

Vorlage Stadtparlament

Datum 17. Februar 2026
Beschluss Nr. 1251
Aktenplan 152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Die Mitte / EVP - Fraktion, FDP/JF-Fraktion, GLP-Fraktion, SVP-Fraktion: Verkehr – Attraktivitätssteigerung für Stadt und Agglomeration; schriftlich

Beschluss

Die Die Mitte / EVP - Fraktion, FDP/JF-Fraktion, GLP-Fraktion, SVP-Fraktion sowie zwei mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 25. November 2025 die beiliegende Interpellation «Verkehr – Attraktivitätssteigerung für Stadt und Agglomeration» mit insgesamt 37 Unterschriften ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Der Stadtrat hat in seiner «Vision 2030» die Ziele formuliert, dass St.Gallen gut erreichbar sein soll und es der Bevölkerung und Wirtschaft ermöglicht werden soll, ihre Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig zu befriedigen. Gestützt auf das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) sollen diese Ziele mittels Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden. Der motorisierte Individualverkehr soll dabei nicht zunehmen, der knappe Strassenraum dem Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen. Das Mobilitätskonzept 2040 fasst die Strategie zusammen.

Bahn und Bus ergänzen sich zu einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsmittel haben dabei unterschiedliche Funktionen. Auf Stufe Agglomeration übernimmt die S-Bahn die Grobverteilung, der Regionalbus die Mittelverteilung und der Stadtbus die Feinverteilung. Mittels Mobilitätshubs sollen die Fahrgäste innerhalb des Agglomerationskerns künftig vermehrt vom Regionalbus auf die S-Bahn und den Stadtbus gelenkt werden. Damit können kurze Reisezeiten für Fahrgäste, eine Reduktion der Anzahl Busse auf stark belasteten Abschnitten sowie eine Stärkung der schnellen und effizienten S-Bahn erreicht werden.

Hubs sind an denjenigen Knoten des öffentlichen Verkehrs verkehrsplanerisch sinnvoll, bei denen eine Umsteigemöglichkeit auf entsprechende Angebote mit attraktiven Reisezeiten und Taktfolgen sowie mit genügend grosser Kapazität der Fahrzeuge, das heisst in der Regel der S-Bahn, zur Verfügung stehen. Der Umstieg an einem Hub soll einen Fahrzeitgewinn gegenüber einer durchgehenden Busfahrt ins Hauptzentrum bringen. Hubs sollen zu diesem Zweck einen Anschluss an den städtischen Nahverkehr mit hohem Takt aufweisen. Derzeit werden ausschliesslich Hubs, welche diese Kriterien erfüllen, umgesetzt. Infolge Kapazitätsengpässen können neben diesen verkehrsplanerisch sinnvollen Hubs mittel- und langfristig auch verkehrstechnische Hubs erforderlich werden, die nicht primär aus Kundensicht, sondern aufgrund von Engpässen der Infrastruktur notwendig sind. Der

Einführung von Hubs voraus geht eine Gesamtbeurteilung der Reisezeiten und Taktdichten, der Kapazitäten der neuralgischen Strecken und Verkehrsknoten sowie der wirtschaftlich optimalen Konditionen dieser Transportkapazitäten.

Die Stadt hat im Konzept «ÖV-Stadtachsen» einen Mobilitätshub-Ansatz mit Horizont 2035 entwickelt (Abbildung 1). Buslinien sollen vermehrt als Zubringer zu Mobilitätshubs dienen, wo eine optimale Abstimmung zwischen Bahn und Bus ermöglicht wird. Im Agglomerationskern bilden die S-Bahn und der Stadtbuss das Rückgrat des ÖV-Systems. Regionalbuslinien sollen Mobilitätshubs bedienen oder dort enden und in der Stadt nur noch an wichtigen Hauptzielen halten.

