

## V2 Öffentlicher Verkehr

### V2.1 Schienenfernverkehr

#### Ausgangslage

St.Gallen ist heute stündlich mit zwei Fernverkehrszügen mit Zürich verbunden, die mehr als eine Stunde Fahrzeit benötigen. Dadurch ist ein Stundenknoten St.Gallen nicht möglich. Als Folge der Rückstellung des Brüttenertunnels der 1. Etappe Bahn 2000 wurden die Angebotsziele in der Ostschweiz kaum umgesetzt. Eine Verbesserung der Städteverbindungen sowie Erweiterungen der Kapazität drängen sich auf.

Mit der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) soll ab 2015 bis 2030 ein Kernangebot mit landesweiten Verbesserungen im Fernverkehr realisiert und die Fertigstellung der NEAT finanziell sichergestellt werden. ZEB sieht vor, eine Fahrzeit von unter einer Stunde zwischen Zürich und St.Gallen (Halte in Zürich Flughafen und Winterthur) mit Neigezügen und ohne Neubaustrecke zu realisieren. Die Fahrzeit Winterthur–St.Gallen wird mit Neigezügen ohne Zwischenhalte auf 30 Minuten reduziert und Winterthur zum Vollknoten 00/30 ausgebaut. Mit den Ausbauten werden die Realisierung des Vollknotens 00/30 in St.Gallen und von zusätzlich zwei Zügen je Stunde zwischen Zürich und St.Gallen mit Bedienung Fürstenland ermöglicht. Der Knoten St.Gallen 00/30 ist im Sachplan Verkehr enthalten.

Die SBB erarbeiten derzeit einen Rahmenplan, der im Jahr 2012 vorliegt. Der Rahmenplan gibt für den Schienenverkehr die wesentlichen Randbedingungen vor. Der Bearbeitungsperimeter im Raum St.Gallen erstreckt sich dabei von Herisau/Gossau bis Wittenbach.

#### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 5 Abs. 4: Im überregionalen öffentlichen Verkehr gelten als Hauptziele Fahrplanverbesserungen im Städtezugsnetz, der Einbezug in das Hochgeschwindigkeitsnetz und die Anbindung an die Flughäfen Zürich-Kloten und St.Gallen-Altenthein.

#### Planungsgrundsätze

1. St.Gallen soll besser in das nationale und internationale Eisenbahn-Städtenetz angebunden werden. Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im nahen Ausland sind so in attraktiver Weise per Bahn erreichbar.



2. Der Hauptbahnhof St.Gallen wird zu einem vollwertigen, halbstündlichen Knoten ausgebaut werden. Kurzfristig werden dazu ein, mittelfristig zwei zusätzliche (Neige-) Züge pro Stunde angeboten, welche die Strecke Zürich–St.Gallen unter einer Stunde Fahrzeit fahren. Längerfristig sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass auch Doppelstockzüge die Strecke unter einer Stunde bewältigen können.
3. Kanton und Stadt streben an für den Zeithorizont HGV/ZEB:
  - › ECN (Zürich–) St.Gallen–München, zweistündig (elektrifiziert); zwischen Zürich und St.Gallen in der Fahrplanlage des ICN
  - › ICN Zürich–St.Gallen, halbstündlich
  - › IC/S Zürich–Wil–St.Gallen, stündlich
  - › RE Chur–St.Gallen–Wil–Zürich, stündlich
  - › RE St.Gallen–Romanshorn–Konstanz–Singen), stündlich
4. Kanton und Stadt streben an für den Zeithorizont «Bahn 2030»:
  - › ECN (Zürich–) St.Gallen–München, stündlich (elektrifiziert)
5. Die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienennetz sind zu beheben.
6. Der Bahnhof St.Fiden soll weiterhin ein Fernverkehrs-Halt sein.

### Politische Forderungen

#### Kapazitätserhöhung und Beschleunigung zwischen Zürich und Winterthur

Die im Bau befindliche Durchmesserlinie in Zürich (Altstetten–Zürich HB–Oerlikon) stellt eine Kapazitätserhöhung für das schweizerische Bahnnetz dar und ist eine der Grundvoraussetzungen für zusätzliche Züge zwischen St.Gallen und Zürich.

Eine zusätzliche Leistungssteigerung auf der Strecke Zürich–Winterthur ist erforderlich, um die eingeschränkte Kapazität infolge der Überlagerung von S-Bahn, nationalen und internationalen Personen- sowie Güterzügen zu erhöhen. Als Folge der Leistungssteigerung können die Fahrzeiten Zürich – St.Gallen unter einer Stunde realisiert werden. Damit werden die Voraussetzungen für einen vollwertigen Knoten St.Gallen (Halbstunden-Knoten) geschaffen.

#### Beschleunigung zwischen Winterthur und St.Gallen

Beschleunigungsmassnahmen, um eine Fahrzeit Zürich–St.Gallen von unter einer Stunde zu erreichen, sind auch auf der Strecke Winterthur–St.Gallen vorgesehen.

#### Gestreckte Neubaustrecke Zürich–Flughafen–Winterthur (Bahn 2000)

Mit einer gestreckten Neubaustrecke Zürich–Flughafen–Winterthur (Bahn 2030) kann statt eines Neigezuges auch ein konventioneller Zug (z.B. ein Doppelstockzug mit grösserer Kapazität) die Strecke St.Gallen–Zürich unter einer Stunde bewältigen.

#### St.Fiden als Fernverkehrshalt

Um den Schnellzug St.Gallen–Sargans (REX) zur Minute x.30 in die Systemknoten St.Gallen und Sargans einzubinden, muss der REX beschleunigt werden. Das erfordert neben Streckenausbauten für Kreuzungen und höhere Geschwindigkeiten auch die Aufhebung von Halten, u. a. in St.Fiden. Ab Dezember 2013 verkehren dafür in der Spitzenzeit pro Richtung sieben S-Bahn-Züge zwischen Hauptbahnhof und St.Fiden.

