

Interpellation Bärlocher-Eggersriet / Kuratli-St.Gallen / Daguati-St.Gallen vom 14. Februar 2023

## ÖV-Fahrgäste von der Strasse auf die Schiene

Schriftliche Antwort der Regierung vom 16. Mai 2023

Christoph Bärlocher-Eggersriet, Donat Kuratli-St.Gallen und Remo Daguati-St.Gallen erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 14. Februar 2023 zum öV-System im Grossraum St.Gallen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

In der Region St.Gallen sollen Bus und Bahn koordiniert entwickelt werden. Das öV-System ist dabei auf eine erhöhte Nachfrage vorzubereiten, die mittel- bis langfristig prognostiziert wird. Der Lösungsansatz ist kein reiner Ausbau der heutigen Linien, sondern vielmehr ein Umbau und eine Optimierung des heutigen öV-Systems. Vermehrt sollen Buslinien als Zubringer zu Mobilitätshubs dienen und dort eine optimale Abstimmung zwischen Bahn und Bus ermöglichen. Im Agglomerationskern bilden die S-Bahn und der Stadtbus das Rückgrat des öV-Systems. Regionalbuslinien sollen Mobilitätshubs bedienen oder dort enden und in der Stadt nur noch an wichtigen Hauptzielen halten.

Gemeinsam mit der Regio St.Gallen-Bodensee und den Städten Gossau und St.Gallen hat der Kanton einen Mobilitätshub-Ansatz für die Region St.Gallen erarbeitet. Mit Hilfe von Schweizer Best-Practice-Beispielen wurden die Kriterien städtebauliche Entwicklung, Bahnreisezeit ins Zentrum und Anschluss an den städtischen Nahverkehr berücksichtigt. Kurz- bis mittelfristig sollen an den Bahnhöfen Goldach, Gossau, St.Gallen-Winkeln und Wittenbach die Umstiege zwischen Stadt-, Regionalbus und S-Bahn verbessert werden. Ein erster Umsetzungsschritt (Wittenbach) ist auf den Fahrplan 2024 vorgesehen.

Mit einer städtebaulichen Entwicklung hat der Bahnhof St.Gallen St.Fiden längerfristig das Potenzial, einen weiteren Mobilitätshub zu bilden. Ein neuer Doppelbahnhof St.Gallen Bruggen / Hagggen bringt Vorteile beim Städtebau und in der Quartierserschliessung. Eine bessere Busanbindung ist aber von untergeordneter Bedeutung. Ins Zentrum von St.Gallen ist der Stadtbus schneller und direkter als eine Verbindung Quartierbus / S-Bahn.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Unter der Bezeichnung ERTMS (European Rail Traffic Management System) wird aktuell in der Schweiz und den Nachbarländern ein einheitliches Signaltechnik- und Zugsicherungssystem entwickelt. Das neue System gewährt die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnsysteme. Es besteht aus Zug- und Datenfunk und dem Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). Es bietet langfristig die Basis für weitere Automatisierungen im Bahnbetrieb und Kapazitätssteigerungen. Einzelne Systemteile sind technisch noch nicht fertig entwickelt und entsprechend auch noch nicht bewilligt.

Anpassungen werden sowohl bei der infrastruktur- als auch bei der fahrzeugseitigen Ausrüstung erfolgen. Die Umstellung erfolgt gemäss den Planungen der SBB in den nächsten Jahrzehnten. Der Zeitplan orientiert sich am Lebenszyklus der Fahrzeuge und der Anlagen. Aus Kostengründen wird auf eine forcierte Umrüstung verzichtet. Die Vorteile bezüglich Kapazitätsgewinn und den damit verbundenen neuen planerischen Möglichkeiten sind heute noch nicht genau bezifferbar.

Die Regierung ist sowohl mit den SBB als auch mit dem Bundesamt für Verkehr in regelmässigem Kontakt. Zeigt sich die Chance, dass dank eines Pilotversuchs Verbesserungen beim St.Galler S-Bahn-System erzielt werden können, wird sich die Regierung dafür einsetzen, dass dieser in St.Gallen realisiert wird.

- 2./3. Bus und Bahn ergänzen sich zu einem attraktiven öV-Angebot. Die Verkehrsmittel übernehmen dabei unterschiedliche Funktionen. Auf Stufe der Agglomeration übernehmen die S-Bahnen die Grobverteilung, die Regionalbusse die Mittelverteilung und die Stadtbusse die Feinverteilung. Gemäss der einleitend erwähnten Strategie des Mobilitätshub-Ansatzes werden innerhalb des Agglomerationskerns die Fahrgäste zukünftig vermehrt vom Regionalbus auf die S-Bahn und den Stadtbus gelenkt. Damit wird die schnelle und zuverlässige S-Bahn gestärkt. Die höhere Auslastung steigert die Wirtschaftlichkeit und dient als Grundlage für den weiteren Angebotsausbau. Die Regionalbusse werden innerhalb des Agglomerationskerns reduziert oder nicht weiter ausgebaut. Dies ist zweckmässig, weil sich dadurch öV-Eigenbehinderungen reduzieren und Kapazitäten frei werden für den weiteren Ausbau des Stadtbusnetzes aufgrund der steigenden Nachfrage.

Es ist nicht das Ziel der Regierung, möglichst alle Fahrgäste auf die S-Bahn zu zwingen. Eine Lenkung soll nur dort stattfinden, wo es sinnvoll und zweckdienlich ist. Beispielsweise wenn die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn, Regional- und Stadtbus ideal funktionieren wie beim Mobilitätshub Wittenbach. Genaue Zahlen zur Verschiebung der Fahrgäste von Bus auf Bahn lassen sich nur schwer abschätzen. Die Regierung ist bestrebt, die Umsetzung des regionalen Mobilitätshub-Ansatzes zu beobachten und daraus die entsprechenden Erkenntnisse zu ziehen. Es wird zudem unter Einbezug der Stadt St.Gallen eine Studie lanciert, wie die Hubstrategie in der Region St.Gallen forciert werden kann. Weiter ist ein Projekt zur Optimierung der Betriebsgebiete der Busunternehmen vorgesehen.

Die Infrastrukturen sind besonders an den Mobilitätshubs auszubauen. In der Region St.Gallen besteht diesbezüglich Handlungsbedarf an den Bahnhöfen von Gossau, St.Gallen-Winkeln und Wittenbach sowie langfristig beim Bahnhof St.Gallen St.Fiden.