

# VERNEHMLASSUNG

## Richtplan-Anpassungen 2007

### Vorbemerkungen

Der Verkehrsclub der Schweiz, Sektion St. Gallen Appenzell konzentriert sich bei seiner Eingabe gemäss seinen Statuten auf die Belange des Umweltschutzes und des Verkehrs. Im vorliegenden Nachtrag betrifft dies den seit Jahren fehlenden und nun endlich eingefügten Teil zum öffentlichen Regionalverkehr.

Laut Einleitung zum Richtplan schafft dieser «einen langfristig verlässlichen Orientierungsrahmen für raum-wirksame Entscheide, und er sorgt dafür, dass nachfolgende Einzelfallentscheide berechenbar sind.» Der vorliegende Teil des Richtplanes zum öffentlichen Verkehr bleibt, vor allem im Bereich Regionalverkehr, über weite Strecken bei allgemeinen Aussagen stehen. Einzelne Themenfelder, wie etwa der öV auf der Strasse, werden gar nicht angesprochen. Ziele bezüglich der Erschliessungsqualität oder des angestrebten Modalsplit werden keine genannt. Die beschriebenen Massnahmen bleiben lückenhaft. Kritische Themen werden ausgeklammert. Spätestens mit der Vorlage für die zweite Teilergänzung der S-Bahn, angekündigt für den Herbst 2007, wird die Regierung in vielen kritischen Fragen Farbe bekennen müssen. Ein gemeinsam verabschiedeter Zielrahmen zur Bewertung des vorgestellten Angebotes fehlt dann.

Auch im Bereich Fernverkehr gibt es Lücken. So fehlt z.B. das angestrebte Angebot Zürich – Chur für 2012/15 völlig.

### Öffentlicher Fernverkehr

Die Realisierung der Systemknoten St.Gallen und Sargans ist grundsätzlich begrüssenswert. Primäre Ziele der Bildung von Systemknoten sind eine Vereinheitlichung des Fahrplanes und eine Verbesserung der Anschlüsse. Die Umsetzung dieses Konzeptes erfordert Fahrzeitverkürzungen von einigen Minuten auf den Verbindungen zwischen Zürich, St.Gallen und Sargans. Weil vom Bund mittelfristig keine Mittel für eine «echte» Fahrzeitreduktion auf diesen Strecken zu erwarten sind, sollen diese Verkürzungen mit einer «Überprüfung der Haltepolitik», d.h. mit einer Reduktion der Zwischenhalte erreicht werden.

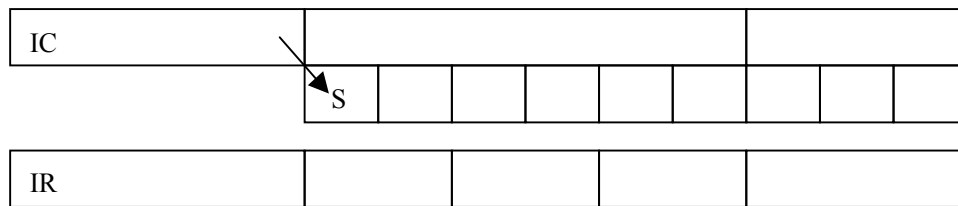
Damit ergibt sich eine «Dreiteilung» des Angebotes:<sup>1</sup>

1. schnelle Direktzüge IC (z.B. Zürich – St.Gallen, ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen)
2. durchlaufende Interregiozüge IR (z.B. Zürich – St.Gallen, Erschliessung der Klein- und Mittelzentren Wil, Uzwil, Flawil und Gossau)
3. S-Bahn / Regionalzüge für die Feinerschliessung

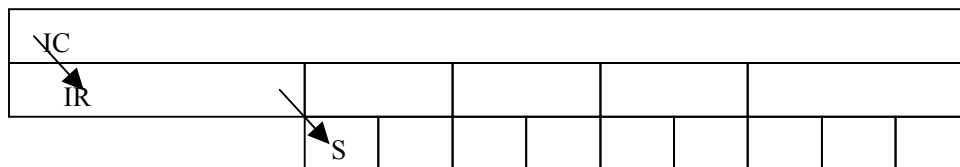
---

<sup>1</sup> Die Züge werden von den SBB im realisierten Angebot aus Marketingüberlegungen – und weil oft die Klassierung z.B. hinter Zürich ändert – teilweise anders bezeichnet. So wird der IR mit Halt in Uzwil, Flawil etc. als IC geführt. In unseren Ausführungen richten wir uns nach der obigen Definition.

