

# RICHTIG VERKEHRT!

## AGGLOMERATION ST. GALLEN - IDEEN FÜR DIE ZUKUNFT



**Probleme im Agglomerationsverkehr  
Lösungen statt Strassenbau**

**VCS Sektion St. Gallen | Appenzell**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis / Impressum</b>	<b>1</b>
<b>Einführung</b>	<b>2</b>
<b>Teil 1</b>	
<b>Ein Billet für eine Fahrt - der integrale Tarifverbund</b>	<b>4</b>
<b>Von der S-Bahn auf den Bus - einfach und überall</b>	<b>6</b>
<b>Ein neuer Knoten im Osten</b>	<b>8</b>
<b>Umsteigefrei ans Ziel - Direktverbindung ins Zentrum</b>	<b>10</b>
<b>Ein Tram für St. Gallen - Wiedersehen macht Freude</b>	<b>12</b>
<b>Teil 2</b>	
<b>Agglomeration und Mobilität</b>	<b>14</b>
<b>Verkehrsinfrastruktur und -angebot</b>	<b>18</b>
<b>Weitere Rahmenbedingungen</b>	<b>22</b>
<b>Abstimmung „Initiative Avanti“ / Gegenvorschlag</b>	<b>24</b>

## Impressum

### Herausgeber | Bestelladresse:

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)  
Sektion St. Gallen / Appenzell  
Marktgasse 14, 9004 St. Gallen  
[www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)

### Autoren:

Martin Stamm, Ingenieur HTL  
Andreas Bernhardsgrütter, Raumplaner HTL/FSU/SVI  
Daniel Schöbi, Dipl.Ing.ETH

### Lektorat:

Kurt Erni, Projektleiter VCS Schweiz

### Gestaltung | Fotos | Koordination:

Doris Königer, dipl.Arch. ETH/SIA

**Preis:** Fr. 10.00

Wir danken Hannes Müller und Paul Romann .  
Verkehrsplanung/Zürich, Marc Schneiter .  
Verkehrsplaner/Zürich sowie Margot Benz .  
Geschäftsleiterin/St.Gallen für die freundliche  
und konstruktive Mitarbeit.

# Einführung

## Zur Problematik

Die künftige Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen ist eine grosse Herausforderung für Politik, Planung, Wirtschaft und Gesellschaft. Bei jährlich wachsenden Verkehrsvolumen drohen alltägliche Staus auf den Strassen mit beträchtlichen volkswirtschaftlichen Kosten und Einbussen der Lebensqualität in der Stadt.

Die Stadt und Agglomeration St. Gallen profitiert noch von einem funktionierenden Verkehrssystem und einer vergleichsweise guten Anbindung an das überörtliche und lokale Verkehrsnetz. Am Horizont sind aber dunkle Wolken sichtbar: Die derzeitige Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an den Rändern der Agglomeration statt; eigentliche Nebenzentren an den Autobahnausfahrten sind auf ein (auto-)mobiles Publikum ausgerichtet. Das Parkplatzangebot in den Einkaufszentren und im Stadtzentrum wird laufend ausgebaut. Diese Siedlungsentwicklung und die steigende Verfügbarkeit des Autos in der Bevölkerung unterstützen den Trend zu grösseren Distanzen mit gesteigerten Marktanteilen des Autoverkehrs. Das St. Gallische Strassennetz muss jährlich ein Verkehrswachstum von ca. 2% Prozent bewältigen. Die Folgen sind absehbar: Die Stadtautobahn dürfte innert 10 Jahren an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sein. Ohne Massnahmen droht auf dem A1-Abschnitt zwischen Meggenhus und Winkeln eine chronische Überlastung mit entsprechenden Folgen auf die gesamte Agglomeration. So dürfte ein Teil des Autoverkehrs auf das städtische Hauptstrassennetz zurückverlagert werden und auch dort zu Rückstaus und einer verschärften Problematik inmitten einem dicht bebauten und empfindlichen Umfeld führen.

## Lösungsansätze

Diese Problematik ist inzwischen auch der Politik bewusst geworden, und so werden derzeitig verschiedene Ideen und Vorstösse für einen Ausbau des Strassenverkehrsnetzes vorangetrieben:

- Im Raum Winkeln soll für 20 Millionen Franken ein Vollanschluss an die A1 gebaut werden (Kosten ohne Ausbau der Zürcherstrasse).
- Der Bundesrat hat in seinem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative den Kapazitätsausbau der Stadtautobahn zwischen Kreuzbleiche und St. Fiden (1.Priorität) sowie zwischen Neudorf und Meggenhus (3.Priorität) vorgeschlagen.
- In Herisau ist der Bau einer Umfahrung mit A1-Anschluss vorgesehen.
- In Gossau wird nach der Ablehnung der Kernumfahrung an einer Südumfahrung sowie einem neuen Autobahnanschluss geplant.
- Von Seiten des TCS und bürgerlicher Politiker wird auch in der Stadt St. Gallen der Bau einer Südumfahrung wieder ins Spiel gebracht.

**Der VCS ist der Überzeugung, dass nur strassenseitige Lösungsstrategien weder finanzierbar noch zielführend sind.**

So ist etwa ein allfälliger Ausbau der Stadtautobahn auf sechs Spuren wegen den vielen Anschlüssen und Tunnels bautechnisch aufwändig und wohl mit Kosten in Milliardenhöhe verbunden. Zudem wäre dadurch das Problem keineswegs gelöst: höhere Kapazitäten auf der Stadtautobahn führen auch zu mehr Verkehr auf den Zubringerstrassen und auf dem städtischen Strassennetz, wo wiederum Ausbauten notwendig wären. Ein Ausbau des Strassennetzes würde die Marktanteile des Autoverkehrs steigern und ginge zu Lasten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

## Jetzt ist die ÖV-Offensive notwendig

Aus der Sicht des VCS sind im Agglomerationsverkehr der Fuss- und Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr die wirtschaftlicheren und wesensgerechteren Verkehrsmittel. Im städtischen Umfeld sind einerseits die zurückgelegten Distanzen kurz und gut zu Fuss oder mit dem Velo überbrückbar, und andererseits kann in dichten Siedlungsstrukturen der öffentliche Verkehr als Massenverkehrsmittel seine Stärken effizient ausspielen. Gerade die längsgerichtete Siedlungsstruktur der Agglomeration St. Gallen bietet ideale Voraussetzungen für ein liniengebundenes öffentliches Verkehrsmittel. Während mit dem Bau der Stadtautobahn in den achtziger Jahren eine Grossinvestition für den Ausbau der Strassenkapazitäten geleistet wurde, fährt der öffentliche Verkehr grundsätzlich noch auf den gleichen Schienen und zum Teil mit den gleichen Bussen wie vor Jahrzehnten, und hat ausserdem den Verlust des städtischen Tramnetzes zu verkraften. Der VCS fordert nun einen ähnlichen Effort für den öffentlichen Verkehr, wie es seinerzeit der Bau der Stadtautobahn war.

Diese Vorschläge sind als Ideen zu verstehen, welche im Detail noch zu überprüfen sind. Ziel muss es aber sein, mit einem substanziellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs den Verkehrsdruck auf das Strassennetz abzubauen. Auch mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird man nicht darum herumkommen, im Sinne einer “push and pull”- Strategie Massnahmen zu verstärken, mit denen das Wachstum auf den Strassen gestoppt werden kann. Dazu zählt ein Mobilitätsmanagement bei Betrieben und Verwaltung und vor allem die Begrenzung und Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes an den Zielen.

Ein paralleler unkoordinierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Strassennetzes ist aus Sicht des VCS hingegen volkswirtschaftlich nicht sinnvoll und letztlich nicht finanzierbar. Die Politik kommt in Zeiten knapper Mittel nicht um klare Prioritäten herum. Aus Gründen eines wirkungsvollen Einsatzes vorhandener Ressourcen, aber auch aus umweltpolitischer und verkehrsplanerischer Sicht gebührt dem öffentlichen Verkehr in der Agglomeration klare Priorität zu.

### **Der VCS legt dazu in dieser Arbeit verschiedene Vorschläge auf den Tisch, mit denen der öffentliche Verkehr leistungsfähiger und attraktiver gestaltet werden kann:**

- Ein Billet für eine Fahrt - der integrale Tarifverbund
- Von der S-Bahn auf den Bus - einfach und überall
- Ein neuer Knoten im Osten
- Umsteigefrei ans Ziel-Direktverbindung ins Zentrum
- Ein Tram für St. Gallen - Wiedersehen macht Freude

# Ein Billet für eine Fahrt - der integrale Tarifverbund

## Beispiel

Tarifverbund Nordwestschweiz  
 Der Tarifverbund Nordwestschweiz TNW wurde am 1. Juni 1987 als erster integraler Tarifverbund (d.h. für Abonnemente und Einzelfahrten) der Schweiz gegründet.  
 Seither wurden verschiedene Ausbauten im Verkehr mit anderen Tarifverbänden in der Schweiz und im grenznahen Ausland (Landkreis Lörrach, Elsass) vorgenommen.  
 Mit dem Tarifverbund und den Angebotsausbauten konnte der Marktanteil vor allem im Verkehr mit den Agglomerationsgemeinden markant erhöht werden. Der Modal-Split (Anteil öV am Gesamtverkehr) stieg

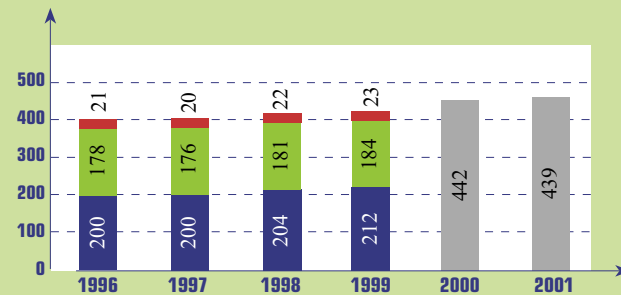
- in der Stadt Basel von 65% auf 70%
- in der Agglomeration Basel von 39% auf 46%
- in der Peripherie Basel von 35% auf 37%.

## Hintergrund

Zahlen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zeigen, dass fast 50% der Einnahmen aus Billetten für Einzelfahrten stammen.  
 Und dies obwohl der öffentliche Verkehr gerade in denjenigen Bereichen relativ tiefe Verkehrsanteile hat, in denen vorwiegend Einzelfahrten anfallen.  
 Dies zeigen die Erhebungen des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz.  
 Hier liegen grosse Potentiale, die es zu nutzen gilt. Die gute Frequentierung von neuen Spät- und Nachtverbindungen (zB. ZVV-Nachtnetz) zeigt, dass mit einem guten Angebot neue Marktsegmente erschlossen werden können.

### Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen <sup>1</sup>

Mio. Franken (inkl. Anteile ZVV an nationalen Fahrausweisen)



■ Abonnemente ■ Einzelfahrten ■ Anteile ZVV aus nationalen Fahrausweisen  
 ■ Prognosen

<sup>1</sup> Strategie 2002-2006. Zürcher Verkehrsverbund 2000

## Heute

Der 2000 gestartete Tarifverbund “Ostwind” enthält heute attraktive Angebote für Pendlerinnen und Pendler (Abonnemente) sowie für Ausflugsreisende (Tageskarten). Bei den Einzelbilletten ist die Situation aber immer noch ungenügend. Für viele Verbindungen können keine durchgehenden Billette gelöst werden.