Der Bahnhof St.Fiden wird von der S-Bahn bedient. Eine erneute Anbindung mit dem REX ist ebenso zu prüfen wie eine Verlängerung der Zugverbindungen von Zürich bis St.Fiden.



## V2.2 S-Bahn

### Ausgangslage

Die S-Bahn St.Gallen wurde im Jahre 2000 in Betrieb genommen. Sie ist für den öffentlichen Verkehr in der Region von zentraler Bedeutung.

Das geplante Angebotskonzept «S-Bahn 2013» stellt für die Agglomeration St.Gallen eine weitere Verbesserung im Regionalverkehrsangebot dar. Es ermöglicht auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 für die grösseren Bahnhöfe im gesamten Kantonsgebiet die Einführung eines halbstündlichen Regionalverkehrsangebotes. Die Zielsetzung einer viertelstündlichen Anbindung der Stadtbahnhöfe kann mit dem Angebot 2013 nur für Haggen, Winkeln und St.Fiden erreicht werden. Für Bruggen scheidet die Umsetzung an Trassierungskonflikten zwischen den S-Bahnlinien nach Weinfelden (S5) und Wil (S1) sowie mit dem Fernverkehr. Mittelfristig besteht jedoch das Ziel, das Angebot im Agglomerationszentrum zu einem Viertelstundentakt zu verdichten.

Im Kernnetz der S-Bahn (Gossau/Herisau–St.Gallen–Wittenbach/Rorschach) werden auf das Jahr 2020 vier stündliche Verbindungen angestrebt. Infolge der Einschränkungen durch die Infrastruktur und den Fernverkehr wird sich ein exakter 15'-Takt voraussichtlich nicht auf allen Linien realisieren lassen.

Die beiden Radiallinien der Appenzeller Bahnen «St.Gallen–Trogen» und «St.Gallen–Appenzell» enden am Nebenbahnhof. Dort muss für das Umsteigen auf die Buslinien ein Fussweg von rund 200 m in Kauf genommen werden. Eine umsteigefreie Direktverbindung zur Altstadt fehlt aus Richtung Teufen/Appenzell. Das Projekt «Durchmesserlinie Teufen–St.Gallen–Trogen» wird dies beheben.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 5 Abs. 3: Im regionalen öffentlichen Verkehr stehen Verbesserungen der Linien- und Betriebsangebote, der Ausbau des Busnetzes und des S-Bahn-Systems im Vordergrund.

#### Planungsgrundsätze

1. Das Angebot der S-Bahn St.Gallen richtet sich auf den Fernverkehrsknoten HB St.Gallen aus.
2. Das S-Bahn-Angebot ist schrittweise auszubauen. Dabei ist die Vernetzung mit dem Fernverkehr und dem ÖPNV zu beachten.
3. Alle S-Bahn-Stationen in St.Gallen (exkl. Gübsensee) werden im Viertelstundentakt bedient.
4. Um den vorgesehenen systematischen Halbstundentakt zu ermöglichen, sind Engpässe im Schienennetz zu beseitigen.
5. Durchmesserlinien sind zu fördern.
6. Eine umsteigefreie Verbindung der beiden Linien der Appenzeller Bahnen sowie ein Viertelstundentakt zumindest auf der Strecke Trogen–St.Gallen–Teufen ist zu realisieren.



## Politische Forderung

### Anschlüsse Fernverkehr

Die Anschlüsse zwischen S-Bahn und Fernverkehr resp. S-Bahn und Busangebot sind zu optimieren.

## Beschlüsse

- a) *6. Perronkante HB St.Gallen:* Festsetzung
- Für den S-Bahn-Ausbau St.Gallen zum Halbstundentakt und zum Viertelstundentakt im Agglomerationskern während der Hauptverkehrszeit ist am Hauptbahnhof St.Gallen eine zusätzliche, d. h. 6. Perronkante notwendig. Dazu wird ein 4. Perron bis Dezember 2013 erstellt.

Mit der 6. Perronkante werden Abstellgleise im Hauptbahnhof aufgehoben. Allenfalls hat dies Folgen für die Zahl der notwendigen Abstellgleise in St.Fiden oder St.Gallen Güterbahnhof.

Es besteht somit ein Koordinationsbedarf zwischen dem Bau des 4. Perrons und der Umgebungsgestaltung HB Nord sowie der Verdrängung des Abstellgleises und dem Entwicklungsschwerpunkt St.Fiden (vgl. S4.2, PIG).

- b) *Durchmesserlinie AB-TB:* Festsetzung
- Mit dem Projekt Durchmesserlinie AB-TB (DML AB-TB) werden die beiden getrennten Linien der Appenzeller Bahnen «St.Gallen–Trogen» und «St.Gallen–Appenzell» verbunden. Zudem wird die Infrastruktur dahingehend angepasst, dass bis Teufen im Viertelstundentakt gefahren werden kann. Durch den Wegfall der Zahnradstrecke an der Ruckhalde in St.Gallen kann leiseres, kostengünstigeres Niederflur-Rollmaterial eingesetzt werden.

Die (DML AB-TB) erfordert folgende bauliche Projekte in der Stadt:

- › Verlängerung Kreuzungsstelle Schwarzer Bären
- › Kreuzungs- und Haltestelle Güterbahnhofareal (vgl. PIG)
- › Durchgangsbahnhof AB-Bahnhof St.Gallen
- › Ruckhalde-Tunnel

Es besteht ein Zusammenhang resp. Koordinationsbedarf mit

- › Überbauung Güterbahnhofareal (vgl. PIG)
- › Neugestaltung Bahnhofplatz (vgl. S4.2)
- › Busspur St.Leonhard-Strasse
- › Radstreifen Teufener Strasse im Bereich Riethüsli
- › Gestaltung im Bereich Riethüsli
- › Knotenanpassung Teufener Strasse/Demutstrasse, Teufener Strasse/Solitüdenstrasse und Teufener Strasse/Hochwachtstrasse
- › Gestaltung im Bereich Brücke Oberstrasse

- c) *S-Bahn-Erweiterung (1. Teilergänzung):* Zwischenergebnis
- Die Stadt setzt sich bei der Erarbeitung der S-Bahn-Erweiterung dafür ein, dass für alle städtischen Bahnhöfe (exkl. Gübsensee) ein Viertelstunden-Takt eingeführt wird.



