



Einfache Anfrage

**Einfache Anfrage Doris Königer: Kantonales S-Bahnkonzept und seine Auswirkungen auf unser Stadtnetz; Beantwortung**

Am 20. Januar 2008 reichte Doris Königer die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Kantonales S-Bahnkonzept und seine Auswirkungen auf unser Stadtnetz" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Die S-Bahn St.Gallen soll – koordiniert mit Ausbauten im Fernverkehr Zürich-St.Gallen, St.Gallen-Chur und St.Gallen-Konstanz – ausgebaut werden und als Rückgrat die Position des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz und der Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach nachhaltig stärken.

Das geplante Angebotskonzept 2013 stellt für den Kanton St.Gallen eine bedeutende Verbesserung im Regionalverkehrsangebot dar. Es ermöglicht auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 für die grösseren Bahnhöfe im gesamten Kantonsgebiet die Einführung eines halbstündlichen Regionalverkehrsangebotes. Im Kernbereich der S-Bahn (Raum Gossau / Herisau / St.Gallen / Rorschach / Wittenbach) werden Voraussetzungen für eine weitere Verdichtung des Angebots geschaffen. Mittelfristig besteht das Ziel, das Angebot im Agglomerationszentrum zu einem Viertelstundentakt zu verdichten.

Um den vorgesehenen systematischen Halbstundentakt zu ermöglichen, sind Engpässe im Schienennetz zu beseitigen. Insbesondere ist ein zusätzlicher Perron im Bahnhof St.Gallen notwendig. Zusätzlich sind auch kapazitätssteigernde Massnahmen (Verkürzung der Zugfolgezeiten) nötig. Das geplante Angebot stellt eine Neukonzeption auf Basis der künftigen Knotenbahnhöfe St.Gallen und Sargans dar. Es beinhaltet neue Linienverknüpfungen und eine Abkehr vom heutigen „hinkenden“ 20/40-Minuten-Takt. Auf den Zeitpunkt der vorgesehenen Inbetriebnahme werden der Fernverkehr im Korridor Wil-St.Gallen und die S-Bahn S5 St.Gallen-Weinfelden noch nicht gemäss den Zielvorgaben verkehren können. Es entste-



hen deshalb Trassierungskonflikte mit Einfluss auf die Zughalte in den städtischen Nebenbahnhöfen. So werden dannzumal am Bahnhof Bruggen nur noch ein Halt pro Stunde und am Bahnhof Winkeln zwei, in Spitzenzeiten drei Halte pro Stunde angeboten werden können (heute bei beiden Bahnhöfen zwei, in den Spitzenzeiten vier Halte pro Stunde). Am Bahnhof Haggen werden die Züge stündlich dreimal, in den Spitzenzeiten viermal (heute je viermal) halten. Nur am Bahnhof St.Fiden werden künftig mehr Halte angeboten, nämlich fünf zu den normalen Zeiten und sieben in den Spitzenzeiten (heute je fünf). Ein Teil der in den letzten Jahren ermöglichten Angebotserhöhungen an den städtischen Nebenbahnhöfen gehen dadurch wieder verloren. Da dies natürlich nicht befriedigen kann, sollen (und müssen) in einem nächsten Schritt weitere Vorschläge für Verbesserungen in Angriff genommen werden. Im Projekt „Angebotsperspektiven und -entwicklung Ostschweiz“ (AP Ost, 1. Teilergänzung) werden die Bahnen und das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) bis Ende 2009 die Möglichkeiten für weitere Angebote prüfen und die entsprechenden notwendigen Infrastrukturausbauten definieren.

Die einzelnen Fragen der Einfachen Anfrage können wie folgt beantwortet werden:

1. Frage 1: Die S-Bahn ist für den öffentlichen Verkehr in der Region von zentraler Bedeutung. Sowohl bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms St.Gallen/Arbon-Rorschach und der jetzt laufenden Bearbeitung des städtischen Richtplans, aber auch bei Projekten wie der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen haben Vertreter und Vertreterinnen von Kanton und Stadt mitgewirkt und die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern intensiv diskutiert. Die involvierten Fachleute der Stadt waren daher über die geplanten öV-Angebote und die entsprechenden Machbarkeiten mindestens im Rahmen von Teilergebnissen im Bilde.