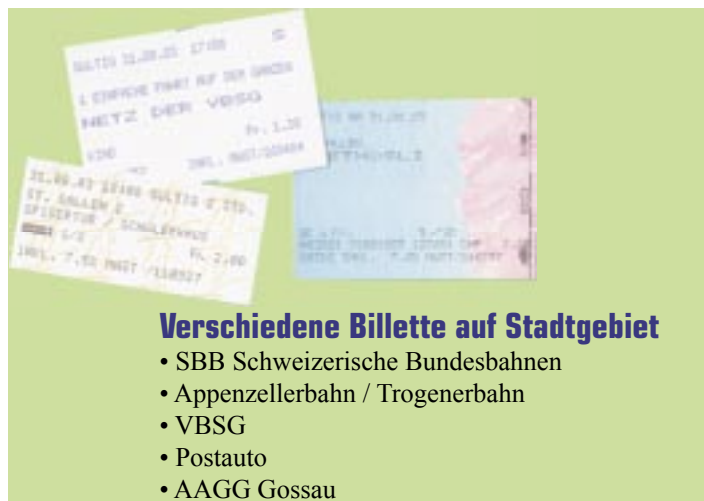
## Vorschlag

Mit einer Weiterentwicklung zu einem integralen Tarifverbund kann das öV-Marktpotenzial im Bereich der Einzelfahrten (Einkauf, Geschäftsverkehr, Freizeit) weiter gesteigert werden. Dadurch wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Gelegenheitsbenutzer und “Einsteiger” erleichtert. Potentielle Kundinnen und Kunden können für den Berufsverkehr gewonnen werden. Die Schaffung eines integralen Tarifverbundes ist im kantonalen “Strategieplan öffentlicher Verkehr” und im “3.Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs 2004-2008” enthalten.

## Nutzen

Die Weiterentwicklung zum kompletten, gesamtheitlich geführten Verkehrsverbund bietet aber noch weitere Vorteile:

- Die Planung und Koordination des Angebotes wird professionalisiert.
- Die bestehende Infrastruktur wird besser genutzt.
- Die Weiterentwicklung des Angebotes kann integral geplant werden.
- Investitionen werden besser koordiniert und dort realisiert, wo der grösste Nutzen erwartet werden kann.



### Verschiedene Billette auf Stadtgebiet

- SBB Schweizerische Bundesbahnen
- Appenzellerbahn / Trogenerbahn
- VBSG
- Postauto
- AAGG Gossau

<sup>1</sup> Signete und Zonenplan - Schweizerische Südostbahn



Zonenplan Abonnemente  
Ostwind - Tarifverbund

## Von der S-Bahn auf den Bus - einfach und überall

### Beispiel

Die Haltestelle «Rorschach Stadt» besteht seit dem Jahr 2000. Sie erfüllt mit ihrer zentralen Lage eine wichtige Funktion zur direkten Erschliessung des Zentrums von Rorschach für Reisende von/nach St. Gallen und dem Rheintal. Durch die neue Haltestelle und das verbesserte Angebot wurde das Passagieraufkommen zwischen St. Gallen und Rorschach auf der Schiene um rund 40 Prozent gesteigert. Nochmals deutlich aufgewertet wurde die Haltestelle mit dem Fahrplanwechsel 2001. Mehrere Postautolinien bedienen jetzt neu die Haltestelle «Rorschach Stadt» und die Fahrpläne sind auf die Züge abgestimmt.

### Hintergrund

Viele der wichtigsten Ziele für öV-Benutzerinnen und Benützer werden durch die VBSG erschlossen: Marktplatz/Bohl/Stadtzentrum, Stadttheater/Tonhalle, Spitäler, Sportanlagen, Einkaufszentren in St. Gallen-West, OLMA etc.. Wer mit der S-Bahn anreist, muss in vielen Fällen einen Umweg über den Hauptbahnhof machen.

Die meisten VBSG-Linien enden an der Stadtgrenze. Einzelne wurden in den letzten Jahren in die Agglomerationsgemeinden verlängert oder neu realisiert. Dabei wurden aber keine Verknüpfungen mit den S-Bahn-Haltestellen in diesen Gemeinden geschaffen:

- Gossau: Die Buslinie der AAGG endet an der Stadtgrenze. Zur Weiterfahrt muss auf die VBSG-Busse umgestiegen werden (im Rahmen der geplanten öV-Massnahmen in St. Gallen-West soll ab 2004 eine durchgehende Linie im 20-Minuten-Takt geschaffen werden).
- Winkeln: Die VBSG-Haltestelle befindet sich etwa 100m vom Bahnhof entfernt.

- Bruggen: Die VBSG-Haltestelle befindet sich etwa 100 m vom Bahnhof entfernt.
- Herisau: Die ab 2004 geplante neue Buslinie fährt im 30-Minuten-Takt nach Abtwil.
- Haggen: Die VBSG-Haltestelle befindet sich ca. 200m vom Bahnhof entfernt.
- Mörschwil: Der Bus macht eine Schleife durch den Ort, fährt aber nicht zum Bahnhof. Die nächstliegende Haltestelle befindet sich über 500 m vom Bahnhof entfernt.
- Wittenbach: Die VBSG-Linie endet im Heiligkreuz. Nur die in Wittenbach endende Postautolinie führt über den Bahnhof, die durchfahrenden Linien halten 100 bis 200 m vom Bahnhof entfernt.
- Riethüsli: Die VBSG-Haltestelle befindet sich etwa 100 m von der Haltestelle der Appenzeller Bahnen entfernt. Im Hauptbahnhof ist die Distanz mit 200 m noch grösser.



Rorschach Stadt - Bahnhof

## Heute

Eine gute Verknüpfung zwischen der S-Bahn und dem städtischen Busnetz existiert heute am Hauptbahnhof.  
Die umliegenden Bahnhöfe sind nicht oder nur ungenügend mit dem lokalen Busnetz verknüpft. Alle S-Bahn-Passagiere, welche auf die Busse der VBSG oder der Postautolinien umsteigen wollen, müssen deshalb über das Nadelöhr Hauptbahnhof reisen.  
Bei vielen Verbindungen sind heute zeitraubende Umwegfahrten notwendig.

## Vorschlag

Durch Verlängerung der VBSG -Buslinien bis zu den S-Bahn-Haltestellen in den umliegenden Agglomerationsgemeinden entstehen neue Umsteigepunkte.  
Für den Übergang von der S-Bahn auf die Buslinien bieten sich ausser dem Hauptbahnhof die folgenden Knotenbahnhöfe an:

- Gossau im Westen
- Herisau /Haggen in Richtung Südwest
- Mörschwil im Osten
- Wittenbach in Richtung Nordost
- Ev. ein neuer Bahnhof im Raum Lukasstrasse

Mit der auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2003 vorgesehenen Verlängerung der Buslinie Gossau – Bruggen bis zum Hauptbahnhof wird ein erster Schritt in diese Richtung getan.

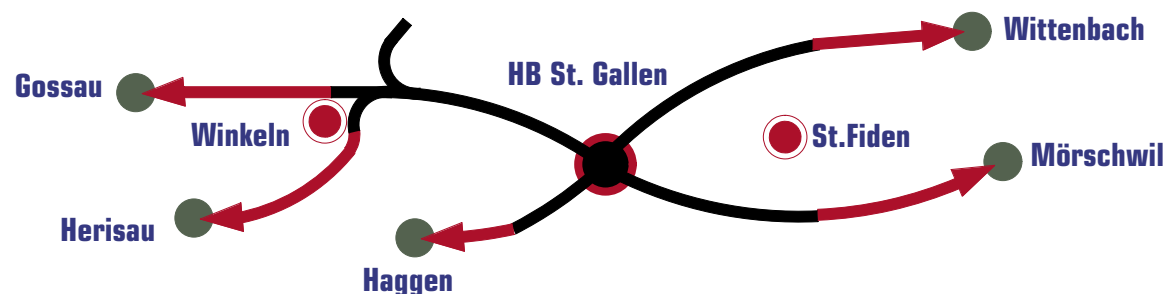
## Nutzen

Die Reisezeit sinkt, weil Umwegfahrten über den Hauptbahnhof wegfallen, dazu kommen noch Zeiteinsparungen durch schnelle und kurze Umsteigebeziehungen.

Mit der Schaffung von direkten Verbindungen wird der öffentliche Verkehr im Agglomerationsgürtel attraktiver. Damit können neue Potentiale erschlossen werden.

Die Investitionen und Mehrangebote für diese Massnahme decken sich zu einem grossen Teil mit den Massnahmen zur Direktanbindung der Agglomerationsgemeinden.

## Umsteigen leicht gemacht



## Ein neuer Knoten im Osten der Stadt

### Beispiel

Das Berner Wankdorf wird zu einer eigentlichen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Mit dem Bau einer neuen S-Bahn Haltestelle werden ab 2005 S-Bahn, Tram, Bus sowie Fussgänger- und Veloverkehr optimal miteinander verknüpft. Initiiert wurde das Projekt von Kanton und Stadt Bern. Anstelle punktuell kleiner Verbesserungen mit Einzelmassnahmen, wird der gesamte Entwicklungsschwerpunkt Bern Wankdorf verkehrstechnisch neu gestaltet.



### Hintergrund

Wie im Westen ist die Stadt St. Gallen in den letzten Jahren auch im Osten stark gewachsen. Neue Wohngebiete sind auf Stadtboden in Wittenbach/Kronbühl und Mörschwil entstanden. Industrie und Einkaufszentren haben sich entlang der Hauptstrassen und um den Autobahnanschluss Neudorf angesiedelt. Das Galgentobel wirkt bis nach St. Fiden als Trennung. Die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr vom Neudorf ins Heiligkreuz führt über den Marktplatz. Die Buslinie 9 mit ihrem 30-Minuten-Takt an Werktagen ist keine echte Alternative. Der Erfolg der Direktbuslinien aus Rorschach hat gezeigt, dass ein Bedürfnis nach besseren Verbindungen besteht. Bei der Verzweigung der Bahnlinien nach Rorschach und Romanshorn könnte eine Verknüpfung mit den Buslinien erreicht werden, indem einzelne Linien überkreuzt geführt werden. Damit entstünde ein Knoten im Osten, von dem aus direkte Anschlüsse in alle Richtungen angeboten werden könnten. Zudem ist mit den Wohngebieten und Arbeitsplätzen genügend Potential in Fussdistanz vorhanden, um eine neue Haltestelle zu rechtfertigen.

### Modell Wankdorfstadion / Bern

Foto Marazzi Generalunternehmung AG/Bern

## Heute

Die beiden Hauptachsen im Osten der Stadt, die Langgasse und die Rorschacherstrasse, sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht verbunden.  
Der Bahnhof St.Fiden liegt wohl in Gehdistanz der OLMA und der Spitäler. Er verfügt aber über keinen Anschluss an das städtische Busnetz  
Die bestehende Buslinie 9 führt in 100 Metern Distanz am Bahnhof vorbei. Sie kann die Rolle einer attraktiven Querverbindung weder von der Linienführung noch von der Frequenz her übernehmen.