Die Trassierungskonflikte zwischen den S-Bahnlinien nach Weinfelden (S5) und Wil (S1) sowie mit dem Fernverkehr können nach heutigem Planungsstand durch eine Anpassung des Fernverkehrs und der S-Bahn-Linie S5 gemäss ZEB sowie Leistungssteigerungen zwischen Uzwil und dem Knotenbahnhof St.Gallen gelöst und in der Folge der Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe realisiert werden.

- d) *Verbindungsgleis St.Gallen–Güterbahnhof–Haggen:* *Zwischenergebnis*  
Zur Sicherstellung des langfristigen Ausbaus des Knotens St.Gallen soll eine Raumsicherung für ein neues Verbindungsgleis St.Gallen – Güterbahnhof – Bahnhof Haggen vorgenommen werden.

- e) *7. Perronkante–Anpassung Rosenbergstrasse:* *Vororientierung*  
Für den (mittelfristigen) Ausbau der S-Bahn im Fürstenland ist am HB St.Gallen der Bau einer westseitig eingebundenen 7. Perronkante allenfalls notwendig.

Neben der westseitig eingebundenen 7. Perronkante am HB St.Gallen ist längerfristig auch eine Ausfahrt dieser 7. Perronkante nach Osten zu berücksichtigen. Je nach Ausgestaltung sind damit eine Anpassung der Rosenbergstrasse gemäss der Interessenlinie der SBB sowie eine Anpassung der Rathaus- und Rosenberg-Unterführung notwendig.

- f) *St.Gallen–Gossau 3. Gleis resp. Überholmöglichkeit im Raum Gossau–Winkeln:* *Vororientierung*  
Der Ausbau auf der Strecke Winkeln–Gossau auf drei Gleise zur Kapazitätssteigerung ist eine längerfristige Ausbauoption. Dabei ist nördlich der bestehenden Gleise zwischen der Biderstrasse und der Stadtgrenze ein zusätzliches Gleis vorgesehen.

Längerfristig ist auch eine zusätzliche Verlängerung des 3. Gleises von Winkeln bis zum Hauptbahnhof eine Option.

- g) *Zusätzliche Haltestellen:* *Zwischenergebnis*  
Aufgrund der begrenzten Kapazitäten auf dem Schienennetz sowie aufgrund der guten Erschliessung der Quartiere entlang der Schiene mit Bussen resp. zu kleinem Potenzial ist keine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle auf Stadtgebiet vorgesehen.



## V2.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Knoten

### Ausgangslage

Der Hauptbahnhof St.Gallen ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration St.Gallen sowohl bezüglich schienen- als auch strassengebundenem ÖV.

Das Busnetz ist als «Spinnennetz» auf den Hauptbahnhof und den Schwerpunkt Bahnhofplatz–Bohl ausgerichtet. Gute Umsteigebedingungen auch auf den Bahnverkehr sind heute fast ausschliesslich am Hauptbahnhof vorhanden, was zu einer zusätzlichen Belastung dieses Nadelöhrs führt.

### Planungsgrundsätze

1. Der Hauptbahnhof bleibt der ÖV-Hauptknoten in der Stadt. Er ist bezüglich der Verkehrsträger (MIV–ÖV–LV) zu entflechten, für die künftigen Verkehrsmengen auszubauen und neu zu gestalten.
2. Der Marktplatz/Bohl ist der wichtigste ÖV-Nebenknoten. Er ist bezüglich der Verkehrsträger (MIV–ÖV–LV) zu entflechten, für die künftigen Verkehrsmengen auszubauen und neu zu gestalten.
3. Die Bahnhöfe St.Fiden und Winkeln werden zu attraktiven Umsteigeknoten (Bus-Bahn).
4. Die S-Bahnhöfe Bruggen und Haggen sollen besser erreichbar sein.
5. Die Busknoten Heiligkreuz, Stocken und Neudorf werden bezüglich des Umsteigens attraktiviert.
6. Alle ÖV-Knoten werden so ausgestaltet, dass sie die erwartete Nachfrage der nächsten 20 bis 25 Jahre bewältigen können.

### Beschlüsse

- a) *Neugestaltung Bahnhofplatz:* *Festsetzung*
- Um den Kapazitätsengpass Bahnhofplatz zu beheben, müssen die verkehrlichen Aspekte bei der Neugestaltung (vgl. S4.2) entsprechend berücksichtigt werden:
- › Aus der Neugestaltung des Bahnhofplatzes resultiert eine wesentliche Reduktion der Haltekanten. In der Spitzenzeit dürfen auf dem Bahnhofplatz daher keine Zeitausgleiche mehr stattfinden, sondern die Busse müssen in einem Durchflusssystem verkehren. Allfällige Ausnahmen bezüglich des Zeitausgleiches – bspw. zur Sicherstellung von Anschlüssen bei Regionallinien mit grossen Taktabständen – sind in der Detailplanung des Fahrplanangebotes zu prüfen.
  - › In der Schwachlastzeit sind die Umsteigebeziehungen infolge der grösseren Taktabstände von grösserer Bedeutung, sodass Zeitausgleiche und Anschlusssicherungen von einzelnen Linien auf dem Bahnhofplatz notwendig sind. Dies ist in der Schwachlastzeit infolge der geringeren ÖV-Dichte möglich.
  - › Die Bahnhof- und die Poststrasse bilden die zentralen Zu- bzw. Wegfahrtsachsen des öffentlichen Verkehrs von und nach Osten. Der Knoten Poststrasse bildet den



Engpass für die Wegfahrt in östlicher Richtung. Dies ist im Betrieb sowie der Ausgestaltung dieses Knotens zu beachten.

