

Vorlage Stadtparlament

Datum	5. April 2022
Beschluss Nr.	1618
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation SVP-Fraktion / FDP-/JF-Fraktion / Die Mitte/EVP-Fraktion: Doppelbahnhof ohne Zughalte: Wie weiter nach dem Nein aus Bern?; schriftlich

Die SVP-Fraktion / FDP-/Jungfreisinnige-Fraktion / Die Mitte/EVP-Fraktion sowie 31 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 22. Februar 2022 die beiliegende Interpellation «Doppelbahnhof ohne Zughalte: Wie weiter nach dem Nein aus Bern?» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Seit Dezember 2020 halten sowohl in Bruggen als auch in Winkeln vier S-Bahnen pro Stunde. Allerdings verkehren je zwei S-Bahnen lediglich fünf Minuten zueinander versetzt, sodass sie für die in Winkeln bzw. in Bruggen nach St.Gallen zusteigenden Fahrgäste keinen Viertelstundentakt, sondern eher einen Halbstundentakt mit «Verspätungsabsicherung» darstellen. In Haggen halten drei Züge pro Stunde. Am Bahnhof St.Fiden ist kein exakter Viertelstundentakt vorhanden, jedoch ist aufgrund der sechs gut verteilten Zugsabfahrten eine sehr gute Abdeckung gewährleistet.

Gemäss kommunalem Richtplan setzt sich die Stadt bei der Erarbeitung der S-Bahn-Erweiterung dafür ein, dass für alle städtischen Bahnhöfe ein Viertelstundentakt eingeführt wird. Auch im Mobilitätskonzept 2040 wird als Ziel eine S-Bahn mit Durchmesserlinien und Viertelstundentakt als Grundlage für rasche Verbindungen mit der Region und auch für innerstädtische Verbindungen vorgesehen. Auch der kantonale Richtplan sowie die Langfristperspektive Bahn des Bundes sehen vor, dass im Kernbereich des S-Bahn-Netzes St.Gallen langfristig ein Viertelstundentakt angeboten wird. Entsprechend hat der Kanton St.Gallen bereits im Jahr 2014 beim Bund einen Ausbau zwischen Gossau, St.Gallen und Rorschach beantragt. Das Angebotsziel wurde damals durch den Bund mit Verweis auf die fehlende Nachfrage und die heute bereits hohe Auslastung der Trassen nicht weiterverfolgt.

Zusätzliche Züge lassen sich gemäss Bund nur mit massiven Infrastrukturausbauten, namentlich einem 3. Gleis zwischen Gossau und St.Gallen, realisieren. Eine Machbarkeitsstudie des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV) aus dem Jahr 2018 weist die technische Machbarkeit eines 3. Gleises grundsätzlich nach. Die Bedienung der Stadtbahnhöfe Winkeln und Bruggen im Viertelstundentakt ist indes aufgrund der Priorisierungen der SBB bisher in keinem Ausbauprogramm des Bundes vorgesehen. Stadt und Kanton fordern daher als Rückfallebene eine Verbesserung der heutigen Fahrplanlage der Züge zur Realisierung eines 10-/20-Minuten-Takts für Winkeln und Bruggen, welcher aus heutiger Sicht auch ohne massive Infrastrukturausbauten möglich erscheint.

Die Eingabe der Planungsregion Ost zum nächsten Bahnausbau schritt 2045 wird aktuell erarbeitet. Stadt und Kanton werden sich dabei weiterhin für den für einen Viertelstundentakt notwendigen Ausbau einsetzen.

Der Stadtrat ist sich der Wichtigkeit der Erschliessung von Arbeitsplätzen mit dem öffentlichen Verkehr bewusst. Die ÖV-Erschliessung spielt ebenso eine Schlüsselrolle bei der Innenentwicklung. Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in Richtung Osten und die Schaffung einer Verbindung mit dem Bahnhof Haggen können einen Impuls für die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale im Gebiet Lerchenfeld schaffen. Der bestehende Bahnhof Bruggen soll bis Ende 2027 behindertengerecht saniert werden. Die SBB haben sich bereit erklärt, die dafür notwendigen Gelder auch an einem neuen Standort einzusetzen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie konnte die bahn- und bautechnische, städtebauliche, freiräumliche und verkehrsplanerische Machbarkeit der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs Haggen plausibilisiert werden. Der Stadtrat wird in einer separaten Vorlage einen Verpflichtungskredit für die Projektierung beantragen.