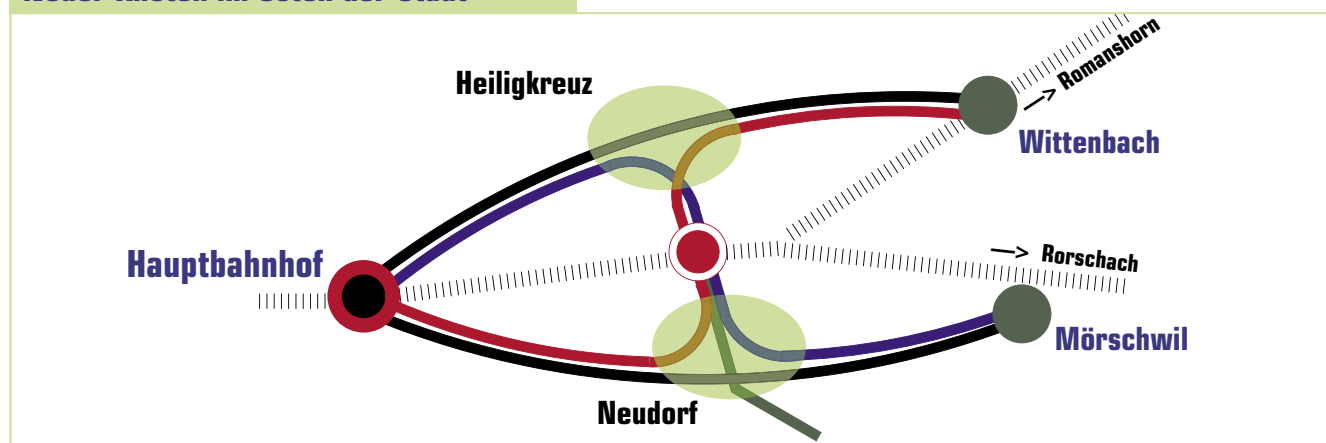
## Vorschlag

Im Osten der Stadt schafft eine neue Haltestelle Verbindungen von der S-Bahn zu den Buslinien, welche über die Hauptachsen Langgasse und Rorschacherstrasse führen. Einzelne Buslinien kreuzen sich bei der neuen Haltestelle. Zwischen Bus und Bahn ist ein bequemes, direktes Umsteigen möglich.  
Diese Querverbindung kann im Bereich des heutigen Bahnhofes St.Fiden oder weiter gegen Osten an der Lukasstrasse liegen. Die Planung der Haltestelle und die Erschliessung müssen gemeinsam mit der Nutzung heute brach liegender Flächen geplant werden.

## Nutzen

S-Bahn Passagiere mit Reisezielen östlich des Hauptbahnhofes steigen hier auf den Bus um und gelangen so schneller an ihr Reiseziel.  
Würde die neue Haltestelle im Bereich Lukasstrasse liegen, könnten die grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete im Osten einen S-Bahnhof in Fussdistanz erhalten.  
Für den innerstädtischen Verkehr entsteht eine starke Querverbindung zwischen Neudorf und Heiligkreuz.

### Neuer Knoten im Osten der Stadt



## Umsteigefrei ans Ziel - Direktverbindung ins Zentrum

### Beispiel

Die vor einigen Jahren eingeführte Postauto-Schnellverbindung Rorschacherberg/Rorschach/Goldach – St. Gallen wird stark von Fahrgästen frequentiert, welche sie als Alternative zur S-Bahn (mit Umsteigen auf den Stadtbus) benutzen. Mit dem Postauto erreichen sie hingegen ihre Ziele, z. B. den Marktplatz, das Kantonsspital oder das Stadttheater, umsteigefrei.

### Hintergrund

Ein erheblicher Teil der öV-Passagiere reist mit den diversen Postautolinien und den Schmalspurbahnen Appenzellerbahn und Trogenerbahn nach St. Gallen. Nach der Erhebung der Pendlerströme benutzen immerhin 1/6 der Pendler diese Linien. Der Modal-Split auf diesen Achsen ist vergleichsweise tief. Das Wachstumspotential wurde als überdurchschnittlich ermittelt.

Was heute jedoch fehlt, sind Direktverbindungen ins Stadtzentrum. Die Umsteigeverhältnisse sind durchwegs nicht mehr zeitgemäss:

- Die Linien aus Engelburg oder Stein / Hundwil enden am Hauptbahnhof. Für das kurze Stück ins Stadtzentrum muss extra umgestiegen werden.
- Noch ungünstiger ist die Situation für die Fahrgäste der Appenzeller Bahnen. Die Züge halten im Nebenbahnhof, 200m von den VBSG-Haltestellen entfernt.
- Die Linie aus Gossau endet (zumindest bis Ende 2003) in Bruggen.

Die Postautohaltestellen am Hauptbahnhof sind räumlich getrennt vom Bushof der VBSG. Der Weg dorthin führt, ungeschützt vor Wind und Wetter, über die Autofahrt zum Bahnhof.

Weil alle Postautolinien am Hauptbahnhof enden, werden viele Abstellplätze benötigt. Ein näheres Zusammenrücken mit den VBSG-Haltestellen ist deshalb nicht möglich.

Eine Verlängerung dieser Verbindungen ins Stadtzentrum bringt den Fahrgästen einen Zusatznutzen. Viele kämen umsteigefrei ans Ziel. Ein weiterer Vorteil: Nach der Einführung eines integralen Tarifverbundes können die Postautos auch auf den innerstädtischen Verbindungen benutzt werden. Dadurch steigt die Anzahl Kurse auf dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Hauptbahnhof, Marktplatz und Kantonsspital.

Die seit Jahren diskutierte Neugestaltung des Bahnhofplatzes würde durch die Reduktion der Abstellplätze erleichtert. Der gewonnene Raum könnte für die Umgestaltung genutzt werden.

Für die wendenden Busse können Abstellplätze z.B. im Bereich des VBSG-Depots oder des Bahnhofes St.Fiden genutzt werden.



## Heute

Bei den relativ kurzen Reisezeiten im Agglomerationsverkehr wirken sich Zeitverluste durch Umsteigen stark auf die Gesamtfahrzeit aus. Ist das Umsteigen mit einem Wechsel des Verkehrsträgers verbunden, z.B. vom Postauto auf den Stadtbus, kommen weitere Erschwernisse hinzu: Längere Umsteigewege, nicht abgestimmte Fahrpläne, unterschiedliche Tarifsysteme.

Das verkehrstechnische Zentrum von St. Gallen erstreckt sich vom Hauptbahnhof / Neumarkt im Westen über die Altstadt, Stadttheater und Museen bis zu den Spitälern im Osten.

Mit einigen Postautolinien und teilweise mit der Trogenerbahn sind diese wichtigen Reiseziele bereits heute direkt erreichbar. Das macht diese Linien für die Fahrgäste sehr attraktiv.

## Vorschlag

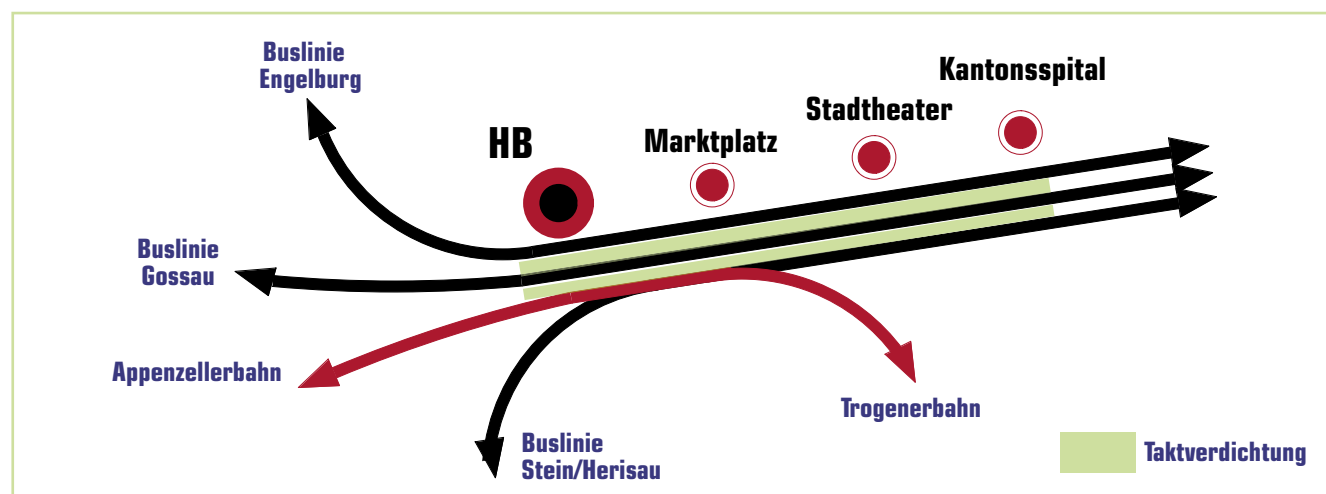
Mit kurzen Verlängerungen sollen bei weiteren Linien Direktverbindungen, vor allem ins Stadtzentrum, angeboten werden.

### Mögliche Verlängerungen:

- Postautolinie Herisau – Hundwil – Stein – St. Gallen HB – Marktplatz
- Postautolinie Engelburg – St. Gallen HB Marktplatz – Stadttheater - Spitäler
- Buslinie Gossau – St. Gallen HB – Marktplatz Stadttheater - Spitäler
- AB Appenzell – Gais – Teufen – St. Gallen /Nebenbahnhof – Marktplatz

## Nutzen

Die Fahrzeiten ins Zentrum werden für die Fahrgäste der jeweiligen Linien stark verkürzt. Das lästige und unattraktive Umsteigen entfällt. Das Angebot an Verbindungen Hauptbahnhof - Stadtzentrum wird erhöht.



## Ein Tram für St. Gallen - Wiedersehen macht Freude

### Beispiel

Die geplante Tramlinie Bern West ist schweizweit eines der zukunftsweisenden Projekte im Bereich Agglomerationsverkehr. Es wird deshalb vom Bund wesentlich finanziell unterstützt und gilt als Pilotprojekt für die künftige Förderung des Agglomerationsverkehrs. Das Kantonsparlament hat kürzlich einem Kredit von 47 Millionen Franken für das Tram Bern West zugestimmt.

Die neue Tramlinie soll den Westen von Bern mit den Quartieren Bümpliz und Bethlehem und den Neuüberbauungen Freizeit- und Einkaufszentrum WESTside, die Wohnüberbauung Brünnen sowie den Entwicklungsschwerpunkt Weyeremannshaus erschliessen.

Bereits heute sind die Kapazitätsgrenzen der Buslinien 13 und 14 erreicht. Sie transportieren täglich 40'000 Fahrgäste nach Bümpliz und Bethlehem. Das sind 11 Millionen Personen pro Jahr. Der heutige Betrieb ist problematisch. In Spitzenzeiten verkehrt alle anderthalb Minuten ein Bus. Das bringt Probleme mit sich. Kommt es auf der Strecke zu Staus, so werden sowohl der öffentliche Verkehr wie auch der private Strassenverkehr behindert.

Das Tram Bern West, welches dereinst anstelle der beiden Buslinien verkehren soll, bietet mehr Transportkapazität und reduziert zugleich das Verkehrsaufkommen. Ein Tranzug kann gegenüber dem Bus bis zu 2.5 Mal mehr Fahrgäste aufnehmen.