Eine ähnliche Situation mit drei Zugklassen besteht bereits heute, allerdings werden die verschiedenen Angebote alternierend und nicht parallel angeboten.



Mit der Beschleunigung der IC-Züge (z.B. Zürich – St.Gallen, Wegfall der Halte in Wil und Gossau) werden die IR-Züge nicht mehr alternierend zu den IC-Zügen, sondern Parallel zur Erschliessung der Regionalzentren angeboten.



Ohne Ausbau der Streckenkapazität entstehen dadurch Kapazitätsengpässe. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die S-Bahn-Angebote. Die Auswirkungen sind vor allem im Teil «Öffentlicher Regionalverkehr» erkennbar und werden dort kommentiert.

### **Fernverkehr Zürich – St.Gallen**

Mit den drei IC/IR-Zügen pro Stunde auf der Strecke Zürich – St.Gallen im Angebot 2012/15 wird nur für die Stadt St.Gallen eine Verbesserung erzielt. Gossau ist nicht mehr mit dem IC-Netz verbunden. Die Kantonshauptorte Herisau und Appenzell sind ab dem Rest der Schweiz nur noch mit mehrfachem Umsteigen erreichbar. Im Zusammenhang mit dem angestrebten Bau eines Autobahnzubringers wurde von den Kantonen auf die Notwendigkeit einer guten Verkehrserschliessung für das Appenzellerland hingewiesen. Es ist erstaunlich, dass nun beim Bahnangebot ein Abbau erfolgen soll.

#### **Antrag**

Der Anschluss des Appenzellerlandes an den Schienen-Fernverkehr ist mit gleicher Priorität wie der Anschluss ans Autobahnnetz zu behandeln. Die Umsetzung dieses Zieles ist im Richtplan aufzuzeigen.

Auf Grund der vorhandenen Informationen muss davon ausgegangen werden, dass sich die bereits heute ungleichmässige Lage der Züge auf dieser Achse für den Zeithorizont 2012/15 bis 2030/50 noch verschlechtert. Dies, weil drei verschiedene Schnellzugskategorien angeboten werden.

#### **Antrag**

Das Angebot auf der Linie Zürich - St.Gallen ist ab 2012/15 zu vereinfachen und so zu gestalten, dass für alle Verbindungen ein einheitlicher Takt entsteht.

### **Fernverkehr Zürich – Chur**

Eine Aussage zum geplanten Angebot Zürich - Chur für 2012/15 fehlt. Auf Grund der Übersichtskarte bleibt das Angebot auf dem heutigen Niveau. Was an Verbesserungen für die Verbindungen nach Buchs, bzw. an Ersatzangeboten für wegfallende Halte in Bad Ragaz zu erwarten ist, bleibt unklar.

#### **Antrag**

Die Auswirkungen der Änderungen des Fernverkehrsangebotes und die vorgesehenen Ersatzmassnahmen auf der Linie Zürich – Sargans – Chur ab 2012/15 sind im Richtplan zu festzulegen.

### **Öffentlicher Regionalverkehr**

Während im Teil «Fernverkehr» noch konkrete Angebotsziele genannt werden, fehlen Aussagen dazu im Teil «Regionalverkehr» völlig. Hinweise auf das zu erwartende Angebot finden sich nur verschlüsselt, z.B. mit der Bemerkung über zu erwartende «Änderungen in der Bedienung von Haltestellen».

#### **Antrag**

Im Richtplan sind klare Angebotsziele (Anzahl Verbindungen, Fahrzeiten etc.) für den S-Bahn- und Regionalverkehr aufzuführen. Wo dies beim gegenwärtigen Stand der Planungen nicht möglich ist, sind klare Kriterien für die Festlegung des Angebotes aufzunehmen (z.B. Bezug zwischen Siedlungsgrösse und Angebot, angestrebter Modalsplit etc.).

