

Die Stadt braucht dringend eine ÖV-Vision

Um nicht abgehängt zu werden, sind in St. Gallen rasch Optimierungen im öffentlichen Verkehr nötig. Gerade auch bei der S-Bahn im Westen der Stadt. Langfristig gehe es aber nicht ohne Quantensprung im ÖV, waren sich Politiker und Fachleute auf einem Podium einig.

Reto Voneschen

Die Meinungen auf dem Podium der IG öffentlicher Verkehr (IGÖV) vom Samstag waren überraschend einhellig. Im öffentlichen Verkehr in und um die Stadt, aber auch bei den Bahnverbindungen in die übrige Schweiz braucht es Verbesserungen. Kurzfristig muss das bestehende ÖV-System optimiert und ausgebaut werden. Mittel- und langfristig braucht es neue Visionen und Modelle für den ÖV. Ein Tram bleibt eine Option; es gibt aber auch andere Lösungsmöglichkeiten.

Ausgangspunkt für die Diskussion war der Entscheid der St. Galler Stadt- und Kantonsregierungen das Projekt eines Trams in der Längsrichtung der Stadt St. Gallen vorläufig «auf Eis zu legen» (siehe fünfte Spalte). Der Entscheid hatte damals öffentlichen Widerspruch auch bei alt Stadtrat Fredy Brunner ausgelöst: Die Stadt St. Gallen müsse jetzt ihre ÖV-Zukunft vorbereiten. Die Verwirklichung eines Trams, das rund 400 Millionen Franken kosten würde, benötige viel Zeit. Man müsse damit rechnen, dass vom Beginn der Planung bis zur ersten Fahrt ohne weiteres 15 Jahre ins Land zögen. Entsprechend dürfe man die Hände nicht in den Schooss legen, sondern müsse vorwärts machen.

Denk- und Planungsprozesse jetzt einleiten, um 2045 dabei zu sein

Diese Meinung wurde auf dem IGÖV-Podium voll und ganz geteilt: Um die vom Bund in Infrastrukturprogrammen zur Verfügung gestellten Millionen abzuholen, brauche man spruchreife Projekte, auf den Zeitpunkt hin, in denen diese Programme gestartet würden. Wenn man beim übernächsten grossen Ausbauschritt mit Zeithorizont 2045 dabei sein wolle, müsse man die Denk- und Planungsprozesse jetzt einleiten, sagte etwa Remo Daguati. Weil die Ostschweiz nicht zusammenstehe,



Einer der «Väter» der St. Galler Tramidee: alt Stadtrat Fredy Brunner. Bild: Ralph Ribi



Mit den Abklärungen der St. Galler Stadtbehörden über die Machbarkeit eines Trams entstanden auch Illustrationen, die seine Integration in Verkehrsachsen zeigen. Im Bild beim Einkaufszentrum Grossacker in St. Fiden. Illustration: Stadt St. Gallen

werde heute der Löwenanteil der ÖV-Bundesmillionen von Zürich in westlicher Richtung investiert, legte alt Stadtrat Fredy Brunner nach. Das müsse anders werden. Beim ÖV-Ausbau in der Stadt müsse die Initiative vom Stadtrat ausgehen; er müsse das Feuer für Projekte, die einen Quantensprung im ÖV brächten, nach aussen tragen.

Diese Forderung wurde in der Diskussion mit dem Publikum von Mitgliedern des Kantonsrates aus dem Rheintal und von «ennet dem Ricken» unterstrichen: Die ganze, weitere Region profitiere davon, wenn es der Zentrumsstadt der Ostschweiz verkehrlich gut gehe. Es sei wichtig, dass die Stadtbehörden im Gespräch mit den eigenen, aber auch den Kantonsratsmitgliedern aus anderen Regionen seien, und zwar auch, wenn es um die Weiterentwicklung des ÖV gehe. Daran hapere es heute noch, wurde auch kritisiert.

FDP-Stadtparlamentarier Remo Daguati forderte «einen längerfristigen Befreiungsschlag» in Sachen ÖV für Stadt und Region. Heute drohe St. Gallen als Wirtschaftsstandort abgehängt zu werden – und dabei spiele die mangelhafte Anbindung an den nationalen ÖV eine wichtige Rolle. St. Gallen habe in den vergangenen Jahren wissensbasierte Arbeitsplätze verloren. Das hänge damit zusammen, dass es aufgrund der mangelhaften Anbindung an den Rest der Schweiz schwer falle, Fachkräfte zu rekrutieren. Man müsse beim ÖV einerseits bei der nationalen Anbindung, andererseits bei der Verbesserung der regionalen und innerstädtischen Verbindungen am Ball bleiben.

Tramprojekt bringt Dynamik in die Stadtentwicklung

Rolf Geiger betonte die Bedeutung von ÖV-Projekten als Taktgeber für die

Stadtentwicklung. Ein Tramprojekt etwa dürfe man nicht nur von seinen Kosten her beurteilen. In der politischen Wertung müssten auch andere positive Effekte auf die Stadt mitberücksichtigt werden. So ein Grossprojekt könne nämlich eine Dynamik auslösen, die für die Gesamtentwicklung von Stadt und Region positiv sei.

Das IGÖV-Podium vom Samstag im St. Galler Busdepot war prominent besetzt. Neben Stadtrat Peter Jans und seinem Vorgänger Fredy Brunner diskutierten FDP-Stadtparlamentarier Remo Daguati, Rolf Geiger von der Regio AR-St. Gallen-Bodensee und FDP-Kantonsrätin Isabel Schorer. Moderiert wurde die Diskussion von IGÖV-Vizepräsident Felix Gemperle. Im über 60-köpfigen Publikum sassen unter anderem Regierungsrat Bruno Damann und der neugewählte GLP-Nationalrat Thomas Brunner.