<sup>1</sup> Foto Gross / Sammlung Waldburger

### Hintergrund

Das Tram hat in den letzten Jahren als städtisches Verkehrsmittel eine eigentliche Renaissance erlebt. Neue Netze entstanden z.B. in Strassburg, Nantes, Grenoble, Manchester und Karlsruhe. Bestehende Netze werden in vielen Städten ausgebaut. In der Schweiz werden Netzergänzungen in Zürich, Lausanne, Genf und Bern realisiert.

Die Strassenbahn hat gegenüber dem Bus neben einer Komfortsteigerung eine wesentlich höhere Beförderungskapazität bei geringem Energieverbrauch. Die neuen Trams in Basel befördern mehr als doppelt so viele Passagiere wie ein St.Galler Trolleybus.

#### Vorteile des Trams sind:

- Rasche Fahrzeiten dank teilweisem Eigentrassee oder konsequenter Bevorzugung
- Auf die Kapazität bezogen günstige Betriebs- und Unterhaltskosten
- Hohe Akzeptanz und gutes Image bei der Bevölkerung.
- Höhere Beförderungskapazität

Die VBZ in Zürich rechnen mit ca. 7 Mio. Franken pro Kilometer für den Neubau einer Tramlinie. Dazu kommen, je nach Verhältnissen, nochmals 1-3 mal soviel für Anpassungen am Strassennetz. Für ein 14 km langes Tramnetz entlang der heutigen St. Galler Buslinien 1 und 3 würden die Kosten ca. 300 Mio. betragen. Das ist viel Geld. Aber immer noch wenig im Vergleich mit einer dritten Autobahnspur oder einer Südumfahrung. Zwischen dem Hauptbahnhof und dem Zentrum ist das Gleis der Trogenerbahn bereits vorhanden. Die Zürcher- und die Rorschacherstrasse sind genügend breit um ein Tramgleis aufzunehmen.

Tram St. Gallen am Bohl <sup>1</sup>



## Heute

Die Strassen auf den Längsachsen der Stadt sind in den Stosszeiten überlastet. Trotz einer Taktfolge von wenigen Minuten sind auch die Busse übervoll. Das Verkehrswachstum findet deshalb vor allem beim motorisierten Individualverkehr statt. Um den öV-Anteil markant steigern zu können, muss die Kapazität auf den innerstädtischen Hauptachsen erhöht werden.

## Vorschlag

Aufbauend auf der bestehenden Infrastruktur kann ein Strassenbahnnetz realisiert werden. An erster Stelle steht die Verwirklichung der Linie auf der Ost-West-Achse (heutige Buslinie 1) mit der Erschliessung von St. Gallen-West.

### Erweiterungsmöglichkeiten sind:

- Einbindung der Trogenerbahn (TB).
- Einbindung der Appenzellerbahn (AB), entweder mit Führung über das Entwicklungsgebiet Güterbahnhof oder über die Teufener Strasse.
- Linienast Langgasse.

<sup>1</sup> Foto Bernmobil . Städtische Verkehrsbetriebe Bern

## Nutzen

- Die Transportkapazität auf den Hauptachsen lässt sich massiv erhöhen.
- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird gesteigert.
- Bereits bestehende Infrastruktur wird besser genutzt.
- Die Entwicklungsräume im Osten, Westen und im Zentrum der Stadt (Güterbahnhof) können mit einem leistungsfähigen Transportmittel erschlossen werden.
- Im Agglomerationsverkehr ergeben sich neue Möglichkeiten durch Verknüpfungen mit den bestehenden Schmalspurbahnlinien AB und TB zu einem zusammenhängenden Tramnetz der Stadt St. Gallen.



Combino | Bern <sup>1</sup>

# Agglomeration und Mobilität

## Die Schweiz - ein Land von Pendlern

Siedlungsstruktur und Verkehrsaufkommen sind eng miteinander verknüpft und beeinflussen sich gegenseitig. Am Beispiel des Arbeitspendelns ist diese Entwicklung gut dokumentiert. Waren beispielsweise 1910 nur 9% der Personen ausserhalb ihrer Wohngemeinde berufstätig, waren es im Jahr 2000 beinahe 60%, die zur Arbeit über die Gemeindegrenze pendelten <sup>1</sup>. Die Pendlerströme führten massgeblich zu einem weiteren Wachstum der Agglomerationen. Drei von vier Schweizerinnen und Schweizern wohnen heute in städtischen Gebieten, die sich bis vor kurzem konzentrisch um die Kernstädte verteilten. Auffällig zu beobachten ist im letzten Jahrzehnt die Ansiedlung entlang der Verkehrsachsen <sup>2</sup>.

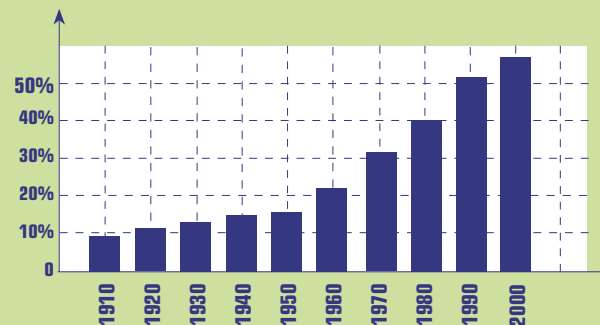
Der dauernde Anstieg der Wegpendleranteile liesse vermuten, dass der Zeitaufwand für die Arbeitswege ebenfalls stark gestiegen wäre. Diese Hypothese erhärtet sich nicht. Die in vielen Ländern beobachtete zeitliche Stabilität der Arbeitswege wird übertragen auf die totale Mobilitätszeit pro Tag, auch als "Gesetz des stabilen Zeitbudgets" bezeichnet. Um das Zeitbudget unverändert zu belassen, muss bei wachsenden Arbeitswegen entweder vom langsameren auf ein schnelleres Verkehrsmittel umgestiegen oder mit demselben Verkehrsmittel eine höhere Geschwindigkeit erzielt werden. Fuhren 1970 23 % der Erwerbstätigen mit dem Auto zur Arbeit, waren es im Jahr 2000 knapp doppelt so viele. War der gesamte öffentliche Verkehr in den 80-er Jahren deutlich steigend, so weisen die öffentlich städtischen Verkehrsmittel seit 1990 eine rückläufige Tendenz bei den Arbeitswegen auf <sup>2</sup>.

## Jedes zweite Milchlädeli ging zu

Der Detailhandel befindet sich im Umbruch: Im bisherigen Käseladen hängen nun Sommerkleider oder man nippt an der Espressotasse. Unter dem Strich gehen mehr Läden zu als auf wie die Stadt Zürich zeigt. Zwischen 1995 und 2001 gingen im Detailhandel von den 38 617 Arbeitsplätzen rund 6448 (auf Vollzeit aufgerechnet) verloren. Verlierer sind Milchläden, Metzgereien, Bäckereien aber auch Spielwaren- und Bücherläden. Gewinner sind auf der andern Seite Gastrobetriebe und die Grossverteiler: Die Zahl der Supermärkte (>1000m<sup>2</sup>) hat sich beinahe verdoppelt!<sup>3</sup>. Dieser Konzentrationsprozess führt insgesamt zu einer Zunahme der motorisierten Mobilität.

## Entwicklung des Arbeitspendelns <sup>2</sup>

Anzahl Personen, die ausserhalb der Wohngemeinde arbeiten (%)



## Kennziffern Verkehrsaufkommen <sup>4</sup>

Pro Person und Tag

Mittlere Tagesdistanz:	37 km
Mittlere Unterwegszeit:	85 min
Mittlere Anzahl Wege:	3.6

<sup>1</sup> Bundesamt für Statistik (2001): Volkszählung 2000 . Neuenburg

<sup>2</sup> Bundesamt für Statistik (2003) : Pendleranalyse VZ 2000 . Neuenburg

<sup>3</sup> Statistisches Amt der Stadt Zürich für den Tagesanzeiger . 18.06.2003

<sup>4</sup> Mikrozensus 2000

## Geographie | Topographie

St. Gallen hat sich auf Grund seiner Topographie als ein langgezogenes Siedlungsband von ca. 7 km Länge entwickelt. Es ist an den Rändern mit Gossau im Westen und Wittenbach im Osten zusammengewachsen. In diesem Raum leben ca. 100'000 Menschen.

Die eigentliche Agglomeration dehnt sich bis in den Raum Rorschach / St. Margrethen im Osten und Flawil / Uzwil im Westen aus. Auch die Appenzeller Gemeinden Speicher, Trogen, Teufen und Herisau stehen in einem funktionalen und räumlichen Zusammenhang mit der Stadt St. Gallen. Der so definierte Grossraum St. Gallen umfasst nahezu 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

### Siedlungswachstum in der Peripherie

Das Siedlungswachstum während den letzten Jahren findet vornehmlich ausserhalb der Stadt St. Gallen in den Umlandgemeinden statt. Während etwa die Gemeinde Mörschwil zwischen 1990 und 2000 um 20 Prozent wuchs, schrumpfte die Bevölkerungszahl der Stadt St. Gallen um 2.5 Prozent auf 70'000 Personen. Neben dem Trend zu längeren Arbeitswegen (vgl. S.14) besteht eine Tendenz zu einer räumlich disperseren Verteilung und Entmischung der Nutzungen, was zu mehr Wegen führt.

### Entstehung von Nebenzentren

In den letzten zwanzig Jahren sind an den Rändern der Stadt und um die Autobahnausfahrten funktionale Nebenzentren entstanden, welche das Zentrum St. Gallens, wie auch die regionalen Zentren Gossau, Herisau oder Flawil konkurrenzieren. Einkaufszentren, Fachmärkte, ein Multiplexkino, Schulen und Sportanlagen sowie grosse Betriebe konzentrieren sich insbesondere im Westen der Stadt im Raum Winkeln / Abtwil.

Dort ist auch das Fussballstadion mit einem damit verbundenen Einkaufs- und Freizeitzentrum von ca. 44'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche vorgesehen. Der geplante Ausbau des Autobahnanschlusses St. Gallen-Winkeln forciert zahlreiche weitere Bauvorhaben. Ein weiteres Nebenzentrum etabliert sich im Osten der Stadt St. Gallen an der Autobahnausfahrt Neudorf. Diese Nebenzentren sind vornehmlich auf eine automobilen Kundschaft ausgerichtet und haben verglichen mit zentralen Standorten einen nur geringen Anteil von Fuss-, Rad- und öffentlichem Verkehr.