### **Neue Bahn-Haltestellen**

Die Aussagen zu neuen Haltestellen sind schon im Grundlagenbericht so allgemein gefasst, dass sich für die Behörden daraus keine Vorgaben ableiten lassen. Im Richtplan ist von der Erschliessung neuer Potentiale nirgends die Rede, auch nicht in den wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten. So kann es passieren, dass in Winkeln, wo derzeit ein neues Fussballstadion und das grösste Einkaufszentrum des Kantons entstehen, mittelfristig gar mit einer Verschlechterung des Angebotes zu rechnen ist! Andere Kantone, z.B. Thurgau, betreiben hier eine aktive Ausbaupolitik und erschliessen neue Gebiete für den Bahnverkehr (z.B. Arbon West, Rickenbach etc.).

#### **Antrag**

Sich stark entwickelnde Gebiete (u.a. wirtschaftliche Entwicklungsgebiete, Standorte mit publikumsintensiven Einrichtungen, grosse Wohngebiete etc.) sollen an die S-Bahn angeschlossen werden. Der Richtplan soll eine Liste dieser Gebiete und die Kriterien für deren Umsetzung enthalten.

### **Angebotsgestaltung Busse**

Auf die Bedeutung des Busnetzes und auf notwendige Anpassungen wird an verschiedener Stelle hingewiesen. Aussagen über die angestrebten Ziele oder gar vorgesehene Anpassungen finden sich aber nirgends.

#### **Antrag**

Im Richtplan sind klare Angebotsziele (Anzahl Verbindungen, Fahrzeiten etc.) für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse aufzuführen. Wo dies beim gegenwärtigen Stand der Planungen nicht möglich ist, sind klare Kriterien für die Festlegung des Angebotes aufzunehmen (z.B. Bezug zwischen Siedlungsgrösse und Angebot, angestrebter öV-Anteil etc.).

### **Grundversorgung Randregionen**

Es finden sich keine Vorgaben, was unter einer «Grundversorgung der Randregionen» zu verstehen ist.

#### **Antrag**

Im Richtplan sind klare Ziele für die minimale Erschliessungsqualität im Rahmen der Grundversorgung von Randregionen mit dem öffentlichen Verkehr aufzuführen.

### **Regionalverkehr Wil - St.Gallen**

Weil Aussagen zu den geplanten Angeboten im S-Bahn-Verkehr weitgehend fehlen, muss das zu erwartende Angebot aus verschiedenen Informationsquellen (u.a. Grundlagenbericht vom Juli 2006, Netzpläne der SBB) abgeleitet werden. Daraus ergibt sich folgendes Bild:

#### **2012/15**

Der Voralpenexpress scheint künftig nur noch von/ab St.Gallen zu verkehren. Damit würde eine zentrumsquerende Verbindung Wittenbach – Herisau entfallen. Was auf der Strecke Wil - St.Gallen noch an S-Bahn-Verbindungen angeboten werden soll, ist unklar.

Ein S-Bahn-Zug Wil – St.Gallen als Anschluss auf den in der .15/.45-Lage verkehrenden IC würde ab Gossau mit der S-Bahn Weinfelden – St.Gallen zusammenfallen. Eine der beiden Verbindungen müsste wohl in Gossau enden. Damit würden weitere zentrumsquerende Verbindungen entfallen.

#### **2020/30**

Aufgrund des Grundlagenberichtes – er spricht von einem «kombinierten Produkt Fernverkehr / S-Bahn» – muss befürchtet werden, dass zwischen Wil und St.Gallen nur noch die Halte Uzwil, Flawil und Gossau sowie die Halte Winkeln und Bruggen allenfalls von der S-Bahn Weinfelden – St.Gallen bedient würden. Damit würde sich die Erschliessung des sich stark entwickelnden Gebietes St.Gallen – West massiv verschlechtern. Alle zentrumsquerenden Verbindungen auf der wichtigsten S-Bahn-Achse des Kantons (Wil - St. Gallen – Rorschach) würden gekappt. Die Schaffung von zusätzlichen Halten zwischen Wil und St.Gallen, etwa im Bereich Gossau Industrie, St.Gallen Güterbahnhof, Wilen bei Wil, Rickenbach, wäre damit von vornherein ausgeschlossen.

Die angesprochene Erschliessung der Siedlungsgebietes Schwarzenbach / Algetshausen mit dem Bus führt zu einer massiven Verschlechterung. So betragen etwa die Fahrzeiten von Wil nach Schwarzenbach mit der Bahn drei Minuten, mit dem Bus aber dreimal länger. Dazu kommen die Zeitverluste beim Umsteigen.