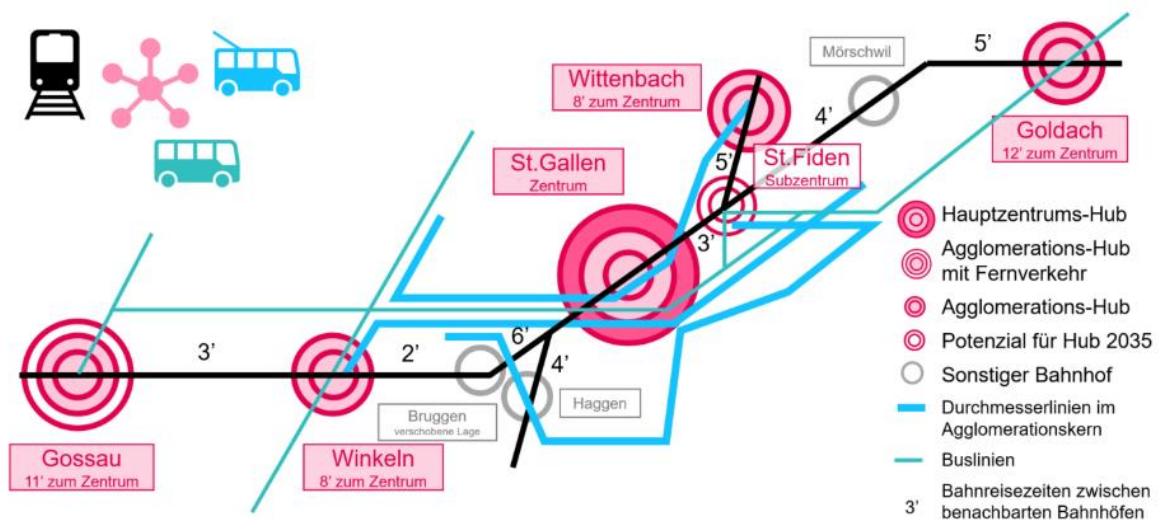


Abbildung 1: Konzept «ÖV-Stadtachsen», Mobilitätshubs 2035

2 Beantwortung der Fragen

1. Was unternimmt die Stadt, um die Verbindungen zwischen Gemeinden in der Agglomeration und der Innenstadt sowie Winkeln als wichtigstem industriellem Wachstumsgebiet der Stadt zu verbessern?

Das Mobilitätskonzept 2040 sieht vor, dass die Stadt St. Gallen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Die Stadt ist dabei zugleich Teil und Zentrum ihrer Agglomeration. Die städtische Verkehrsinfrastruktur ist optimal an das übergeordnete Verkehrsnetz anzubinden. Der Pendlerverkehr ist konsequent und möglichst direkt auf dieses übergeordnete System zu führen und darüber abzuwickeln. Zu- und Wegpendelnde sollen daher bevorzugt den öffentlichen Verkehr nutzen.

Der Stadtrat setzt sich zu diesem Zweck dafür ein, dass für alle städtischen Bahnhöfe ein Viertelstundentakt der S-Bahn eingeführt wird. Hubs an diesen Bahnhöfen – auch in Winkeln – stellen ein probates Mittel dar, die Verbindung zwischen der Stadt und der Agglomeration schneller und effizienter zu gestalten. Zugunsten des Langsamverkehrs wird ein Ausbau der Velovorzugsroute in Ost-West-Richtung mit entsprechenden Anschlüssen an die Nachbargemeinden vorangetrieben. Mit dem

motorisierten Individualverkehr ist die Stadt über vier Autobahnanschlüsse, unter anderem auch in Winkeln, erreichbar.

2. *Die Tatsache, dass alle Busse bzw. Postautos aus der Agglomeration ins Zentrum der Stadt fahren, erhöht die Verkehrsfrequenzen unnötig und bietet zum Teil überflüssige «Parallelangebote» für innerstädtische Haltestellen an. Wie stellt sich der Stadtrat zu einer konsequenten Hub-Strategie im ÖV mit Umsteigestellen am Stadtrand?*

Grundsätzlich sind für die innerstädtische Erschliessung die Linien des Ortsverkehrs zuständig, für die regionale Erschliessung die Regionalbuslinien (und die S-Bahn). In Gebieten, in denen keine Linien des Ortsverkehrs verkehren, stellen die Regionalbusse auch die Feinerschliessung dar. Einige Haltestellen werden neben den Linien des Ortsverkehrs gleichzeitig auch vom Regionalverkehr bedient. Für die rein innerstädtische Erschliessung stellt dies ein Überangebot bzw. eine Übererschliessung dar. Aus Sicht der Aussengemeinden sind diese Halte von Regionallinien in der Stadt jedoch erwünscht. Die übrigen Gemeinden beteiligen sich an diesem Überangebot denn auch gemäss einer entsprechenden Vereinbarung zwischen den politischen Gemeinden der Region und der Stadt St.Gallen. Diese Beteiligung kompensiert das Überangebot indes nur teilweise.

Um das Überangebot und damit auch die Belastung der städtischen Verkehrsachsen zu reduzieren, setzt sich die Stadt St.Gallen für die Realisierung des Konzepts für Mobilitätshubs ein. Die Federführung für die Umsetzung liegt beim Kanton St.Gallen.

3. *Als mögliche Hub-Standorte kommen wohl Wittenbach, St.Fiden, Haggen / Bruggen und Winkeln in Frage, von wo aus Züge ins Stadtzentrum fahren, so dass die Strasse wirksam entlastet werden könnte. Wie beurteilt das der Stadtrat?*

Der Hub *Wittenbach* wurde mit der Verlängerung der VBSG-Linie 3 nach Wittenbach und der gleichzeitigen Einkürzung der PostAuto-Linie 200 im Dezember 2023 realisiert. Der Hub ist funktional in Betrieb. Am Bahnhof Wittenbach fehlen derzeit jedoch noch attraktive Umsteigesituationen (u. a. Wartehallen). Zudem verkehren derzeit lediglich drei Züge pro Stunde (S1, S82). Zur Aufwertung der Umsteigesituation ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation mit Umsetzungshorizont 2035 ein Projekt (A-Massnahme) geplant. Zudem ist auf der Strecke St.Gallen – Wittenbach per 2035 eine vierte S-Bahn pro Stunde und damit ein Fünfzehnminutentakt vorgesehen.