**Cinedome**

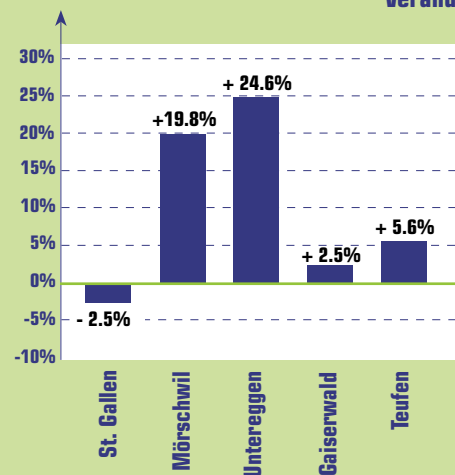


**Westcenter**

**Nebenzentren**

### Bevölkerungswachstum 1991-2001 <sup>1</sup>

Veränderung in Prozent



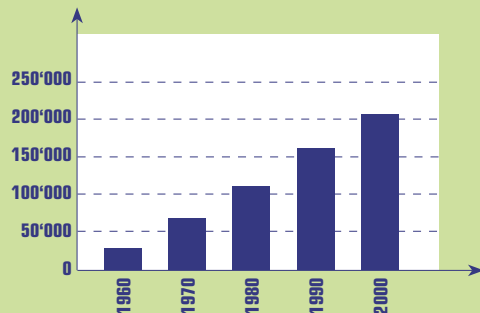
<sup>1</sup> Zahlen der Fachstelle für Statistik Kanton St. Gallen, Volkszählungen

# Agglomeration und Mobilität

## Vom Autoverkehr überrollt

Die Zahl der Personenwagen hat sich im Kanton St. Gallen in den letzten 50 Jahren rund versiebzigfacht! Bald steht jeder zweiten Person ein Auto zur Verfügung. Diese Zahl schwankt je nach Gemeinde zwischen 305 und 672 Personenwagen pro 1000 Einwohner. Fahrzeuge mit über 5 Sitzplätzen, solche mit einem Hubraum von 2000 cm<sup>3</sup> oder mehr sowie Wagen mit einem Gewicht von 2 Tonnen oder mehr verzeichnen im letzten Jahrzehnt trotz ökologischen Nachteilen eine überdurchschnittliche Zunahme. Die Nähe zu Einkaufs- und Freizeitangeboten, gute ÖV-Erschliessung und gleichzeitig teurer Parkraum lassen in städtischen Gebieten rund ein Drittel der Haushalte autofrei leben. Untenstehende Grafik zeigt die Entwicklung des PKW-Bestandes im Kanton St. Gallen. Täglich kommen 15 Autos neu dazu. Die Aneinanderreihung aller neu immatrikulierten PKWs im Kanton St. Gallen ergibt pro Jahr eine Fahrzeugkolonne von rund 24 km.

**Entwicklung des PKW-Bestandes<sup>1</sup> im Kanton St. Gallen**



<sup>1</sup> Eidg. Fahrzeugkontrolle – Fachstelle für Statistik Kanton SG

## Verkehrsmittelwahl

Der Anteil der einzelnen Verkehrsmittel lässt sich verschieden darstellen: an den gefahrenen Distanzen, an der Unterwegszeit oder an der Anzahl zurückgelegter Etappen. Je nach Fragestellung ist also eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig! Lange Zeit war man fixiert auf die Darstellung der Verkehrsmittelwahl anhand der zurückgelegten Entfernung, die – da doch Menschen in der Regel Aktivitäten erledigen und nicht Entfernungen zurücklegen wollen – den Blick aufs Wesentliche versperrt. Menschen sind im Alltag nur selten unterwegs, um unterwegs zu sein. Sie wollen Ziele erreichen, um Aktivitäten zu realisieren, die sie nicht (mehr) zu Hause erledigen können. Die zwei nebenstehenden Grafiken illustrieren den Zusammenhang deutlich: Betrachten wir die Verkehrsleistung und teilen diese prozentual auf nach Tagesdistanz, so werden innerhalb der Schweiz rund zwei Drittel der täglichen Distanzen mit dem Auto zurückgelegt. Betrachten wir hingegen die Anzahl Etappen, so erzielt der Langsamverkehr (LV) einen deutlich höheren Anteil als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Verglichen mit den Städten Luzern und Bern ist der heutige Modal-Split in St. Gallen (Anz. Etappen des Quellverkehrs) auf Kosten des öffentlichen - und Langsamverkehrs stark individualverkehrslastig. (Siehe Grafik S. 17)

**Tagesdistanz<sup>2</sup>**



**Anzahl Etappen<sup>2</sup>**



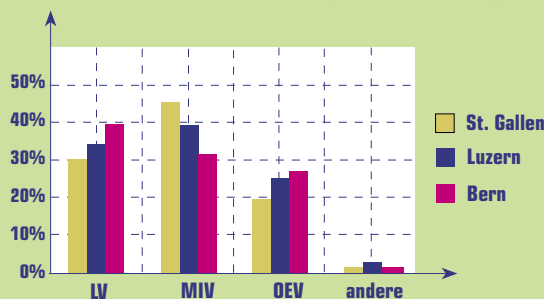
<sup>2</sup> Müller & Romann, NFP 41 Verkehr und Umwelt, Bericht A2 [1999]: Autofreie Haushalte. Bern

## Mobilität

Mobilität bedeutet Beweglichkeit. Die Fähigkeit räumliche Entfernungen zu überwinden lässt uns Menschen den Lebensraum neu nutzen und erweitern. Im Zeichen der relativ billigen Mobilität entstehen wirtschaftliche, gesellschaftliche und räumliche Strukturen, die eine starke Abhängigkeit von eben dieser Mobilität haben. Die Mobilität hat sich von einer Möglichkeit zu einer Notwendigkeit gewandelt: Die neu gewonnenen Freiheiten schlagen in Zwänge um. Städte und Agglomerationen sind Motoren der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung. Siedlungswachstum in die Fläche schafft jedoch auch eine Reihe von Problemen wie die Zersiedelung und - damit verbunden - Mehrverkehr. Agglomerationsverkehr ist heute mengenmässig der wichtigste Teil unseres Verkehrssystems!

### Städtevergleich <sup>1</sup>

#### Aussagen zum Modalsplit



## Schweizer unterwegs

Rund 125 Milliarden Kilometer legen wir Schweizerinnen und Schweizer pro Jahr im In- und Ausland zurück, was 330 000 mal der Entfernung zum Mond entspricht. Der Mobilitätsgrad ist hoch: 90% sind täglich mindestens einmal unterwegs <sup>1</sup>. Relativ konstant sind die durchschnittliche Anzahl Wege und die Unterwegszeiten pro Tag <sup>2</sup>. Sowohl unsere Grosseltern, ein Afrikaner als auch wir "Hypermobilen" wenden durchschnittlich pro Tag rund 85 Minuten für Mobilität auf. Das enorme Wachstum ist differenziert betrachtet die Entwicklung hin zu grösseren Geschwindigkeiten, ermöglicht durch die enorme Zunahme an Motorisierung. Eine Beschleunigung des Verkehrssystems hat nachgewiesenermassen noch nie zu einer tatsächlichen Zeitersparnis geführt, sondern nur zu einer vergrösserten Kilometerleistung. Was früher auf kurzem Wege erledigt wurde, muss nun durch grosse Distanzen bewältigt werden. Wir wurden gleichsam zu Nomaden, die von Oase zu Oase unterwegs sind. Zwischen der Oase des Wohnens, der Arbeitsinsel und der Wochenendoase gilt es nun die Wüsten der Ausfallstrassen oder Vorortsbahnhöfe und Bushaltestellen zu durchqueren. Neben der Frage, welche Mobilität wir eigentlich wollen, gilt es insbesondere die Bedürfnisse jenseits der Mobilität unter die Lupe zu nehmen: Arbeit, Freizeit, Sport, Einkaufen, ...

<sup>1/3</sup> Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik [2001]: Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg

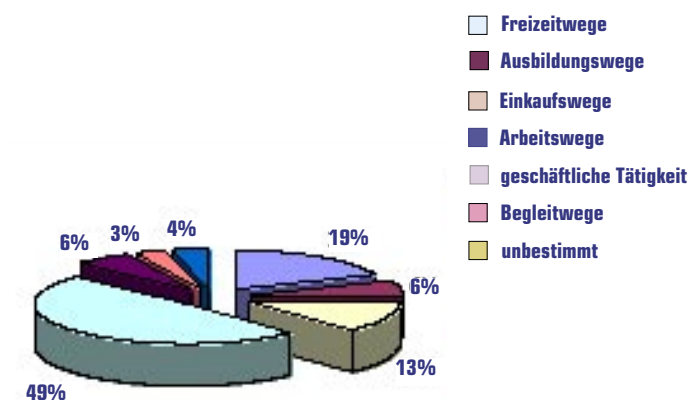
<sup>2</sup> Schäfer A., Victor D. [1997]: The future mobility of the world population. Boston

## Verkehrszweck

Infolge der starken zeitlichen Konzentration auf die morgendlichen und abendlichen Spitzen nimmt der Pendlerverkehr in der landläufigen Meinung den grössten Stellenwert ein.

Untenstehende Grafik nach Zahlen des Mikrozensus 2000 <sup>3</sup> zeigt, dass Arbeits- und Ausbildungswege zusammen nur rund einen Viertel der Verkehrszwecke ausmachen. Die Dominanz des Freizeitverkehrs insgesamt ist offensichtlich. Freizeitwege werden von der Gesamtbevölkerung unternommen, wogegen sich die übrigen Verkehrszwecke meist auf bestimmte Bevölkerungsgruppen konzentrieren.

### Verkehrszweck <sup>3</sup>



# Verkehrsinfrastruktur und -angebot

## Nationalstrassen und Lokalstrassen

Nationalstrassen sind gemäss Bundesgesetz Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Neue Erhebungen<sup>1</sup> zeigen, dass auf unseren Autobahnen nicht nur der geplante Fernverkehr rollt, sondern der Agglomerationsverkehr dominiert. Je nach Streckenabschnitt beträgt der Anteil des Fernverkehrs lediglich 12-23 %!

Verkehrsanalysen des ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) zeigen, auf welchen Abschnitten des Nationalstrassennetzes bis 2020 mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist.

## Ausbau versus Vernunft

Verkehrsteilnehmer sprechen von einem überlasteten Verkehrssystem, wenn sie auch nur eine Stunde pro Tag in einen Stau stossen könnten. Nüchtern betrachtet hat selbst der Strassenverkehr riesige Reserven:

- die Auslastung zB. im Pendlerverkehr beträgt 1.1 Personen pro Fahrzeug. Würden gerade mal 2 Personen Platz nehmen wäre die Kapazität um über 80% erhöht.
- Als Kriterium für überlastete Abschnitte hat der Bund die "50. Spitzenstunde/Jahr" (in 50 Std./ Jahr besteht Verkehrsüberlastung) definiert (0.6 % der Betriebszeit!, was angesichts der tatsächlichen Auslastung eher einer verkehrspolitischen Meinung entspricht.).

Der Ausbau des Verkehrsangebotes (Strassenbau) erhöht erwiesenermassen die Nachfrage (Verkehrsmenge) und verlängert die Transportwege<sup>2</sup>.

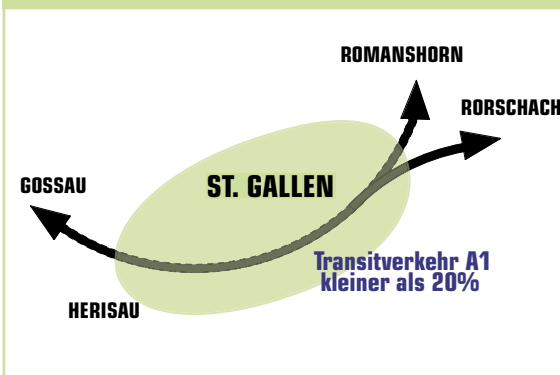
Können wir es uns längerfristig leisten, ein Verkehrssystem aufzubauen, welches auf diese kurzen Spitzen des Pendlerverkehrs ausgelegt wird? Versuchen wir allenfalls mit dem falschen Rezept der Sache Herr zu werden?

