



152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Barbara Hächler, Susanne Gmünder Braun, Daniel Stauffacher: "Im Westen nichts Neues im öV?!"; schriftlich

Barbara Hächler, Susanne Gmünder Braun und Daniel Stauffacher sowie 44 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 22. März 2016 die beiliegende Interpellation "Im Westen nichts Neues im öV?!"; ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

1.1 Förderung Öffentlicher Verkehr

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ (Städteinitiative) angenommen. Gemäss Artikel 2 des Reglements sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

Die Förderung des ÖV ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Sowohl bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans als auch beim Mobilitätskonzept 2040 bildet der ÖV einen zentralen Bestandteil für die Bewältigung des Verkehrs.

1.2 ÖV-Verbesserungen in den letzten Jahren

In den vergangenen Jahren konnten betreffend den ÖV u.a. die folgenden Verbesserungen realisiert werden:

- Busbevorzugungen: Rorschacher Strasse (Verlängerung Busspur Krontal; neue Busspur Grütlistrasse – Brauerstrasse; neue Busspur Grossacker – Hagenbuchstrasse); St.Leon-



- hard-Brücke (neue Busspur); Bogenstrasse (neue Busspur Sporthalle – St.Leonhard-Strasse)
- Busangebot (Ausbau): neue VBSG-Linie 10 Bahnhof – Oberhofstetten; neue VBSG-Linie 12 Bahnhof– Südliche Altstadt – Bahnhof St.Fiden – Bruggwaldstrasse
 - Busangebot (Linien-Anpassungen): Verknüpfung der Linien 10 und 12 zur Durchmesserlinie 10 Oberhofstetten – Bahnhof – Abacus-Platz; Verknüpfung der Regionalbuslinien von Heiden und Engelburg zur Durchmesserlinie Heiden – St.Gallen – Engelburg; Verlängerung der Linie 2 bis Hinterberg resp. Stocken und Aufteilung in den Linienast via Oberstrasse – Haggenstrasse (Linie 2) und den Linienast via Oberstrasse – Hechtackerstrasse (Linie 8)
 - Busangebot (Taktverdichtungen): Linie 203 St.Gallen – Wittenbach (Schliessung der Lücken von Montag – Freitag, d.h. durchgehender 15-Minuten-Takt); Linie 201 St.Gallen – Arbon (von Montag – Freitag halbstündlicher Schnellkurs); Linie 151 St.Gallen – Gossau (Halbstundentakt an Sonntagen von 07.00 Uhr – 20.30 Uhr statt Stundentakt); Linie 11 St.Gallen – Mörschwil (von Montag – Freitag neu 15-Minuten-Takt statt 20-Minuten-Takt sowie am Samstag 30-Minuten-Takt statt 40-Minuten-Takt); Linie 3 Bahnhof – Heiligkreuz (an Samstagen neu 7.5-Minuten-Takt statt 10-Minuten-Takt)
 - Bahnangebot (Ausbau): S-Bahn St.Gallen (Fahrplan 2014) mit Ergänzungen des Angebotes 2016 (vgl. Kap. 1.3); dritter Zug St.Gallen – Zürich
 - Haltestelleninfrastrukturen: diverse Überdachungen an Bus-Haltestellen; dynamische Fahrgastinformation; diverse behindertengerechte Haltekanten; Aufwertung der Bahnhofunterführung West mit Rolltreppe und Lift

1.3 S-Bahn St.Gallen (Fahrplan 2014) mit Ergänzungen des Angebotes 2016

Mit dem Fahrplan 2014 wurde das Bahnangebot im Kanton St.Gallen um rund 30 Prozent erhöht. Die Leistungssteigerung wurde durch einen gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich. In St.Gallen wurde dazu der 4. Perron mit der 6. Gleiskante und der 7. Gleiskante (westseitig) realisiert.