Die Stärkung des Hubs *Winkeln* ist nicht nur ein wichtiger Aspekt für eine gesamtheitlich optimale ÖV-Erschliessung der Stadt und der Region, sondern ist auch zentral für die Entwicklung im Gebiet St.Gallen West – Gossau Ost (ASGO). Seit Dezember 2023 wird die Regionalbuslinie 151 in Fahrtrichtung St.Gallen via Bahnhof Winkeln geführt. Spätestens mit der Realisierung des Bushofs (ca. 2033) soll die Linie auch in Fahrtrichtung Gossau über den Bahnhof Winkeln geführt und die Umsteigesituation verbessert werden. Zur weiteren Stärkung des Hubs Winkeln sind zudem eine Verdichtung der Linie 158 zum Viertelstundentakt sowie die Einführung einer neuen Buslinie zwischen Gossau und Winkeln im Halbstundentakt in Planung. Wie in Wittenbach fehlt auch am Bahnhof Winkeln noch eine attraktive Umsteigeinfrastruktur. Ein entsprechendes Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation (B-Massnahme). Winkeln wird von der S-Bahn (S1, S5) zwar von vier Zügen pro Stunde bedient, deren zeitliche Staffelung entspricht jedoch keinem Viertelstundentakt.

Für einen Viertelstundentakt der S-Bahn sind ohne wesentliche Änderungen am übrigen Bahnverkehr (Fernverkehr, Güterverkehr) Infrastrukturausbauten (3. Gleis) notwendig. Ein solcher Ausbau geniesst im Ausbauprogramm des Bundes kurz- und mittelfristig jedoch keine Priorität; eine Umsetzung wird erst langfristig möglich sein.

Mittel- bis langfristig hat auch *St.Fiden* im Zuge einer städtebaulichen Entwicklung und einer entsprechenden Siedlungsentwicklung das Potenzial, einen Mobilitätshub zu bilden. Dazu sind eine noch bessere Busanbindung sowie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen Buslinien und den Bahnlinien im Bahnhof St.Fiden anzustreben. Die notwendigen Infrastrukturausbauten sind Teil der Entwicklungsplanung.

Der neue Doppelbahnhof *Bruggen / Haggen* stellt keinen Hub dar, da die Fahrzeiten zum Bahnhof St.Gallen mit dem Bus zu gering sind, als dass ein Umstieg auf die S-Bahn sinnvoll wäre.

Gemäss Konzept ist auch *Goldach* als Hub zu betrachten. Mit der Einführung einer vierten S-Bahn pro Stunde zwischen Rorschach und St.Gallen (voraussichtlich ab 2035, Doppelspurausbau Rorschach – Rorschach Stadt) können die heutige Direktbuslinie 254 zwischen St.Gallen Kantonsschule und Goldach aufgehoben und die Busanbindung der Bahnhöfe Goldach und St.Fiden verbessert werden.

4. *Um die Hubs attraktiv zu machen, sind Parkhäuser in unmittelbarer Gehdistanz zu den Hubs unumgänglich. Wie stellt sich der Stadtrat zu diesem Thema? Plant er entsprechende Parkgelegenheiten?*

Regio Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee hat das Potenzial von Park&Ride für die Agglomeration im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation im Jahr 2016 umfassend untersucht. Die Studie kam dabei zum Schluss, dass eine Förderung von Park&Ride im Zentrum der Agglomeration in St.Gallen nicht zweckmässig ist. Als kritisch erachtet die Studie den Zielkonflikt zwischen Innenentwicklung und Ausbau von Parkieranlagen, die Schaffung von Fehlanreizen sowie die Gefahr einer weiteren Belastung des Strassennetzes in St.Gallen und auf den Zufahrtsachsen. Die Park&Ride-Strategie sieht daher vor, dass der Umstieg vom Auto auf die Bahn möglichst dezentral erfolgt. Die Autofahrt wird dadurch möglichst kurz gehalten, die Fahrt mit der Bahn ist entsprechend länger. Entsprechend sind keine zusätzlichen Parkieranlagen an den städtischen Bahnhöfen vorgesehen.

5. *Das Mobilitätskonzept 2040 stammt aus dem Jahr 2015. Ist der Stadtrat nicht auch der Ansicht, dass heute – zehn Jahre später – andere Rahmenbedingungen herrschen und zu berücksichtigen sind?*

Das Mobilitätskonzept 2040 wird derzeit zum Mobilitätskonzept 2050 überarbeitet. Für das Mobilitätskonzept 2050 soll im ersten Halbjahr 2026 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt werden.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilage:
▪ Interpellation vom 25. November 2025