## Prognostizierte Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz für 2020



- > 50 Std./Jahr über der Kapazitätsgrenze (<105%) Szenario TIEF +24% MIV auf Autobahnen ohne saisonale Überlastungen (1. Priorität)
- > 50 Std./Jahr über der Kapazitätsgrenze (<100%) Szenario HOCH +40% MIV auf Autobahnen ohne saisonale Überlastungen (3. Priorität)
- Nationalstrassen

## Anteil Transitverkehr



<sup>1</sup> Abay & Meier [2002]: Auswirkungen des Ausbaus der A1. Zürich

<sup>2</sup> R. B. Noland [2002]: A review of the evidence for induced travel. Transportation Research part D 7 1-16

# Situation St. Gallen

## Stadtautobahn an Kapazitätsgrenze

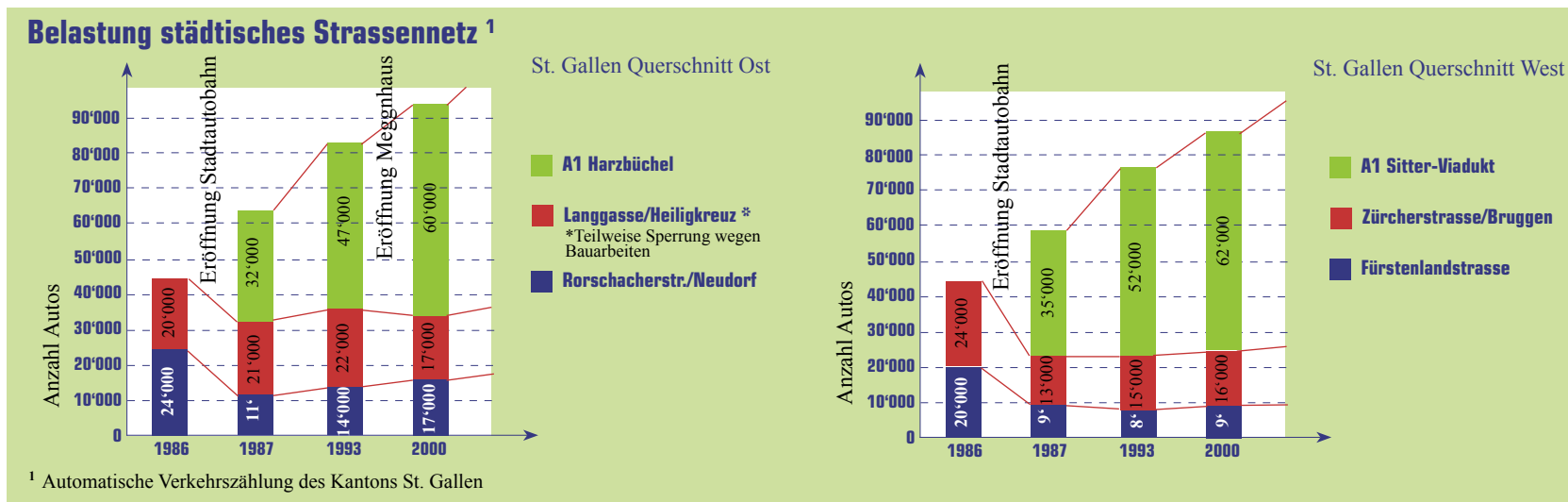
Die Stadtautobahn quert das Siedlungsgebiet St. Gallens in Ost-West-Richtung und übernimmt mit den zahlreichen Ein- und Ausfahrten auf Stadtgebiet einen wesentlichen Anteil des innerörtlichen Verkehrs. Jährliche Wachstumsraten auf der Stadtautobahn von 2 bis 3 Prozent liessen das Verkehrsvolumen rasch anschwellen. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, sind die Kapazitätsgrenzen der Stadtautobahn innert fünf bis zehn Jahren erreicht. Die bauliche Entwicklung in der Agglomeration und die bekannten Projekte für Einkaufs- und Vergnügungszentren an den Rändern lassen keine Trendwende erkennen. Alleine der geplante Bau des Einkaufszentrums mit Stadion wird auf der A1 zwischen Winkeln und Kreuzbleiche eine Zunahme des Verkehrsvolumens von 8 Prozent verursachen. Das bereits heute bestehende Staurisiko wird an neuralgischen Punkten zu täglichen Stausituationen führen.

## Verkehrsvolumen

Das Verkehrsvolumen auf dem Strassennetz in der Stadt St. Gallen ist in den letzten Jahren auf der Stadtautobahn wie auch auf dem Hauptstrassennetz markant gewachsen. Die Inbetriebnahme der Stadtautobahn Mitte 80er Jahre führte zu einer starken Steigerung der Anzahl Fahrten; im ersten Jahr nach Inbetriebnahme querten 20 Prozent (im Osten) resp. 45 Prozent (im Westen) mehr Autos die Stadt. Die Verkehrsreduktion auf dem Hauptstrassennetz konnte unterschiedlich gut gehalten werden. Namentlich die Rorschacherstrasse hat nach einer deutlichen Reduktion auf 11'000 Fahrten (1987) eine deutliche Steigerung auf 17'000 Fahrten (2000) hinnehmen müssen.

## Hauptstrassennetz

Das Hauptstrassennetz konnte durch den Bau der Stadtautobahn markant entlastet werden, muss aber dennoch beträchtliche Verkehrsbelastungen aufnehmen. Die Zürcherstrasse, Langgasse, Rosengartenstrasse, Rorschacherstrasse und der untere Graben gehören zu den am stärksten belasteten Strassen im Kanton St. Gallen. Diese Strassen dienen der Feinverteilung in der Stadt und als Zubringerstrassen zur Stadtautobahn. Kapazitätsgengpässe bestehen insbesondere am Blumenbergplatz, an der Rorschacherstrasse und auf der Leonhardsbrücke im Zentrum, sowie auf der Zürcherstrasse in Winkeln. Das städtische Hauptstrassennetz dient als wichtiger Verkehrsträger für den Busverkehr. So werden auf der Zürcherstrasse oder Rorschacherstrasse während den Spitzenstunden mehr Personen in Bussen als in Autos befördert.



# Verkehrsinfrastruktur und -angebot

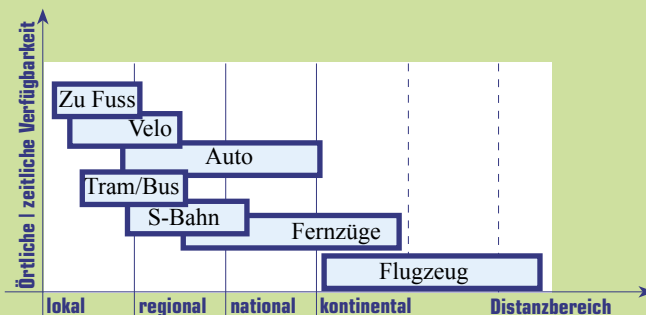
## Wesensgerechter Einsatz

Der Mikrozensus der Schweiz legt offen, dass die durchschnittliche tägliche Wegelänge von uns Schweizern 10.4 km beträgt und rund 2/3 aller Wege kürzer als 3 km sind. Dies bedeutet auch, dass die innerstädtischen Verkehrsprobleme in den allermeisten Fällen hausgemacht sind. Wenn ein Drittel der Autofahrten nicht länger als 3 km ist, die Hälfte nach spätestens 5 km endet und der durchschnittliche Besetzungsgrad bei 1.5 Personen pro Fahrzeug liegt, darf wohl die Effizienz hinterfragt werden<sup>2</sup>. Ein zukünftiges Verkehrssystem wird so ausgestaltet sein müssen, dass sich die verschiedenen Verkehrsmittel optimal ergänzen und die Stärken gezielt eingesetzt werden. Jedes Verkehrsmittel hat seinen optimalen Einsatzbereich, den es zukünftig zu stärken gilt. Wir werden von einer nachfrageorientierten Planung zu einer angebotsorientierten, verkehrsträgerübergreifenden Planung wechseln müssen!

Auffallend ist das breite Spektrum des Autos, das wegen dem Tür zu Tür-Service und der Flexibilität dominiert. Andererseits ist der motorisierte Individualverkehr auf den knappen Verkehrsflächen innerhalb der dichten Siedlungsgebiete nicht leistungsfähig genug, um ein wesentliches Verkehrswachstum zu bewältigen. Umgekehrt ist es weder unter wirtschaftlichen noch ökologischen Gesichtspunkten zweckmässig, wenn der öffentliche Verkehr unabhängig von räumlichen und zeitlichen Bedingungen für alle Fahrtzwecke eingesetzt werden soll. Aus der obigen Tatsache, dass rund 2/3 aller Wege kürzer als 3 km sind, kommt dem Langsamverkehr (LV) ein enormes Potential zu, das vielfach unterschätzt wird.

Geboten ist eine differenzierte Verkehrspolitik, die sich am Prinzip des sachgerechten bzw. wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes orientiert. Nach diesem Grundsatz sind die Verkehrsmittel dort zu unterstützen, wo sie besondere Stärken aufweisen.

### Wesensgerechter Verkehrsmiteinsatz<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Amt für Verkehr des Kantons Zürich

**Effizienz ist gefragt und nicht ein möglichst grosser Umfang des Verkehrs. Da er selbst nicht im mindesten wertschöpfend ist, sollte er den wertschöpfenden Anteil einer Volkswirtschaft erhöhen und ihn nicht, wie heute, für sich usurpieren.**

**F.Vester**

<sup>2</sup> Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik [2001]: Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg

## Situation St. Gallen

### Schienengebundener öff. Verkehr

Das Schienennetz in der Stadt St. Gallen ist in Ost-West-Richtung in das Tal gelegt und trennt sich in die Linien nach Wil, resp. Wattwil im Westen sowie Romanshorn / Rorschach im Osten. Die Nebenbahnhöfe Winkeln / Bruggen / Haggen sowie St. Fiden werden stündlich ca. 4 mal von und in Richtung Hauptbahnhof bedient. Es besteht aber kein regelmässiger Takt. Ein weiteres Angebot existiert mit den beiden Appenzeller Schmalspurbahnen, der Trogener- und der Appenzellerbahn. Diese dienen auf Stadtgebiet als Tramverbindungen, enden aber beide am Hauptbahnhof. Wichtige Verkehrsbeziehungen in der Region können von St. Gallen aus nicht mit dem Zug bedient werden, wie z.B. Abtwil, Arbon und Kronbühl. Diese Ortschaften sind auf Busverbindungen angewiesen.

Die S-Bahn St. Gallen wurde im Jahre 2000 ohne grössere Investitionen auf der Basis der bestehenden Regionallinien eingeführt. Einzelne S-Bahnlinien verfügen über einen Halbstundentakt, der grössere Teil aber lediglich über einen Stundentakt. Einzelne Linien werden nachts durch Busse ersetzt. Die S-Bahn St. Gallen verfügt über keinen einheitlichen Auftritt und gemeinsame Marktanstrengungen und wird von der Bevölkerung auch nicht als einheitliches System begriffen. Ein angestrebter Ausbau der S-Bahn wird begrenzt durch das Perronangebot am Hauptbahnhof St. Gallen und die fehlende Entflechtung beispielsweise in St. Fiden.