- › Die Gäbrisstrasse dient als Zu- und Wegfahrtsachse des öffentlichen Verkehrs von und nach Westen. Über die Kornhausstrasse verkehren die Buslinien von und nach Süden.
- › Damit das Durchflusssystem möglich ist, ist die Zuverlässigkeit der Fahrzeiten auf den Zufahrten zu gewährleisten.  
Die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus sind zudem zu verbessern.

- b) *Neugestaltung Bohl/Marktplatz–Blumenmarkt:* Festsetzung
- Die Haltestelle Marktplatz/Bohl ist nach dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs. Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen ÖV-Linien sind weniger von Bedeutung als die Verknüpfung zwischen ÖV und Fussgänger. Die heutige Situation ist aufgrund von Sicherheitsüberlegungen (Aufenthaltsbereich zwischen Bahn und Bus), (künftigen) Rückstapuproblemen des öffentlichen Verkehrs, Aspekten der Gestaltungen sowie Verbesserungen der Querung zu verändern (vgl. S4.2).

Um den Kapazitätsengpass Marktplatz/Bohl zu beheben, müssen die verkehrlichen Aspekte bei der Neugestaltung entsprechend berücksichtigt werden.

- c) *Neue Bahnhofvorfahrt HB Nord:* Festsetzung  
vgl. V4.1b
- d) *Bahn-/Bus-Verknüpfung Bahnhof St.Fiden:* Vororientierung
- Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen ÖV-Linien und den Bahnlinien im Bahnhof St.Fiden ist anzustreben. Dazu ist im Norden der Gleise ein «Bahnhofplatz» vorzusehen (vgl. PIG).  
Je ein Lift von den Perrons auf die Passerelle ist zudem anzuordnen und das Areal aufzuwerten.
- e) *Bahn-/Bus-Verknüpfung Bahnhof Winkeln:* Vororientierung
- Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien im Bahnhof Winkeln ist anzustreben (vgl. PIG).
- f) *Bus-/Bus-Verknüpfung Heiligkreuz:* Vororientierung
- Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen Bus-Linien ist anzustreben (vgl. PIG).
- g) *Bus-/Bus-Verknüpfung Stocken:* Vororientierung
- Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien ist anzustreben.
- h) *Bus-/Bus-Verknüpfung Neudorf:* Vororientierung
- Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien ist anzustreben (vgl. PIG).



- 
- i) *Bahn-/Bus-Verknüpfung Bruggen* *Vororientierung*  
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien in Bruggen ist anzustreben.
  
  - j) *Bahn-/Bus-Verknüpfung Haggen* *Vororientierung*  
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien in Haggen ist anzustreben.





## V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr – Angebot

### Ausgangslage

Im Siedlungsgebiet der Stadt ist insgesamt die Erschliessung mit dem öffentlichen Personennahverkehr gut, die Mehrzahl der Wohn- und Arbeitsgebiete liegt in genügender Nähe zu einem entsprechenden Angebot des öffentlichen Verkehrs. Einzelne Wohngebiete am Stadtrand sowie die südliche Innenstadt sind jedoch nur ungenügend oder gar nicht erschlossen.

Besonders geeignet für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Berufspendler, denn diese Verkehrsnachfrage konzentriert sich auf bestimmte Spitzenstunden. Deshalb muss auch der Angebotsausbau dieses Nachfragesegment entsprechend berücksichtigen. Dabei müssen neben dem ÖV in der Stadt (Binnenpendler) und zwischen der Region und der Stadt (Zu- und Wegpendler) insbesondere die möglichen Synergien zwischen städtischem und regionalem ÖV-System beachtet werden.

In den letzten Jahren wurden Verbesserungen im ÖPNV im Freizeitverkehr (Ausbau des Nachtangebots) und Einkaufsverkehr (u.a. Ausbau Abendangebot) vorgenommen. Trotzdem besteht weiterer Handlungsbedarf zur Verbesserung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs.

Für den Fahrgast sind neben der Fahrzeit und der Zuverlässigkeit auch die Attraktivität und der Komfort der Reise ein Qualitätsmerkmal im ÖV. Umsteigehäufigkeit und Umsteigekomfort sind daher nicht nur für die Reisezeit, sondern auch im Zusammenhang mit der Attraktivität und dem Komfort zu beachten.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 5 Abs. 2: Im innerstädtischen öffentlichen Verkehr sind primär die Linien- und Betriebsgestaltungen zu optimieren, mögliche Lösungen für eine Eigentrassierung abzuklären und vorzubereiten und längerfristig neue Verkehrssysteme (Tram, Lifte) zu prüfen.
- › GZ 5 Abs. 3: Im regionalen öffentlichen Verkehr stehen Verbesserungen der Linien- und Betriebsangebote, der Ausbau des Busnetzes und des S-Bahn-Systems im Vordergrund.

#### Planungsgrundsätze

1. Der ÖV soll mit einer markanten Erhöhung des Angebots (Quantensprung) gefördert werden. Dazu sind neue oder veränderte Linien, Taktverdichtungen (insbesondere auch abends und samstags) und Anpassungen an den Betriebszeiten vorzusehen.
2. Mit Durchmesserlinien können mehr umsteigefreie Beziehungen angeboten sowie die Reisezeit für die entsprechenden Fahrbeziehungen reduziert werden.
3. Aus den (grösseren) Wohngebieten wird das Stadtzentrum möglichst umsteigefrei und direkt erreicht werden.
4. Für die (grösseren) Wohngebiete ist eine ÖV-Haltestelle innert fünf Minuten zu Fuss erreichbar.