Regional führte die S-Bahn 2014 zu einem deutlichen Ausbau des Bahnangebots. Für die Stadtbahnhöfe hingegen resultierten mit Ausnahme von St.Fiden keine Verbesserungen. Im Fall von Bruggen und Haggen ergaben sich sogar Einbussen. Dieses Problem, das sich wegen der Gleisbelegungen der Züge ergibt, war schon früh ersichtlich. Bereits in der Botschaft und im Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010 zum Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2014 steht im Kapitel 4.1.1: *„Die Verdichtungszüge der S5 ermöglichen Richtung Weinfelden einen Halbstundentakt. Wegen Trassierungskonflikten mit Zügen auf den gemeinsam genutzten Abschnitten Wil-St.Gallen und Weinfelden-Romanshorn wird dies in diesem Zeithorizont leider noch nicht für alle Haltestellen möglich sein. Die SBB überprü-*



fen, ob zumindest für einen Halt aller S5-Züge in St.Gallen Winkeln doch noch die fahrplan-technischen Voraussetzungen geschaffen werden können. Die halbstündliche Bahnanbindung von Arnegg und St.Gallen Bruggen mit der S5 wird jedoch erst mit einem späteren Ausbauschritt realisierbar sein, ebenso wie die Erschliessung der Stadtbahnhöfe mit zusätzlichen S-Bahnlinien. Notwendig für diesen nächsten Ausbauschritt ist eine Anpassung der S5-Fahrlage, was den Bau neuer Kreuzungsstellen im Kanton Thurgau bedingt.“

Mit dem Fahrplan 2016 konnten einzelne Anpassungen vorgenommen werden: Die S1 hält wieder in Bruggen und stellt die direkten Verbindungen nach Flawil, Uzwil und Wil wieder her. Bruggen wird daher wie früher zwei Mal stündlich in beiden Richtungen bedient, allerdings in einer engen zeitlichen Folge. Die neue S11 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Wil und St.Gallen und als Shuttle zwischen St.Gallen und Gossau mit Halt in Winkeln. Damit wird Winkeln während der Hauptverkehrszeiten annähernd viertelstündlich bedient.

1.4 S-Bahn 2019

Auf den Fahrplan 2019 findet die nächste grössere Anpassung der S-Bahn statt. Gemäss derzeitigem Stand der Planung der SBB fährt die S5 St.Gallen – Gossau – Weinfelden in St.Gallen halbstündlich zur Minute .10/.40 ab. Die Ankunft der S5 erfolgt zur Minute .20/.50. Beide Züge bedienen auch Winkeln und Bruggen. Die S1 wird ab 2019 halbstündlich geführt. Dies ermöglicht zumindest eine viermalige Bedienung von Winkeln und Bruggen. Allerdings fahren diese Züge in St.Gallen zur Minute .15/.45 ab. Die Ankunft der S1 erfolgt zur Minute .16/.46. Die S1 folgt also der S5 fünf Minuten später. Dadurch entsteht ein 5/25-Minutentakt, was faktisch einer halbstündlichen Bedienung gleichkommt.

Der Grund für die Taktverschiebung der S1 liegt in der Infrastruktur im Raum Wil, und zwar insbesondere wegen Trassenkonflikten mit dem Güterverkehr, welcher jetzt durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) höher gewichtet wird als weitere S-Bahn-Verbesserungen. Für eine verbesserte Taktlänge müssten am Knoten Wil und auf der Strecke Wil – St.Gallen verschiedene bauliche Massnahmen realisiert werden.

2 Fragen

Frage 1: Was kostet die Stadt St.Gallen ein S-Bahn-Halt auf Stadtgebiet?

Die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des ÖV werden von Bund, Kanton und Gemeinden bezahlt. Im Kanton St.Gallen werden die Kosten über den Gemeindepool auf die Gemeinden aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VÖV; 710.51) über die gewichtete Anzahl Haltestellen-Abfahrten (75 %) und die Anzahl



Einwohner/innen (25 %). Die Abfahrten der S-Bahn sind mit Faktor 3, die Buslinien im Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus mit Faktor 1.5 und die übrigen Buslinien mit Faktor 1.0 gewichtet. Das heisst, dass eine S-Bahn-Abfahrt doppelt so teuer ist wie eine Abfahrt eines Ortsbusses resp. die dreifachen Kosten einer übrigen Buslinie verursacht.