Ähnlich sieht es zwischen Gossau und St.Gallen aus: Die S-Bahn benötigt für die Strecke Gossau – St.Gallen elf Minuten, der Bus genau dreimal länger (33 Minuten). Auf Grund der Verkehrssituationen in den Spitzenstunden lassen sich selbst diese dreimal längeren Fahrzeiten oft nicht einhalten und Anschlüsse gehen verloren.

**Antrag**

Es ist eine klare Trennung zwischen IR- und S-Bahn-Angeboten vorzunehmen.

**Antrag**

Auf der Linie Wil – St.Gallen sind die notwendigen Kapazitätsausbauten in den Richtplan aufzunehmen, damit neben den IR-Zügen auch künftig ein eigenständiges S-Bahn-Angebot Platz findet.

Wie bereits weiter oben erwähnt muss mit einer verschlechterten Bedienung der Haltestelle Winkeln, im Einzugsgebiet des neuen Stadions und Einkaufszentrums gerechnet werden. Eine ähnliche Verschlechterung ist für St.Fiden zu erwarten. Dort sollen die Schnellzugshalte gestrichen werden. Ob es ein Ersatzangebot an S-Bahn-Zügen gibt, ist unklar. Dass der Kanton die angestrebte bessere Busanbindung des Bahnhofes St.Fiden als «von lokaler Bedeutung» bezeichnet, ist nicht nachvollziehbar. Immerhin werden von St.Fiden aus das Kantonsspital und die OLMA erschlossen.

**Antrag**

Die S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet sind integral mit allen S-Bahn-Zügen zu bedienen. Die Bedienung (Anzahl Halte, zentrumsquerende Direktverbindungen) ist gegenüber heute zu verbessern. Die S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet sind direkt mit dem Busnetz zu verbinden.

Im Bereich Angebotsgestaltung wird eine «schnelle, eigentrasse ÖV-Achse West–Ost Stadt St.Gallen» erwähnt. Dabei handelt es sich um ein Infrastrukturvorhaben und kein Angebot. Ist das eine S-Bahn-, eine Tram- oder Busverbindung? Der Zweck dieses Vorhabens bleibt im Dunkeln. Soll es den innerstädtischen ÖV beschleunigen? Handelt es sich um eine Stadtbahnlinie – oder – siehe oben, sollen S-Bahn-Verbindungen längerfristig auf die Strasse verlagert werden? Es ist erstaunlich, dass für eine Südumfahrung von St.Gallen bereits konkrete Planungen im Gang sind, eine ÖV-Achse aber nur als diffuse Randbemerkung im Richtplan Platz findet. Dies, obwohl der Richtplan klar eine «Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr» fordert.

**Antrag**

Infrastrukturvorhaben sind im Richtplan als Folge von klaren Angebotszielen darzustellen.

### **Regionalverkehr St.Gallen - Rheintal - Sargans**

Die angestrebte Verlängerung der St.Galler S-Bahn nach Sargans ist begrüssenswert. Aussagen über die Angebotsgestaltung von St.Margrethen nach Bregenz – Lindau fehlen aber. Weil keine Anschlüsse ab den EC-Zügen auf den IR mehr bestehen, würde sich die Erschliessung des unteren Rheintals ab Vorarlberg massiv verschlechtern.

#### **Antrag**

Das vorgesehene grenzüberschreitende Angebot nach Lindau – Bregenz soll in den Richtplan aufgenommen werden.

### **Südliche Kantonshälfte**

Auch in der südlichen Kantonshälfte bleiben die Angaben zu den geplanten Verbesserungen äusserst wage. Aufgrund des Grundlagenberichtes muss angenommen werden, dass Fernverkehrshalte in Bad Ragaz, Maienfeld und Schmerikon gestrichen werden. S-Bahn- und Regionalzugs-Ersatzangebote sind durchwegs «zu prüfen», «sollen verbessert» oder «koordiniert» werden.

#### **Antrag**

Auch für die südliche Kantonshälfte sind im Richtplan klare Angebotsziele (Anzahl Verbindungen, Fahrzeiten etc.) für den S-Bahn- und Regionalverkehr aufzuführen.

St. Gallen, 11. April 2007