5. Das ÖV-Angebot bietet attraktive Transportketten von höchstmöglicher zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.
6. Eine bessere Verbindung zwischen Bruggen und Winkeln ist wünschenswert.
7. Siedlungserweiterungen oder -ergänzungen, Entwicklungsgebiete und wichtige verkehrserzeugende Einrichtungen sind optimal mit dem öffentlichen Verkehr anzubinden.

### Beschlüsse

- a) *Ausbau Busverkehr Agglomerationszentrum* Festsetzung  
*und Agglomeration:*  
Das Buskonzept für das Agglomerationszentrum (und als Folge davon auch für die Agglomeration) ist in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und der Region auszuarbeiten, basierend auf den aktuellen Fahrgastzahlen und der geschätzten Entwicklung.  
  
Es ist längerfristig mit einer Erhöhung der Anzahl Busse um ca. 50% gegenüber 2008 zu rechnen. Dies ist bedingt durch neue oder veränderte Linien, Anpassung bezüglich Takt und Betriebszeiten, insbesondere auch abends und samstags. Zudem wird durch längere Fahrzeuge die Kapazität gesamthaft um weitere rund 20% erhöht.
- b) *Taktfamilie:* Vororientierung  
Der Schienenverkehr inkl. S-Bahn wird auf einen 15'- resp. 30'-Takt ausgerichtet sein. Für eine ideale Abstimmung ist daher der ÖPNV ebenfalls möglichst auf diese Taktfamilie anzupassen.  
  
Bei allen Linien im innerstädtischen ÖV ist von Montag bis Samstag tagsüber mindestens ein Viertelstundentakt anzustreben.
- c) *Durchmesserlinien:* Festsetzung  
Durchmesserlinien ermöglichen umsteigefreie Verbindungen. Daneben sind betriebliche Verbesserungen bei den Fahrzeugumläufen möglich. Durchmesserlinien werden im Durchflusssystem betrieben, entsprechend dem neuen Konzept des Bahnhofplatzes.
- d) *Diagonallinie Südliche Altstadt–Heiligkreuz:* Festsetzung  
Eine neue Bus-Diagonallinie Bahnhof St.Gallen–südliche Altstadt–Kulturviertel–Heiligkreuz–Abacus-Platz wird derzeit als Versuch getestet und – je nach Ergebnis – allenfalls in das definitive Liniennetz aufgenommen werden.
- e) *Erschliessung Korridor Heiligkreuz–Wittenbach:* Vororientierung  
Das Erschliessungskonzept St.Gallen–Heiligkreuz–Wittenbach-/Arbon ist zu überprüfen.
- f) *Verbindung Haggen–Winkeln:* Vororientierung  
Aufgrund der erwarteten Entwicklung in Winkeln sowie des Wohnungsangebots in Haggen ist mit einer erhöhten Bedeutung der Verbindung des Quartiers Hag-



gen nach Winkeln zu rechnen. Mit einer Anpassung des Strassenprofils der Lehnstrasse kann die Lehnstrasse für den ÖV durchgängig befahrbar gemacht und so eine direkte ÖV-Verbindung realisiert werden.

- g) *Schnellbusse:* *Vororientierung*  
Für Pendler wird das Angebot mit Schnellbussen in den Spitzenzeiten innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Gemeinden zusätzlich attraktiviert.
- h) *Fahrplanabstimmungen:* *Vororientierung*  
Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist eine Reduktion der Haltekanten notwendig. In der Spitzenzeit dürfen auf dem Bahnhofplatz daher keine Zeitausgleiche mehr stattfinden, sondern die Busse verkehren in einem Durchflusssystem. Eine präzise Abstimmung der Busse auf den Fahrplan der Züge ist jeweils nur entweder auf die Abfahrts- oder Ankunftszeiten der Züge möglich.  
In den Randzeiten und bei Linien im Stundentakt sind – sofern die Kapazität des Bahnhofplatzes dies erlaubt – auch Abstimmungen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge möglich.
- i) *Wohnquartiere Rotmonten und Kammelenberg:* *Vororientierung*  
Für Rotmonten und Kammelenberg sind bessere (Fussweg)-Anbindungen zum ÖV zu prüfen.
- j) *Abend- und Wochenendangebot* *Zwischenergebnis*  
Das Abend- und Wochenendangebot soll für den Freizeitverkehr ausgebaut werden.



## V2.5 Öffentlicher Personennahverkehr – Betrieb

### Ausgangslage

Eine möglichst lückenlose Fahrgastinformation ist ein wesentlicher Baustein für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Die Fahrgäste erwarten heute sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Bahnhöfen und Haltestellen jederzeit aktuelle Informationen. Für die Transportunternehmungen ist gleichzeitig wichtig, dass die Leitstelle bei Betriebsstörungen und Verspätungen rasch und effektiv eingreifen und die Fahrgäste informieren kann. Bei den Transportunternehmungen in der Region werden resp. wurden rechnergestützte Betriebsleitsysteme gekauft und die Vorbereitungen für die dynamische Fahrgastinformation sind im Gange.

Mit dem Tarifverbund Ostwind (OTV) ist im Bereich Ticketing und Marketing ein erster Schritt zur Attraktivierung des regionalen ÖV erfolgt. Am 1. Juni 2009 wurde der OTV zu einem integralen Tarifverbund (ITV) ausgeweitet, womit u. a. auch Einzelfahrausweise nach dem Zonensystem angeboten werden.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 5 Abs. 2: Im innerstädtischen öffentlichen Verkehr sind primär die Linien- und Betriebsgestaltungen zu optimieren, mögliche Lösungen für eine Eigentrassierung abzuklären und vorzubereiten und längerfristig neue Verkehrssysteme (Tram, Lifte) zu prüfen.
- › GZ 5 Abs. 3: Im regionalen öffentlichen Verkehr stehen Verbesserungen der Linien- und Betriebsangebote, der Ausbau des Busnetzes und des S-Bahn-Systems im Vordergrund.
- › GZ 5 Abs. 5: Die Stadt ist in der öffentlichen Verkehrspolitik in die regionale Zusammenarbeit mit Gemeinden und Kantonen eingebunden, sie engagiert sich in den entsprechenden Gremien (Verkehrsrat) aktiv für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region und vertritt die Interessen von Stadt und Agglomeration.