Derzeit weist die Stadt St.Gallen 19.79 Mio. gewichtete Abfahrten auf. Eine zusätzliche Abfahrt der S-Bahn pro Tag in beiden Richtungen würde die Anzahl Abfahrten um rund 2'000 erhöhen und die Abgeltung der Stadt um etwa CHF 2'000 pro Jahr verteuern. Würde also zwischen morgens 06.00 Uhr und abends 22.00 Uhr stündlich eine S-Bahn mehr abfahren, ergäben sich jährliche Mehrkosten von CHF 32'000.

Die Frage der Anzahl Halte der S-Bahn ist jedoch nicht eine Frage des städtischen Beitrages, sondern v.a. der technischen Machbarkeit und Gesamtwirtschaftlichkeit. Derzeit ist ein zusätzlicher Halt in Bruggen resp. in Haggen technisch nicht machbar (vgl. Kap. 1.4).

Frage 2: Wird in absehbarer Zeit Bruggen wieder im Halbstundentakt bedient?

Mit der S-Bahn 2019 sind in Bruggen wieder halbstündliche Verbindungen geplant.

Frage 3: Wie werden diese verschlechterten Fahrpläne im Rahmen des Mobilitätskonzeptes verbessert? Hier wird unter Punkt 2.3 „Förderung öff. Verkehr“ mit einer hohen Priorität ein durchgehender Viertelstundentakt der S-Bahn auf Stadtgebiet gefordert.

Die Stadt St.Gallen unterstützt den Kanton St.Gallen bei der Umsetzung der ÖV-Konzepte für 2019. So hat das städtische Tiefbauamt am ÖV-Konzept St.Gallen Ost / Oberthurgau massgeblich mitgearbeitet. Für Ausbauten auf dem Bahnnetz sind insbesondere Massnahmen bei der Infrastruktur erforderlich. Für wesentliche Verbesserungen im Westen der Stadt St.Gallen sind Verbesserungen zwischen Wil und Uzwil nötig. Die Stadt wird den Kanton (und allenfalls sogar den Bund) auffordern, dieses Trassierungsproblem rasch zu lösen.

Frage 4: Wie beurteilt der Stadtrat die Konkurrenzsituation mit der VBSG, welche die Gebiete teilweise, aber leider mit viel längeren Fahrzeiten und aufgrund des zeitweise unberechenbaren Stadtverkehrs langsamer und zeitlich „unsicherer“ bedient?

Die S-Bahn dient hauptsächlich zur raschen Verbindung der Region mit der Stadt; sie übernimmt jedoch auch Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen. Die S-Bahn stellt einen sogenannten „Mittelverteiler“ dar. Regionale Busse verbinden auch das Umland mit der Stadt, allerdings mit einem dichteren Haltestellennetz als die S-Bahn. Ortsbusse hingegen stellen die eigentliche Feinerschliessung in der Stadt sicher. Es braucht in einem zweckmässigen ÖV-System sowohl die Feinerschliessung als auch Mittelverteiler. Die Bahn- und Busangebote ergänzen sich somit.



Frage 5: Wie erklärt der Stadtrat die Vereinbarkeit der im Punkt 2.3 des Mobilitätskonzepts beschriebenen Massnahmen mit dem geplanten Ausbau des VBSG-Netzes, welches dann in Konkurrenz zur S-Bahn stünde? Zusätzlich steht im Mobilitätskonzept unter Punkt 8, dass ein guter ÖV auf allen Verkehrsträgern ausgebaut werden wird.

Mittelverteiler und Feinerschliessung ergänzen sich in erster Linie und sind keine Konkurrenz.

Frage 6: Ist der Stadtrat bereit den VBSG-Verkehr in alle Richtungen, insbesondere in den Randstunden (ab 21.00 Uhr) vermehrt auf die Fernverkehrszüge abzustimmen?

Es ist ein ständiges Ziel, insbesondere bei geringer Taktdichte, die Busse auf die Fernverkehrszüge abzustimmen. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz ist eine Abstimmung auch nur in Randzeiten möglich.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 22. März 2016