### Umsteigesituation

Der Hauptbahnhof ist der städtische Hauptknoten und entsprechend auch hoch frequentiert. Der stark belastete Bahnhofplatz bietet heute - neben räumlichen Problemen - auch für Buspassagiere eine unbefriedigende Situation. So fehlen bei den Postautos so selbstverständliche Dinge wie ein gedeckter Unterstand und eine erhöhte Perronkante. Die bestehenden Nebenbahnhöfe sind nicht oder nur marginal ans städtische und regionale Busnetz angebunden.

**Haltestelle Bohl mit drei verschiedenen Billetautomaten**



### Tarifssystem / Trägerschaft

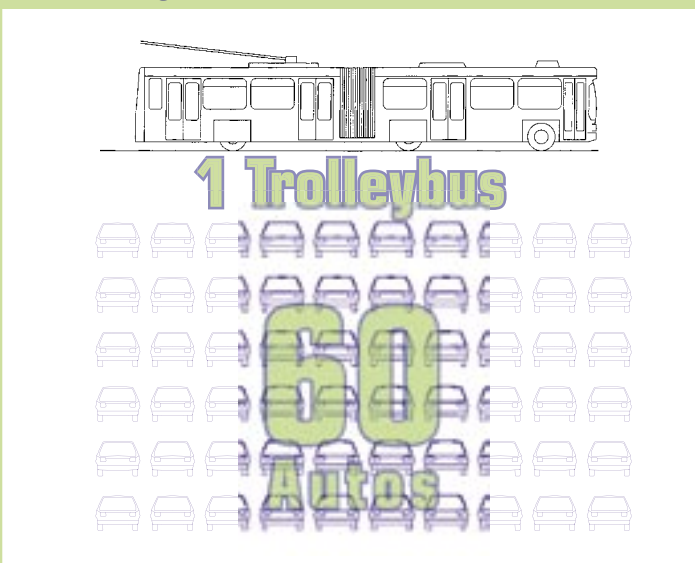
Das Tarifsystem und die Trägerschaft der Verkehrsbetriebe liegen in verschiedenen Händen. Das Tarifsystem ist für die Benutzerinnen und Benutzer schlichtweg eine Zumutung. Postautos laden auf dem Weg in die Stadt nur Passagiere aus und nehmen dort wartende Kunden nicht mit. Am Marktplatz stehen drei unterschiedliche Billettautomaten, je einer für die Postautos, die VBSG und die Trogenerbahn. Passagiere mit einem VBSG-Billett haben in der Trogenerbahn oder in einem Postauto eine Busse zu gewärtigen. Es fehlt ein gemeinsamer Marktauftritt und ein einheitliches Erscheinungsbild und vor allem ein integraler Tarifverbund. Die fehlende Zusammenarbeit schadet dem öffentlichen Verkehr auf dem Platz St. Gallen insgesamt. Dass Trogenerbahn und Appenzeller Bahnen sich je eine eigene Direktion und einen Verwaltungsrat leisten, ist vielleicht historisch begründet, aber heute nicht mehr nachvollziehbar. Kommt hinzu, dass eine eigentliche koordinierte Angebotsplanung fehlt. Diese wird im wesentlichen durch die einzelnen Verkehrsbetriebe vorgenommen, welche vornehmlich eigene Interessen wahrnehmen und sich gegenseitig konkurrenzieren. Diese Aufgabe müsste durch eine Regionalplanung geleistet werden.

# Verkehrsinfrastruktur und -angebot

## Vergleich Flächenbedarf

Gerade in stark besiedelten Gebieten wie Städten oder Agglomerationen ist Raum ein kostbares Gut. Mit zunehmenden Geschwindigkeiten steigt der Flächenverbrauch infolge der grösseren Sicherheitsabstände massiv an. Neben der Betriebsphase ist insbesondere auch die Parkiersituation mitzubersichtigen. Während der ÖV beinahe ununterbrochen auf Achse ist, sind die Automobile weit über 90 % eigentliche „Stehzeuge“. Der Platzbedarf zu Hause oder an den Zielorten, dh. am Arbeitsplatz, bei Freunden, beim Sportplatz, beim Shoppingcenter, usw. ist dementsprechend hoch. Die Dominanz des MIV besteht insbesondere in der Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes, der damit sowohl an Attraktivität einbüsst als auch für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung steht.

### Flächenvergleich

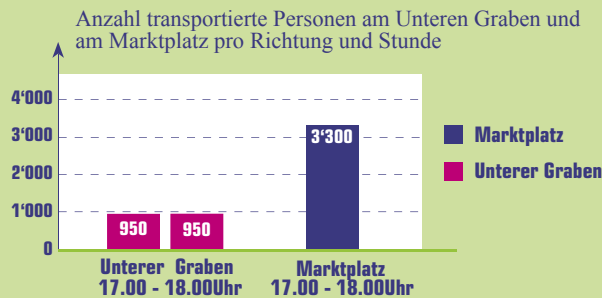


22 Richtig verkehrt!

## Vergleich Leistungsfähigkeit

Der MIV ist innerhalb der dichten Siedlungsgebiete nicht leistungsfähig genug um ein wesentliches Verkehrswachstum ohne massive Infrastrukturausbauten zu bewältigen. Die nebenstehende Darstellung des Flächenbedarfs bei Tempo 0 zeigt dies deutlich (mit zunehmender Geschwindigkeit wächst der Sicherheitsabstand und damit der Flächenbedarf überproportional!). Bezogen auf die Leistungsfähigkeit bedeutet dies, dass beispielsweise auf der Zürcherstrasse während den Spitzenstunden gleichviele Personen im Bus wie mit einem individuellen Verkehrsmittel unterwegs sind. Vergleichen wir die beiden Verkehrsnadelöhre auf der West-Ost Achse St. Gallen ergibt sich folgendes Bild:

### Vergleich Leistungsfähigkeit



Auf einer ÖV Spur transportieren die über 50 Busse, Trolleys und Züge pro Spitzenstunde ein mehrfaches einer MIV-Fahrspur und die Kapazitätsgrenze ist im Gegensatz zur 4-spurigen Strasse noch weit entfernt! Zudem ist für Zufussgehende auf dem Marktplatz jederzeit ein spontanes Überqueren möglich, wogegen die Trennwirkung und die Lärm- und Luftbelastung am Unteren Graben ein Mehrfaches grösser ist!

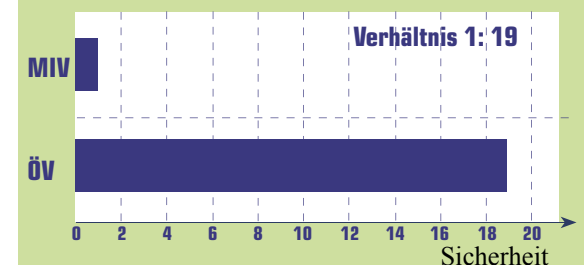
## Vergleich Sicherheit

Sowohl Verkehrsanlagenbau als auch die Fahrzeugtechnik haben in den vergangenen Jahrzehnten in Bezug auf die Sicherheit enorme Fortschritte gemacht. Trotz des enormen Verkehrswachstums und einer Zunahme der Verkehrsunfälle ist die Anzahl Verkehrstote seit den Achtzigerjahren rückläufig. Dieser positive Trend scheint gebrochen: im ersten Halbjahr 2003 haben 12% mehr Menschen ihr Leben auf schweizer Strassen verloren als in der gleichen Periode 2002 <sup>1</sup>. Der schienengebundene ÖV zählt zu den zuverlässigsten und sichersten Verkehrsmitteln. Die Unfallhäufigkeit und -schwere zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr liegen im Verhältnis 1:19 !

<sup>1</sup> Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung [2003]. [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

<sup>2</sup> LITRA [2002]: Verkehrsinformationen. [www.litra.ch](http://www.litra.ch)

### Motorisierter Individualverkehr versus Öffentlicher Verkehr <sup>2</sup>



## Busnetz

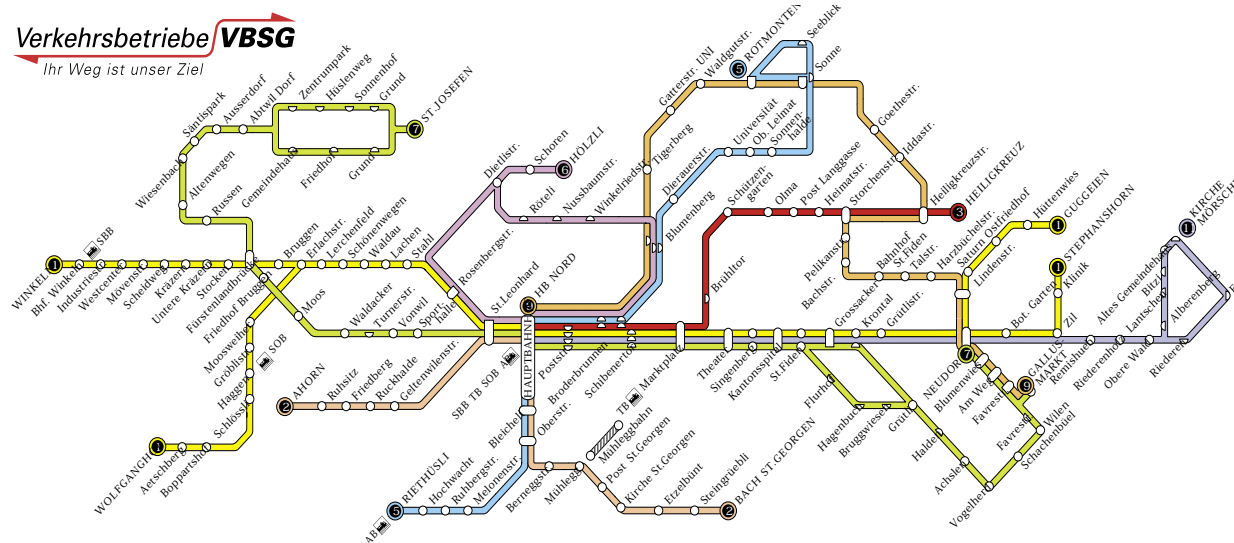
### Städtisches Busnetz

Das städtische Busnetz ist als Spinnennetz auf den Hauptbahnhof St. Gallen ausgerichtet. Mit Ausnahme der Linie 9 fehlen Tangentiallinien. Dieses einfache und klare System hat Vorteile, namentlich in seiner einfachen Benutzung für die Passagiere und klaren Umsteigesituationen zwischen den Buslinien am Bahnhof.

Das Verkehrsangebot von den Quartieren ins Zentrum ist passabel, auch wenn wegen den langen Strecken und der Linienführung auf den Hauptstrassen lange Wegzeiten in Kauf genommen werden müssen. Schwieriger wird es mit Querverbindungen, welche nicht übers Zentrum führen. Die neuen Zentren an der Peripherie in Winkeln und Neudorf sind umständlich erreichbar. Wegzeiten von einem Stadtquartier zum Einkaufszentrum von über 3/4 Stunden können mit dem Auto nicht konkurrenzieren, das die gleiche Strecke in einer Viertelstunde zurücklegt.

Die Hauptachse im städtischen Liniennetz ist die Ost-West-Verbindung zwischen Rorschacherstrasse - Marktplatz - Bahnhof - Zürcherstrasse.