#### Planungsgrundsätze

1. Der öffentliche Verkehr ist durch Fahrgastinformation, einheitliches Tarifsystem, angenehme Haltestellen und Transportmittel zu attraktivieren.
2. Mit Infrastruktur und EDV-Hilfsmitteln soll der Betrieb möglichst flexibel abgewickelt werden können.
3. Die Linien- und Betriebsgestaltungen sind weiter zu optimieren.

#### Beschlüsse

- a) *ÖV-Betriebsleitsystem St.Gallen:* Festsetzung  
Ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem ermöglicht die Betriebsüberwachung und -steuerung und damit eine Verbesserung der Qualität der Entscheide des Dispositionspersonals im Normal- und im ausserordentlichen Betrieb. Dies führt zu einer erhöhten Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und steigert die Attraktivität des ÖV.



Zudem können die erfassten Daten zur dynamischen Fahrgastinformation genutzt werden.

- b) *Dynamische Fahrgastinformation:* Festsetzung  
Mit der dynamischen Fahrgastinformation werden den Fahrgästen an den bedeutenden Haltestellen sowie in den Fahrzeugen jederzeit die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtsprognosen des ÖPNV mitgeteilt. Die dynamische Fahrgastinformation wird in einem ersten Schritt an den Haltestellen angeordnet, die zumindest eine der folgenden Anforderungen erfüllen:
- › S-Bahn-Haltestelle (exkl. Gübsensee)
  - › Haupt- und Nebenknoten (gemäss Definition Richtplan)
  - › Quartierzentren (gemäss Definition Richtplan)
  - › publikumsintensive Einrichtungen (EKZ, Sportanlagen, Theater, Museen, Kantonsspital etc.)
  - › Haltestellen mit bedeutenden Einsteige-Frequenzen oder mehreren Linien
  - › Haltestellen mit regionaler Bedeutung
- Zudem werden in allen Fahrzeugen des ÖPNV die nächsten Haltestellen inkl. erwarteter Ankunftszeit sowie allfällige Umsteigebeziehungen angezeigt.
- Für die dynamische Fahrgastinformation sind auch die Mittel der Telekommunikation (z. B. Smartphones) als zusätzliche Informationsquelle zu nutzen.
- c) *Mobilitätszentrum:* Vororientierung  
Beratung, Reservationen sowie Abgabe von Fahrplänen, Karten und Prospekten erfolgen im Bereich Hauptbahnhof St.Gallen im Sinne einer Mobilitätszentrale.
- d) *Fahrzeugflotte:* Festsetzung  
Die Stadt als Mitbesteller des ÖV macht bei der Angebotsbestellung auch bezüglich der Fahrzeugattraktivität Vorgaben. Insbesondere sollen Fahrzeuge, die nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen (bspw. bezüglich Fahrzeugkomfort und Ökologie), aus dem Verkehr genommen werden; unter Beachtung der ökonomischen Überlegungen zur Abschreibung.
- e) *Mühleggbahn:* Vororientierung  
Massnahmen zur Verringerung der Wartezeit sowie Erhöhung der Kapazität (inkl. Mitnahmemöglichkeit Velo) sind zu prüfen. Für den Fahrgast ist eine Information über die zu erwartende Wartezeit notwendig.
- f) *Zeitausgleich Endstation:* Zwischenergebnis  
Da in der Spitzenzeit auf dem Bahnhofplatz kein Zeitausgleich mehr stattfinden darf (2.3a), sind die Zeitausgleiche an den (übrigen) Endhaltestellen vorzunehmen.



## V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr – Infrastruktur

### Ausgangslage

Mit der Eröffnung der Autobahn auf dem Stadtgebiet 1987 und den dadurch entstandenen Kapazitätsreserven auf den übrigen Strassen konnte an den Lichtsignalanlagen eine gute Priorisierung für den ÖV und den Langsamverkehr erreicht werden. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen wurden und werden die geschaffenen Kapazitätsreserven aufgebraucht. Die entstehenden Rückstaus stellen eine Beeinträchtigung der ÖV-Priorisierung dar. Zudem erhöht sich die Gefahr von Rückstaus auf die Autobahnstammstrecke, was ein Sicherheitsproblem darstellt. Die ÖV-Priorisierung wird mit dieser Entwicklung gefährdet. Bereits heute kommt es teilweise zu Behinderungen des ÖV und damit zu Verminderungen der Attraktivität des ÖV.

### Planungsgrundsätze

1. Es wird unterschieden zwischen den ÖV-Hauptkorridoren, ÖV-Korridoren, ÖV-Nebenkorridoren und lokalen Buserschliessungen. Diese Unterscheidung widerspiegelt sich in der Ausgestaltung der entsprechenden Korridore.
2. Die Kapazitätsengpässe zu Lasten des ÖV werden möglichst behoben.
3. Für den ÖV werden generell kürzere Reisezeiten und höhere Zuverlässigkeit gefordert. Erforderlich ist bei bestimmten Strecken des ÖV eine bauliche Eigentrasse, damit die Qualität im öffentlichen Verkehr nicht durch die zunehmenden Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt wird.
4. Parkräume werden wenn möglich nicht entlang der ÖV-Hauptkorridore und ÖV-Korridore angeordnet. In begründeten Fällen sind lediglich Längsparkplätze zulässig. Zudem ist eine indirekte bzw. rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Besiedlung anzustreben.
5. Bei den LSA wird der ÖV weiterhin privilegiert.

