



Vorlage an den Grossen Gemeinderat vom 17. August 2004 Nr. 4948

Interpellation

**Interpellation Marcel Rotach: Bahn St.Gallen, eine Vision oder ein konkretes Projekt?
schriftlich**

Macel Rotach sowie 33 mitunterzeichnende Mitglieder des Grossen Gemeinderates reichten am 15. Juni 2004 die beiliegende Interpellation „Bahn St.Gallen, eine Vision oder ein konkretes Projekt?“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat steht der Idee einer Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Teufen – (Appenzell) positiv gegenüber und fördert deren Umsetzung auf verschiedenen Ebenen. Der Vorstand der Verwaltung der Technischen Betriebe arbeitet seit Mai dieses Jahres in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des Verwaltungsratspräsidenten der Appenzellerbahnen (AB) mit, die sich unter Einbezug der beteiligten Gemeinwesen mit dem Neustart der Planungsarbeit zur Aufhebung des Zahnradbetriebes Ruckhalde, einer wichtigen Voraussetzung für die Realisierung der Durchmesserlinie, befasst. Das Projekt wird auch vom Verkehrsrat begleitet. Es besteht der gemeinsame politische Wille, dieses Projekt als Teil der Lösung von Verkehrsproblemen in der Agglomeration St.Gallen ins Programm Agglomerationsverkehr St.Gallen - Rorschach, das derzeit unter Federführung des Kantons St.Gallen erarbeitet wird, einzubringen. Das Programm soll rechtzeitig für die Mitfinanzierung aus einem noch zu schaffenden Finanzierungsfonds Agglomerationsverkehr des Bundes vorbereitet werden.

Der Kantonsrat hat in der Maisession 2004 drei Motionen zum Agglomerationsverkehr gutgeheissen und die Regierung damit beauftragt, dem Bund eine entsprechende Standesinitiative einzureichen. Mit der Standesinitiative "Agglomerationsverkehr" lädt der Kantonsrat die Bundesversammlung ein, die Bundesverfassung und die Gesetzgebung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer so zu ändern, dass die Mittel aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und dem Reinertrag der Nationalstrassenabgabe auch für Massnahmen eingesetzt werden können, die den öffentlichen und individuellen Verkehr ein-



schliesslich Langsamverkehr in Städten und Agglomerationen verbessern. Die Mittel seien den Kantonen im Rahmen von Mehrjahresprogrammen zuzuteilen.

Das Projekt einer Durchmesserlinie wäre sehr gut für eine entsprechende Finanzierung geeignet. Aus einem solchen Fonds wird es keine Betriebsbeiträge geben, sondern nur Investitionsbeiträge bis maximal 50 % der anerkannten Kosten. Interessant für die Realisierung sind somit investitionsintensive Projekte, vor allem wenn die Investitionen den Betrieb verbilligen und zusätzlichen Nutzen generieren. Dies wäre bei der Durchmesserlinie Trogen – St.Gallen – Teufen – (Appenzell) der Fall.

Bei der Bearbeitung der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes wurde ein Zusammenlegen von AB und Trogenerbahn (TB) als Möglichkeit berücksichtigt, und Vertreter der AB, TB und des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV) werden in den Bearbeitungsprozess miteinbezogen.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1) Die Schaffung einer Durchmesserlinie erachtet der Stadtrat als Erfolg versprechende Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, und sie wird bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplan thematisiert werden, denn die Chancen einer solchen "Meterspur-ÖV-Südschaukel" sind offensichtlich: sie könnte die Funktion der Feinerschliessung auf der Achse Notkersegg – Bohl – Hauptbahnhof – St.Gallen – Riethüsli/Liebegg übernehmen und brächte Vorteile als regionaler Stadtzubringer für die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden und als Verbindung von Kantonsteilen.

2) Für den Ausflugsverkehr ist eine umsteigefreie Verbindung von Trogen nach Appenzell allenfalls interessant, im Alltagsverkehr ist die Nachfrage zwischen den beiden Endhaltestellen jedoch eher gering. Gemäss einer Fahrgastzählung der Trogenerbahn im Juni 2004 wurden durchschnittlich pro Tag 25 Umsteiger TB-AB und AB-TB gezählt. Für die Stadt bedeutender als die durchgehende Verbindung zwischen Appenzeller Vorderland und Hinterland ist die mit einer Durchmesserlinie entstehende umsteigefreie Direktverbindung von Westen her zum Marktplatz/Bohl, der neben dem Bahnhofplatz bedeutendsten städtischen öV-Haltestelle, und damit auch zur Altstadt. Mit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der geplanten Überbauung des Güterbahnhofareals würde die Durchmesserlinie auch für den Alltags- und Pendlerverkehr aus Richtung Osten eine bedeutende Angebotssteigerung darstellen.



3) Der Stadtrat ist in allen wichtigen politischen Gremien und Arbeitsgruppen vertreten, die sich mit der Realisierung der Durchmesserlinie befassen, und er setzt sich dort aktiv für die Umsetzung dieser Idee ein.

4) bis 6) Das Gleis 1 stellt mit der heutigen Bahnhoferschliessung für die meisten Bahnkunden das nächste und am einfachsten zu erreichende Bahngleis dar und sollte in erster Linie für die nachfrageintensivsten Linien genutzt werden. Eine konsequente Trennung von Nah- und Fernverkehr ist ausserdem aus betrieblicher und technischer Sicht (aufwändige Sicherungsanlagen für umschaltbares Gleis, Perronhöhen etc.) sinnvoll. Deshalb erscheint ein Kombigleis auf dem Gleis 1 im Bahnhof St.Gallen nicht zweckmässig. Der Bahnhof St.Gallen ist ausserdem für den Regional- und Fernverkehr der Normalspurbahnen ausgelastet. Die Kombigleis-Idee ist im Konzept der SBB für den Ausbau des Bahnhofes St.Gallen daher nicht berücksichtigt worden. Die Idee einer Linienführung der kombinierten AB/TB-Bahnen über das Gleis 1 des Hauptbahnhofes ist demnach nicht weiter zu verfolgen. Der Nachfrage eher entsprechend und betrieblich weniger kritisch ist die Linienführung über den Bahnhofplatz. Als ausserordentlich aufwändig zu betrachten und vorläufig noch nicht weiter zu verfolgen ist eine unterirdische Linienführung einer aus der Schmalspur-Durchmesserlinie entwickelten „Stadtbahn“ unter dem Bahnhofplatz oder unter dem Perron 1 des Bahnhofes.

7) Im Zusammenhang mit der Prüfung der Aufhebung des Zahnradbetriebs Ruckhalde wurden verschiedene alternative Linienführungen der AB erörtert. Die Ideen reichen von einer Durchmesserlinie durch einen Riethüslitunnel, einer Linie über die Teufenerstrasse und über den Bahnhofplatz oder beschränken sich auf eine Verlängerung der AB bis zum Bohl. Die Bearbeitung des kommunalen Richtplanes wird zu dieser Problematik weitere Grundsätze, Bedürfnisse und Randbedingungen aufzeigen. Der Stadtrat wird entsprechende Erkenntnisse in die bestehenden Planungs- und Koordinationsgefässe der Agglomerationsplanung einbringen.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