Schon die Vorarbeiten sind anspruchsvoll

Voraussetzungen Stadtrat Peter Jans, der Nachfolger von Fredy Brunner, stellte am IGÖV-Podium vom Samstag auch seine persönliche Meinung zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt vor. Für ihn braucht es auf der S-Bahn rasch einen «soliden» Viertelstunden-Takt. Dieser sei heute in Winkeln, Bruggen und im Haggen nicht gegeben. Daran müsse man arbeiten. Unterstützung erhielt Jans in dieser Frage am Samstag von Patrick Ruggli, dem Leiter des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr. Er liess durchblicken, dass auch der Kanton nicht ganz an die Behauptung von SBB und Bundesamt für Verkehr glaubt, dass Verbesserungen für die S-Bahn im

Westen St. Gallens nur mit Investitionen von 300 bis 400 Millionen Franken zu erhalten sind. Man verhandle daher in dieser Sache weiter mit den Bundesstellen; eine nächste Sitzung stehe bereits für November auf dem Programm.

Städtischer ÖV als Kombination aus S-Bahn, Tram und Bus

Langfristig glaubt Stadtrat Peter Jans, dass es das Tram auf der Längsachse von Gossau durch St. Gallen bis Wittenbach braucht, und zwar «wo nötig und möglich» auf einem eigenen Trassee und ohne Halte an Lichtsignalen. Der Bus bleibt für ihn aber für Quartiere ohne S-Bahn und Tram sowie als Zu-

bringer zu und als Verbindung zwischen Bahn-Knotenpunkten wichtig.

Für Peter Jans müssen allerdings einige Voraussetzungen noch geschaffen werden, damit ein Quantensprung im öffentlichen Stadtverkehr möglich ist. So müsse eine zeitgemässe ÖV-Organisation durch Zusammenschluss der Verkehrsträger (VBSG, Regiobus, Appenzeller Bahnen) entstehen. Dies, damit an die Stelle betriebswirtschaftlicher Optimierungen bei drei Einzelunternehmen ein Gesamtkonzept für den ÖV treten könne. Es gehe zudem auch nicht ohne Investitionsbereitschaft von Kantonsregierung und Kantonsparlament. Das schliesse die Bereitschaft ein, Vorleistungen zu erbrin-

gen, die erst später Vorteile brächten. Und: In der Stadt brauche es die Bereitschaft, den ÖV fahren zu lassen, ihm also im Verkehr konsequent erste Priorität einzuräumen, sagte Jans. (vrr)



Stadtrat Peter Jans. Bild: Michel Canonica

Ereignisse

St. Gallen und das Tram

18. Dezember 1884 Der Bundesrat erteilt eine Konzession für eine Trambahn in St. Gallen. 45 Pferde sollen zehn Tramwagen durch die Stadt ziehen. Die Konzession erlischt 1886 unbenutzt.

1889 Projekt einer dampfbetriebenen Schmalspurbahn vom Stocken über St. Gallen nach Rorschach mit Abzweigung nach Horn.

Ab Herbst 1893 Initiative für eine Trambahn in der Stadt St. Gallen. Am 8. November Bewilligung durch die Stadtbehörden. Am 23. Dezember 1894 Konzession durch den Bundesrat. Am 10. November 1895 Bürgerentscheid, dass die Stadt das Projekt übernehmen und betreiben soll.

20. Mai 1897 Nach einer Bauzeit von 16 Monaten nimmt die Trambahn zwischen den Endpunkten Stocken sowie Krontal und Heiligkreuz den Betrieb auf. Investiert werden knapp 1,1 Millionen in die Bahn und 880 000 Franken in Anpassungen am Elektrizitätswerk.

18. Juli 1950 Erstmals fährt ein Trolleybus vom Bahnhof ins Rietbüsli. Die Umstellung wurde seit 1941 geprüft, im Herbst 1941 vom Volk verworfen und am 23. Mai 1948 klar gutgeheissen.

30. September 1957 Letztmals verkehrt das Tram auf der bereits verkürzten Strecke Schönenwegen über den Hauptbahnhof ins Neudorf. Die Umstellung auf den Trolleybus ist abgeschlossen.

1980er- und 1990er-Jahre «Visionen» von Verbänden und Privaten für den ÖV in St. Gallen: Darunter ist eine Monorail-Bahn durch den Sittergraben zum Säntispark oder eine Hochbahn vom Bahnhof Winkeln via neues Fussballstadion zum Säntispark. Die meisten Ideen schaffen es nicht über Zeitungsberichte hinaus.

Mitte der 2000er-Jahre In Zusammenhang mit Überlegungen zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Stadt taucht die Idee der Wiedereinführung des Trams auf. Die Stadt lässt die Machbarkeit abklären. Der 2012 verabschiedete Richtplan der Stadt geht von einer Entscheidung über die Einführung des Trams bis 2015 aus.

September 2017 Der St. Galler Stadtrat entscheidet in Abstimmung mit dem Kanton, das «St. Galler Tram» auf Eis zu legen. Dies, weil die nötigen Transportkapazitäten für 20 bis 25 Jahre mit einem ausgebauten Bussystem bewältigt werden können.

26. Oktober 2019 An einem Anlass der IG öffentlicher Verkehr (IGÖV) Ostschweiz wird über die langfristige Zukunft des ÖV in der Stadt St. Gallen diskutiert. Die einhellige Meinung ist, dass man jetzt damit beginnen muss, Zukunftsprojekte aufzugleisen. Das Tram bleibt eine langfristige Option. (vrr)