### Beschlüsse

- a) *Korridorbetrachtung:* *Vororientierung*
- Die Strassen werden aufgrund der Bedeutung für den ÖPNV in vier ÖV-Korridor-klassen eingeteilt:
- › ÖV-Hauptkorridor
  - › ÖV-Korridor
  - › ÖV-Nebenkorridore
  - › Lokale Bus-Erschliessungen.
- Für den ÖV-Hauptkorridor gelten folgende Anforderungen:
- › im Normalfall übergeordnete Strasse
  - › räumliche und zeitliche Eigentrasse bei staugefährdeten Abschnitten
  - › Raum schaffen für Eigentrasse oder MIV-Reduzierung, d. h. entsprechende flankierende Massnahmen
  - › Parkräume grundsätzlich nicht entlang solcher Achsen; Senkrecht- und Schrägparkplätze an diesen Achsen unzulässig.



- › indirekte bzw. rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Besiedlung
- › grundsätzlich keine Tieftempo-Zone
- › erhöhte Qualität der Strassenoberfläche (für eine angemessene Laufruhe).

Für den ÖV-Korridor gelten folgende Anforderungen:

- › «Busspuren wo längerfristig nötig» (räumliche Reserven) und/oder elektronische Privilegierungsmassnahmen (zeitliche Reserven)
- › Mischverkehrslösungen mit Bus-Haltestelle auf der Strasse (ohne Überholmöglichkeit) sind denkbar
- › grundsätzlich keine Tieftempo-Zone
- › erhöhte Qualität der Strassenoberfläche (für eine angemessene Laufruhe).

Die ÖV-Nebenkorridore befinden sich oft in Tieftempo-Gebieten mit Koexistenz. Streckenabschnitte vor der Endhaltestelle mit geringen Strassenbreiten werden als lokale Bus-Erschliessungen bezeichnet. In diesen (kurzen) Abschnitten sind Einschränkungen für den Bus vertretbar.

b) *Eigentrassierung ÖV-Hauptkorridor:* **Zwischenergebnis**

Die ÖV-Eigentrassierung ist sinnvoll an den Strecken, an denen so die Fahrzeit der Busse gegenüber dem behinderten Zustand wesentlich reduziert und die Fahrplanstabilität erhöht werden kann. In der Regel ist auf übergeordneten Strassen mit viel Verkehr insbesondere im Knotenzufahrtsbereich eine ÖV-Spur notwendig. Stadtauswärts ist eine situationsgerechte Beurteilung ebenfalls nötig. Auf bestehenden untergeordneten Strassen mit wenig Verkehr hingegen ist eine ÖV-Eigentrassierung nicht erforderlich.

Die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung kann erhebliche Auswirkungen in städtebaulicher Hinsicht oder auch Veränderungen für den Langsamverkehr zur Folge haben. Deshalb sind im Einzelfall Interessensabwägungen erforderlich.

c) *Unterirdische ÖV-Verbindung Bahnhofplatz–* **Vororientierung**  
*Kreuzbleiche («Bustunnel»):*

Zwischen dem Bahnhofplatz (Bereich Nebenbahnhof) und der Burgstrasse wird mittelfristig eine unterirdische Verbindung für den ÖV die Fahrzeit massiv reduzieren.

Mit dem Bustunnel ergeben sich Veränderungen für die Liniengestaltung westlich des Hauptbahnhofes, damit möglichst viele ÖV-Fahrzeuge diese ungehinderte und damit rasche Verbindung nutzen können.

Als Übergangsregelung bis zur Realisierung des Bustunnels ist auf der Bogenstrasse stadteinwärts eine ÖV-Spur notwendig.

d) *ÖV-Eigentrassierung St.Gallen Winkeln–Gossau:* **Zwischenergebnis**

Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien im Bahnhof Winkeln ist anzustreben.

Zudem ist eine direkte ÖV-Strassenverbindung zwischen der Schlachthofstrasse (Gossau) und dem Bahnhof Winkeln (Nordseite) zur Reduktion der Reisezeit vorzunehmen (vgl. S3.1a).



- e) *Anpassung Vonwilstrasse:* **Vororientierung**  
Um den ÖV-Korridor Vonwilstrasse mit Bussen befahren zu können, ist die Vonwilbrücke baulich anzupassen, so dass die bestehende Gewichtslimite (16 t) aufgehoben werden kann. Zudem ist der Knoten Zürcher Strasse/Vonwilstrasse an die neue Funktion anzupassen; allenfalls ist dort eine LSA nötig.
- f) *St.Leonhard-Strasse, Bereich AB-Bahnhof:* **Zwischenergebnis**  
Mit der DML der Appenzellerbahnen wird im Bereich AB-Bahnhof Raum frei. Dieser soll u.a für eine durchgehende Busspur (stadtauswärts) auf der St.Leonhard-Strasse von der Gäbrisstrasse bis zur St.Leonhard-Brücke sowie für ein Vorfahrtsangebot im Bereich AB-Bahnhof genutzt werden.
- g) *Burggraben/Knoten Spisertor:* **Zwischenergebnis**  
Für Verbesserungen für den Verkehrsablauf und insbesondere für den ÖV sind ein Umbau Knoten Spisertor sowie eine Fahrbahnverbreiterung Burggraben vorzusehen.
- h) *Unterirdischer ÖV-Korridor:* **Vororientierung**  
Der Ausbaubedarf des künftigen ÖV macht es notwendig, dass für den Öffentlichen Verkehr – sowohl für den Bus als auch für den schienengebundenen ÖV (Durchmesserlinie AB und künftige Stadtbahn) – unterirdische Korridore im Bereich der ÖV-Hauptkorridore frei gehalten werden. Zudem ist bei Anpassungen oder Veränderungen von bestehenden unterirdischen Bauten unter den ÖV-Hauptkorridoren (bspw. Posttunnel, Unterführung Brühltor) der Platzbedarf für einen unterirdischen ÖV-Korridor zu beachten.  
  