Die Erarbeitung des S-Bahnkonzeptes war ein dreijähriger planerischer Einigungsprozess unter den betroffenen anderen Kantonen, die zum Teil unterschiedliche Prioritäten geltend machten. Das AöV orientierte deshalb offiziell erst, als aussagekräftige abgestimmte Zwischenresultate ausgearbeitet waren. Am 30. Mai 2007 wurden die Regionen über die Angebotsperspektiven im öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz informiert. Dabei lag der Fokus hauptsächlich auf der S-Bahn sowie der Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Am 5. Februar 2008 erfolgte eine weitere Orientierung der Regionen durch das AöV, wobei das S-Bahn-Angebot ein zentrales Thema darstellte.

2. Frage 2: Neben Überlegungen zur heutigen und künftigen Nachfrage mussten beim S-Bahn-Konzept auch wesentliche betriebliche Randbedingungen (insbesondere durch den Fernverkehr) beachtet werden. Bei der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes sind



diverse sich zum Teil konkurrenzierende Aspekte zu beachten. Beispielsweise ist aus Sicht der öV-Erschliessung eine dichte Haltestellenfolge sinnvoll, aus Sicht der Reisegeschwindigkeit jedoch sind Schnellkurse mit wenigen Halten gefragt. In einem so komplexen Gesamtkonzept mit bedeutenden Verbesserungen und vielen „Gewinnern“ sind aufgrund der Randbedingungen gewisse „Verlierer“ nicht zu vermeiden. Für die gesamte Region stellt das Konzept sicherlich eine Verbesserung des Bahnangebots dar; dagegen sind für einzelne städtische Nebenbahnhöfe, insbesondere beim Bahnhof Bruggen, Einbussen gegenüber der heutigen Situation zu gewärtigen.

Die genannten Einbussen im Agglomerationszentrum machen ergänzende zusätzliche Massnahmen erforderlich. Im Zeithorizont 2013 stehen vorerst weitere Verbesserungen im Busangebot im Vordergrund. Für den Planungshorizont 2016-2020 werden mit den Anpassungen im Fernverkehr (Inbetriebnahme Durchgangsbahnhof Zürich, Ausbauten Zürich-Winterthur) wieder Angebotserhöhungen auf der Schiene ermöglicht. Im Abschnitt Gossau-St.Gallen können dann eventuell mit einer Systematisierung der Angebote eine deutliche Leistungssteigerung erreicht und der Viertelstundentakt für alle städtischen Bahnhöfe eingeführt werden. Zu prüfen sein werden im nächsten Planungsschritt auch die Zweckmässigkeit zusätzlicher Infrastrukturausbauten wie Kapazitätsausbauten im Raum Gossau-St.Gallen oder niveaufreie Einfahrten und Perronausbauten beim Bahnhof St.Gallen.

3. Fragen 3 und 4: Die S-Bahn bildet zusammen mit den Linienbussen die Grundlage des städtischen öV-Angebotes. Die Stadt will entsprechende Verbesserungen fördern und unterstützt den vorgesehenen Ausbau der S-Bahn. Die mit dem Angebotskonzept 2013 einhergehende Verschlechterung der heutigen Situation auf den Nebenbahnhöfen ist zwar voraussichtlich nur vorübergehend, läuft aber den Interessen der Stadt zuwider und ist nur schwer zu akzeptieren. Aufgrund der gegebenen bahntechnischen und bahnbetrieblichen Randbedingungen, auf welche die Stadt nur wenig Einfluss hat, ist die eintretende Verschlechterung wohl zu akzeptieren, muss aber mit einer entsprechenden Angebotsverbesserung im Busverkehr für die betroffenen Quartiere so weit wie möglich kompensiert werden.

Der Stadtrat erwartet, dass die Zahl der Bahnhalte mittelfristig wieder mindestens auf den heutigen Stand erhöht werden kann, ergänzende Busmassnahmen im innerstädtischen Verkehr rasch umgesetzt werden und längerfristig die S-Bahn St.Gallen den Viertelstundentakt auf allen städtischen Bahnhöfen einführt. Der Stadtrat wird dem Kanton beantragen, die Stadt in die Planung und Erarbeitung der Verbesserungen der innerstädtischen S-Bahn-Verbindungen direkt einzubeziehen. Er wird sich insbesonde-



re dafür einsetzen, dass die Optimierung der Angebote raschmöglichst umgesetzt wird.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats  
Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
Einfache Anfrage vom 20. Januar 2008