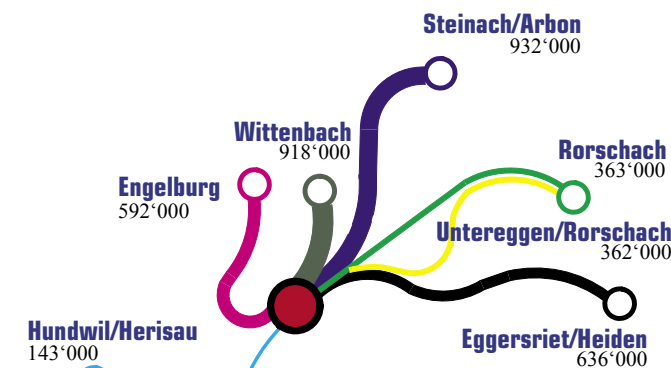
Es sind die Linien 1 und 7, welche gesamthaft rund 60 Prozent des Passagieraufkommens aufnehmen. Deren Frequenzen liegen während Spitzenzeiten -im 6-Minutentakt- an der Kapazitätsgrenze eines Busbetriebes .



### Regionales Busnetz

Das regionale Busnetz, welches vornehmlich durch die Post betrieben wird, hat für die Region eine wichtige Bedeutung. Das Busnetz verbindet im hügeligen Umland die Agglomerationsgemeinden mit der Stadt. Es bestehen sehr gut frequentierte Buslinien, welche zum Hauptbahnhof führen. Die Linie Arbon - St. Gallen ist die meistfrequentierte Linie der Postautos in der Schweiz. Die Buslinien verfügen in der Regel über einen Halbstundentakt mit Verdichtungen in Spitzenzeiten. Viele Bus- und Bahnpassagiere müssen am Bahnhof nochmals umsteigen, was die Reisezeiten markant erhöht.

### Vergleich Fahrgäste pro Jahr <sup>1</sup>



<sup>1</sup> Erhebung 2002/Postautolinien Agglomeration

## Weitere Rahmenbedingungen

### Bestehende Spardebatte

Das Jahr 2003 wird im Kanton und beim Bund als Jahr der Spardebatten eingehen. So werden die zur Verfügung stehenden Mittel für den öffentlichen Verkehr aber auch für den Strassenverkehr gekürzt. Dabei ist zu beachten, dass es bei den dabei diskutierten Beträgen beim Strassenbau um Investitionen für einen Ausbau des Strassennetzes und beim öffentlichen Verkehr vorwiegend um die Aufrechterhaltung des Betriebes geht. Die Situation bei den Finanzhaushalten lässt weder beim Bund noch beim Kanton erwarten, dass künftig substanziell grössere Beträge für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten sind. Wohl wird mit dem Agglomerationsfond allenfalls eine neue Finanzquelle erschlossen, doch sind die dabei zu erwartenden Beträge in Anbetracht der vorhandenen Projekte in der Schweiz recht bescheiden (300 Millionen pro Jahr). Umso wichtiger ist es, Projekte zu bevorzugen, welche die eingesetzten Mittel möglichst effizient einsetzen. Für den Standort St. Gallen fehlen im Gegensatz zu anderen Agglomerationen spruchreife Projekte für Investitionen beim öffentlichen Verkehr.

St.Galler Autobahn



### Avanti-Initiative / Gegenvorschlag

Die von den Strassenverkehrsverbänden eingereichte Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag des Parlaments fordern den Ausbau der A1, eine zweite Gotthardröhre und Strassenausbauten in den Agglomerationen - und somit eine wesentliche Erhöhung der eingesetzten Mittel für den Strassenverkehr. Diese Forderungen berücksichtigen nicht, dass der Ausbau des Strassennetzes und die Eliminierung von Kapazitätsengpässen die Probleme höchstens verlagern und andernorts zu Stau führen. Ausserdem werden Zielsetzungen der Raumplanung - wie etwa das Städtmodell des Raumordnungsmodells Schweiz und der koordinierte Einsatz der Verkehrsmittel - übergangen und die internationalen Verpflichtungen der Schweiz zur Reduktion des Energieverbrauchs und CO<sub>2</sub>-Ausstosses missachtet. Avanti-Initiative und Gegenvorschlag fordern den Ausbau des Strassennetzes ausgerechnet dort, wo grössere Investitionen ins Bahnnetz getätigt werden (auf der Nord-Süd Achse, auf der A1 Zürich-Bern und Lausanne-Genf) und wo der öffentliche Verkehr effizienter funktioniert (in dicht besiedelten Agglomerationen). Der Ausbau zweier sich konkurrierender Verkehrsinfrastrukturen im gleichen Raum ist volkswirtschaftlicher Unsinn und gefährdet nicht zuletzt die Auslastung und Rentabilität der Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Die Folgen solcher Pläne sind zudem mit kritischen Nebenwirkungen verbunden, wie eine sich verstärkende Zersiedelung und Zerstörung der Landschaft. Die Avanti-Initiative will 6 Milliarden Franken in den Strassenbau investieren. Der Gegenvorschlag sieht 30 Milliarden vor mit der Absicht, höchstens 10% für den öffentlichen Verkehr zu verwenden. Der Alpenschutz wird durchlöchert, die Verlagerungspolitik kann abdanken und ... das wahre Problem bleibt!

## Vor der Abstimmung

### LOS ANGELES ...

#### ... oder der verlorene Wettkampf zwischen Strassenbau und Verkehrskollaps:

Achtspurige Autobahnen, dreifache Überwerfungen, Autobahnkreuz auf Autobahnkreuz: Los Angeles versucht seit Jahrzehnten sein Verkehrsproblem mit neuen Strassen zu lösen. Das Resultat ist ernüchternd: Die Verkehrsprobleme in der Stadt wurden mit dieser Strategie nicht verbessert, sondern wurden immer stärker. Der enorme Flächenverbrauch für Strassen und Parkplätze belegt einen grossen Teil der Stadt und macht sie für alle nichtmotorisierten Zeitgenossen unwirtlich und lebensfeindlich. Los Angeles ist nur ein Beispiel von vielen, das Grundproblem bleibt. Das Rennen zwischen Staus, neuen Strassen, Mehrverkehr, neuen Staus und neuen Strassen ist nicht zu gewinnen und schon gar nicht zu finanzieren. Das 21. Jahrhundert verlangt nach neuen, intelligenten Lösungen.

Amerikanische Autobahn



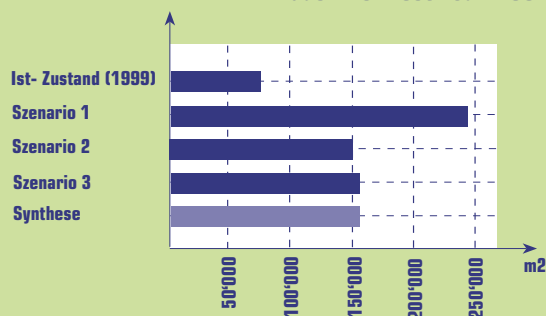
## Agglomerationsprojekte

Im Raum St. Gallen West wurde von Seiten des Kantons verschiedene Studien in Auftrag gegeben, welche die Probleme der Zentrenbildung untersuchen. Diese Studien sind bislang für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. In einem Faltblatt sind aber die ungefähren Grössenordnungen der künftigen Nutzflächen dargestellt worden: So soll sich in einem eigentlichen „Drive In-Zentrum“ in Winkeln selbst im zurückhaltendsten Szenario „Begrenzte Entwicklung“ die Verkaufsfläche von heute ca. 80'000 m<sup>2</sup> auf ca. 160'000 m<sup>2</sup> verdoppeln. Während dabei mit dem Ausbau der Autobahnausfahrt und des Staatsstrassennetzes, sowie des Wachtenegg-tunnels und einem zusätzlichen Autobahnanschluss mehrere Hundert Millionen Franken investiert werden sollen, beschränkt sich der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf die Einführung zweier tangentialer Buslinien, da gemäss Infoblatt „beim öffentlichen Verkehr der Finanzierbarkeit und der Nachfrage Beachtung zu schenken sind“ - was offensichtlich für den Strassenverkehr nicht gilt. Das prognostizierte Siedlungswachstum im Raum Winkeln wird auf der A1 zwischen Winkeln und Kreuzbleiche zu mehreren hundert Stunden mit hohem bis sehr hohem Staurisiko führen.

## Fehlende politische Steuerung

Bislang fehlt eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrspolitik für die Agglomeration St. Gallen. Die eigentlich dafür zuständige Regionalplanung ist untätig und überlässt es dem Kanton St. Gallen, für den Bereich St. Gallen West die notwendigen Konzepte zu erstellen. Diese umfassen aber lediglich diesen begrenzten Raum und nicht die gesamte Agglomeration. Es kommt erschwerend hinzu, dass im betroffenen Raum die Vertreterinnen und Vertreter mehrerer Gemeinden und Kantone an einen Tisch sitzen müssten. Zudem entziehen sich hier die Entscheide einer demokratischen Mitsprache. Selbst der Bau einer Umfahrung Herisau soll nicht dem Volk vorgelegt werden. Auch hatte die Gemeinde Gossau nichts zur Planung des grössten Einkaufszentrums in der Ostschweiz zu sagen, obwohl dieses unmittelbar an der Gemeindegrenze liegt und empfindliche Auswirkungen auf das Ortszentrum haben wird. Solche strukturellen Schwierigkeiten müssten mit einem eigenen, auch demokratisch legitimierten politischen Organ für die gesamte Agglomeration angegangen werden. Der Kanton Freiburg hat als erster Kanton mit einem Agglomerationsgesetz die Möglichkeit für die Bildung entsprechender Körperschaften vorbereitet.

### Entwicklung Verkaufsflächen (m<sup>2</sup>) aus Info West . Juli 2002



**Szenario 1**  
Trend verstärkt . umgelenkte und ungehemmte Siedlungsentwicklung ohne übergeordnetes Konzept. In der Folge übermässige Verkehrsentwicklung (bis zum Verkehrsinfarkt).

**Szenario 2**  
Begrenzte Entwicklung . Kanton "verordnet" restriktive Siedlungsentwicklung: Entwicklungsspielraum der Gemeinden ist gering. Keine Einzonung auf "Vorrat".

**Szenario 3**  
Moderate Entwicklung . Regionales Entwicklungskonzept liegt vor: Ausreichende Siedlungsentwicklung der Gemeinden ist möglich. Gezielter ÖV-Ausbau.

**Synthese**  
Zusammenfügung . Zahlen entsprechen dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung.

## Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) setzt sich seit seiner Gründung im Jahre 1979 für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Er engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik, namentlich durch Unterstützung von Energiemassnahmen, Kampf gegen masslosen Strassenbau, Förderung des öffentlichen Verkehrs, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr.

Mit bald 140 000 Mitgliedern ist der VCS der zweitgrösste Verkehrsverband der Schweiz. VCS-Mitglieder profitieren von einer breiten Palette attraktiver Dienstleistungen: von A wie Autoversicherung bis Z wie Zugabonnement.

### **Hauptsitz Herzogenbuchsee**

(Kommerz) . Tel. 062 956 56 56

### **Geschäftsstelle Bern**

Verkehrspolitik | Kommunikation . Tel. 031 328 82 00

**[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)**

**[www.avanti-nein.ch](http://www.avanti-nein.ch)**

### **Sektion St. Gallen / Appenzell**

Marktgasse 14 . 9004 St. Gallen

Tel. 071 222 26 32 [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)