Im Bereich Bahnhofplatz ist zudem ein Korridor für eine allfällige Verlängerung der Fussgängerunterführung Rathaus unter Berücksichtigung einer Tieferlegung der Bus- oder Tramlinien freizuhalten (vgl. S4.2).
- i) *Haltestellenausgestaltung* **Zwischenergebnis**  
Die Haltestellen sollen dem Fahrgast eine angenehme Wartezeit ermöglichen. An allen ÖV-Knotenpunkten sowie an grösseren Einsteige-Haltestellen sollen die Haltestellen eine genügend grosse Bedachung aufweisen.  
  
In unmittelbarer Nähe von Haltestellen sollen attraktive und sichere Fussgängerübergänge angeordnet werden. Zudem sind an geeigneten Standorten Veloabstellplätze (Bike & Ride; vgl. V5.3) oder andere Infrastrukturen (z. B. WC) bereitzustellen.  
  
Je nach örtlicher Situation können die Haltestellen und auch die Eigentrassierung in Seitenlage (Normalfall) oder auch in Mittellage angeordnet werden.  
  
Sofern verträglich mit dem Gesamtverkehrssystem können Haltestellen auch auf der Fahrbahn als sogenannte Fahrbahnhaltestellen angeordnet werden.
- j) *Wendeslaufen* **Zwischenergebnis**  
Wendeslaufen, die kurzfristig nicht benötigt werden, sollen im Sinne der Flexibilität des Betriebs (Kurzwenden, Baustellen) sowie längerfristiger Überlegungen (neue Linien) nicht auf- resp. freigegeben werden.





- 
- k) *Bus-Depot:* *Vororientierung*  
Die angestrebte massive Erhöhung des Angebots erfordert ein neues, zusätzliches oder erweitertes Depot (vgl. S5.7b, S5.7c).  
Bei einem allfälligen Trambetrieb (vgl. V2.7) auf den ÖV-Hauptkorridoren wäre neben einem reinen Bus-Depot ein zusätzliches Tram-Depot nötig.
- l) *Verbindung Haggen–Winkeln:* *Vororientierung*  
vgl. V2.4



## V2.7 Öffentlicher Personennahverkehr – Fahrzeugsystem

### Ausgangslage

Auf den ÖV-Hauptkorridoren werden künftig vermehrt lange Fahrzeuge (Doppel-Gelenkbusse) in kurzem Takt unterwegs sein. Bei weiteren Nachfragezunahmen werden sich erneut Kapazitätsfragen bezüglich der Grösse der Fahrzeuge stellen. Zusammen mit weiteren qualitativen Ansprüchen (z. B. Verbesserungen des Fahrkomforts) wird dann über die Variante eines Trambetriebes auf den Hauptkorridoren zu entscheiden sein.

Im Zeitraum 2020/2025 wird die nächste Fahrzeugbeschaffung der VBSG anstehen. Auf diesen Zeitpunkt wäre eine Änderung des Transportsystems auf den ÖV-Hauptkorridoren umzusetzen.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 5 Abs. 2: Im innerstädtischen öffentlichen Verkehr sind primär die Linien- und Betriebsgestaltungen zu optimieren, mögliche Lösungen für eine Eigentrossierung abzuklären und vorzubereiten und längerfristig neue Verkehrssysteme (Tram, Lifte) zu prüfen.

#### Planungsgrundsätze

1. Bei der Planung der Strassen und Plätze ist auch der Einsatz eines St.Galler Trams zu berücksichtigen. Insbesondere müssen die entsprechenden Korridore für ein Tramsystem realisierbar bleiben.
2. Der Einsatz von Hochbahnen oder Untergrundbahnen ist im Zeithorizont der Richtplanung keine Option.

#### Beschlüsse

- a) *Begrenzung Fahrzeugabmessung Tram:* **Festsetzung**  
Aufgrund der vorhandenen Engpässe zwischen Schibenertor und Spisertor, insbesondere der Haltestellensituation am Marktplatz/Bohl ist eine Begrenzung der Fahrzeuglänge notwendig. Ohne vollständige Eigentrossierung sind Tram-Fahrzeuggängen (AB, St.Galler Tram) daher nur bis rund 50 m Länge tolerierbar.  
Aufgrund der derzeit beengten Verhältnisse auf der Speicherstrasse sowie der Bahnhofstrasse ist auch eine Begrenzung in der Breite nötig. Ohne Massnahmen sind Tram-Fahrzeugbreiten (AB, St.Galler Tram) in diesen Bereichen nur bis rund 2,4 m Breite tolerierbar. Längerfristig ist jedoch eine Breite von 2.65 (Lichtraumprofil A) anzubieten. Bei künftigen Anpassungen im Gleisbereich der Appenzeller Bahnen ist dies baulich zu berücksichtigen oder zumindest der entsprechend notwendige Raum zu sichern.
- b) *Option St.Galler Tram:* **Zwischenergebnis**  
Ein schienengebundenes System («St.Galler Tram») auf dem ÖV-Hauptkorridor wird als längerfristige Option betrachtet. Die Stadt prüft daher ein St.Galler Tram bezüglich Machbarkeit und Kosten. In Abstimmung mit der künftigen Fahrzeug-



---

beschaffung der VBSG (Zeithorizont 2020–2030) und der nötigen Vorlaufzeit (Planung und Realisierung) ist der Systementscheid wenn möglich bis 2015 zu fällen.

Ein St.Galler Tram sollte mindestens zwischen Marktplatz und Bahnhofplatz das Trasse mit den Appenzellerbahnen gemeinsam benutzen.

Die ÖV-Eigentrossierung hat auch die Anforderungen eines «St.Galler Tram» zu berücksichtigen.

c) *Schräglifte:* *Vororientierung*

Für das Gebiet Uni/Rotmonten sollen Schräglifte geprüft werden.