2 Beantwortung der Fragen

1. *Wie beurteilt der Stadtrat den Nutzen eines künftig geplanten neuen Doppelbahnhofs Haggen/Bruggen, wenn dort weiterhin kaum Züge halten und über Jahrzehnte hinaus kein Viertelstundentakt angeboten werden kann?*

Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Haggen zu einem Doppelbahnhof stellt eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung im Westen der Stadt dar. Mit der Massnahme verbessert sich die Erschliessungsgüte am neuen Standort. Der neue Bahnhof wird in der ÖV-Güteklasse A (sehr gute Erschliessung) statt B (gute Erschliessung) liegen und somit das Einzugsgebiet von sehr gut erschlossenen Gebieten substanziell ausweiten. Das Umfeld des neuen Standorts weist bereits mit den heutigen Gegebenheiten ohne städtebauliche Entwicklung eine grössere Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf. Im Einzugsgebiet des neuen Standorts leben und arbeiten etwa 25 % mehr Personen in einem 300 m-Radius (Güteklasse A) bzw. annähernd viermal so viele Menschen in einem 500 m-Radius (Güteklasse B) als am bestehenden Standort. Mit der fortschreitenden Innenentwicklung und der Ansiedlung des Innovationsparks Ost steigt die Anzahl an Raumnutzenden mit Bahnanschluss am neuen Standort nochmals beträchtlich. Nebst den zahlreichen Personen, die neu einen Bahnschluss erhalten, verbessert sich auch für mehrere tausend Personen die ÖV-Güteklasse (insbesondere in den Gebieten Gröblistrasse und Bernhardswies). Die Erschliessungsgüte am alten Standort verschlechtert sich mit wenigen Ausnahmen dank der heute bereits guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht.

Schliesslich hat die Machbarkeitsstudie folgende weitere Vorteile aufgezeigt:

- Steigerung und Impuls zur Aktivierung des baulichen Entwicklungspotentials im Umfeld des neuen Bahnhofstandorts, welches das Potential beim bestehenden Standort Bruggen um ein Vielfaches übertrifft.
- Verbesserung der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Lerchenfeld, fussläufige Distanz zum neuen Innovationspark Ost.
- Verbindung der Quartiere auf den Anhöhen mit dem Talboden mittels Vertikalerschliessung, nutzbar für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.

- Direkte Anbindung des Bahnhofs an die Veloschnellroute.
- Schaffung von neuen öffentlichen Freiräumen; Akzentuierung des Bahndamms als stadtländlich prägendes Element mit hoher ökologischer Qualität zwischen der Innenstadt und dem Sitterobel.

Am künftigen Doppelbahnhof Bruggen/Haggen werden mit dem heutigen Fahrplan (2022) sieben S-Bahn-Züge pro Stunde in Richtung Hauptbahnhof verkehren.

2. Wird der Stadtrat versuchen, trotz des Neins des BAV die eklatanten Mängel im städtischen S-Bahn-System im Rahmen der laufenden Umsetzungsplanung zum Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) früher zu beheben?

Der Stadtrat schätzt die Situation – wie die Interpellantinnen und Interpellanten – ebenfalls als unbefriedigend ein. Der Stadtrat setzt sich dafür ein und unterstützt den Kanton in seinen Bestrebungen.

Das 3. Gleis Gossau–St.Gallen und damit der 15-Minuten-Takt für Winkeln und Bruggen ist eine langfristige Ausbauoption. Daher wird als Zwischenlösung eine Verbesserung der heutigen Fahrplanlage der Züge zur Realisierung eines 10- / 20-Minuten-Takts für Winkeln und Bruggen gefordert, welcher aus heutiger Sicht auch ohne Infrastrukturausbauten möglich ist (s. Ausgangslage).

3. Sieht der Stadtrat – auch aufgrund des Nein des BAV – einen Handlungsbedarf im städtischen ÖV-System? Wenn ja, welches sind die vordringlichsten Bereiche?

Derzeit verkehren alle Buslinien in der Stadt St.Gallen auch über den Bahnhof St.Gallen. Dies führt sowohl auf den Bahnhofplatz als auch auf den Zu- und Wegfahrtstrecken (insbesondere am Marktplatz, am Brühlortor, auf der Poststrasse und auf der St.Leonhard-Strasse) zu Engpässen. Mit dem mittel- und langfristig angedachten Angebotsausbau verschärft sich diese Problematik. Zur Lösung dieser Kapazitätsengpässe sind ergänzend zu Busspuren auch Massnahmen auf der Angebotsseite in Prüfung. Dabei werden auch Lösungen mittels Umsteigepunkten («Hubs») diskutiert. Wie in anderen Städten üblich, sollen damit nicht mehr alle Busse in die Stadt geführt werden. Vielmehr sollen die regionalen Linien an diesen Umsteigepunkten enden. Ab dort sollen die Reisenden mit einem schnellen, leistungsfähigen Hub-System (idealerweise S-Bahn) ins Zentrum transportiert werden.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Jürg Weder

Beilage:

- Interpellation vom 22. Februar 2022