt eingereicht. In der obigen Kostenzusammenstellung wurden der gesamte

GVSG-Betrag sowie der Anteil FWZSSG von CHF 16'000 schon berücksichtigt und in Abzug gebracht.

4 Weiteres Vorgehen

Die Auflagedossiers (Strassen- und Gleisbau sowie Fahrleitungsbau) werden dem Bundesamt für Verkehr (BAV) parallel zur öffentlichen Auflage zur Anhörung eingereicht. Zudem wurden die Schweizerische Bundesbahnen SBB als angrenzende Grundeigentümerin seit Planungsbeginn ins Projekt involviert. Die eisenbahnrechtliche Bewilligung nach Art. 18 m des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) wird parallel zum politischen Prozess koordiniert für Strassen-, Gleisbau- und Fahrleitungsprojekt eingeholt.

Für das Strassenprojekt samt Teilstrassenplänen sowie das integrierte Gleis- und Fahrleitungsprojekt ist in Anwendung von Art. 18 m des Eisenbahngesetzes (EBG SR 741.101), das Planverfahren gemäss Art. 39 ff. Strassengesetz durchzuführen. Die Appenzeller Bahnen AG haben eine Genehmigung ihres Bahnprojektes über das Strassenplanverfahren schriftlich bestätigt. Die öffentliche Auflage wird mit der Auflage der verkehrspolizeilichen Massnahmen koordiniert und nach der Referendumsfrist mit anschliessendem Stadtratsbeschluss durchgeführt.

Die Projektgenehmigung Bahnhofstrasse inkl. Aufwertung Personenunterführung Aufgang Süd steht unter dem Vorbehalt, dass dem Kredit für die Fahrleitungen / Werkleitungsbauten mit dieser Parlamentsvorlage zugestimmt wird.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Andy Markwalder

Beilagen:

- Übersichtsplan Strassengestaltung Bahnhofstrasse
- Übersichtsplan Wasser
- Übersichtsplan Gas
- Übersichtsplan VBSG