

## «Direkte Verbindungen sind wichtig»

Stadtrat Peter Jans kann der Mobilitätsstudie 2040 der Bürgerlichen viel Gutes abgewinnen. Er setzt allerdings ein Fragezeichen hinter die Reduktion der Buslinien. Diese sei vom Viertelstundentakt der S-Bahn abhängig – aber nicht nur.

Luca Ghiselli

Sie liess aufhorchen: Die Studie «Mobilität 2040» von TCS, Wirtschaft, Gewerbe- und Hauseigentümerverband schlägt verkehrspolitische Töne an, wie man sie aus diesen Kreisen normalerweise nicht hört. Die mittelfristige Reduktion der Parkplätze in der Innenstadt etwa. Oder der klare Fokus auf den öffentlichen Verkehr. Oder die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Entsprechend gab's auch auf linksgrüner Seite Beifall für die Ideen und Vorschläge. Herzstück des Konzepts sind sechs sogenannte Hubs: Am Hauptbahnhof, in St. Fiden, Winkeln, am zusammengelegten Westbahnhof, in der Lustmühle und in Wittenbach sollen Drehscheiben entstehen, welche die Quartiere beleben und das Umsteigen vom einen auf den anderen Verkehrsträger erleichtern sollen. Vom Bus auf die Bahn, vom Velo auf die Bahn, und umgekehrt.

Die Verfasser der Studie bezeichnen sie als Pendant zum städtischen Mobilitätskonzept 2040. Man wolle Denkanstösse liefern und die politische Diskussion über die künftige Mobilität in der Stadt fördern. Das scheint gelungen. Nur: Braucht das Mobilitätskonzept der Stadt ein Pendant? Und wie steht Peter Jans, Direktor Technische Betriebe und zuständiger Stadtrat für VBSG, Umwelt und Energie, zu den Vorschlägen von TCS, Gewerbe, Wirtschaft und Hauseigentümern?

### Geeint für den Viertelstundentakt der S-Bahn

Eines vorweg: Auch Jans kann dem Papier viel Positives abgewinnen. «Das Konzept beinhaltet interessante Ansätze und ist ein wertvoller Beitrag.» Dass 2021 selbst bürgerliche Kreise keinen Ausbau der Strassenkapazität mehr fordern und sogar eine Parkplatz-Reduktion in der Innenstadt vorschlagen, sei erstaunlich. «Es sind neue Töne.» Die Mobilitätsstudie sieht Jans nicht als Konkurrenz zum städtischen Mobilitätskonzept, im Gegenteil: «Wir haben immer gesagt, dass das städtische Konzept nicht statisch ist und neue Überlegungen und Aspekte einfließen können.» So sei es auch mit der vorliegenden Studie.

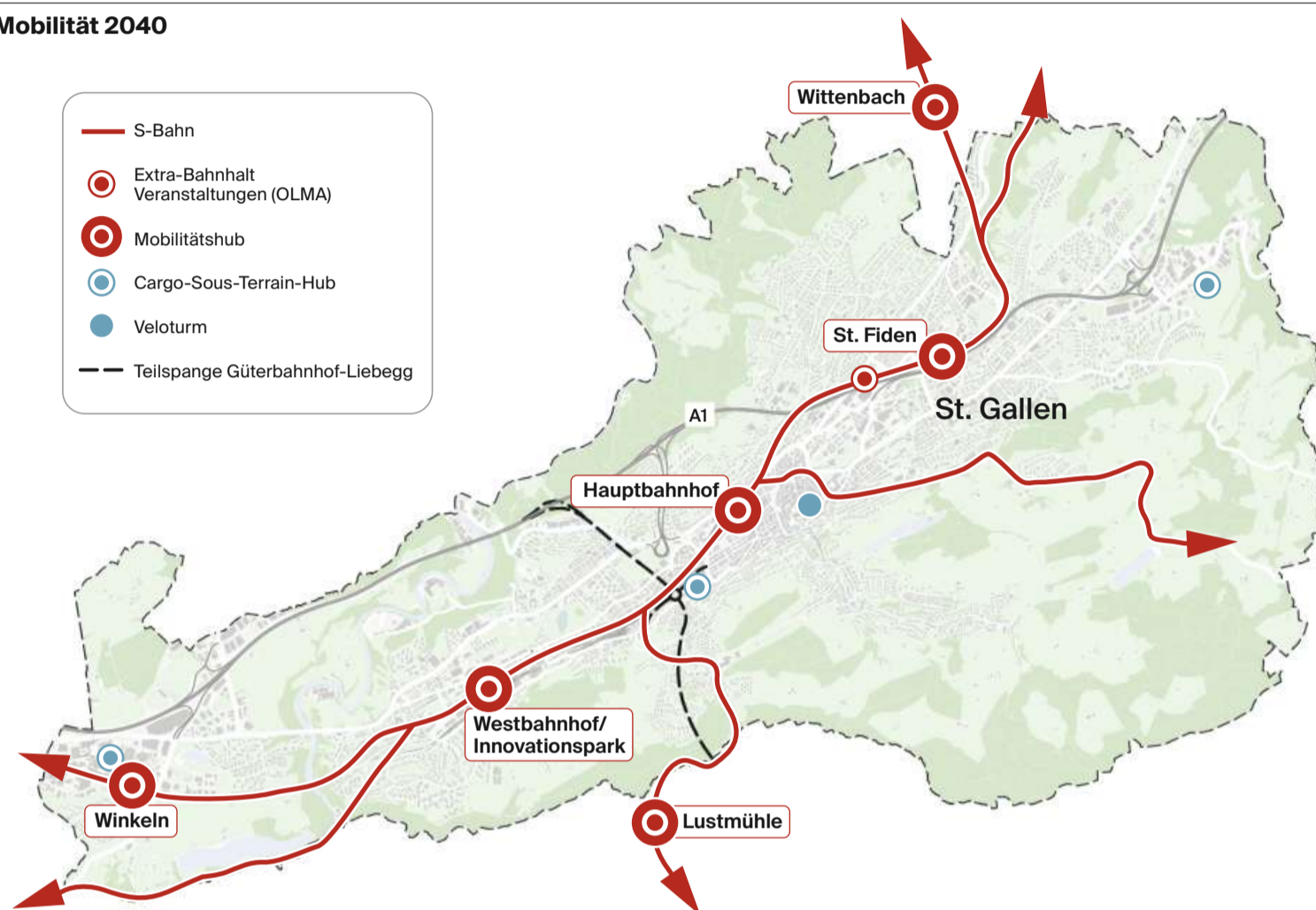
Vieles, was in der Studie vorgeschlagen werde, sei im Sinn des städtischen Mobilitätskonzepts. Etwa das clevere Kombinieren verschiedener Verkehrsträger, die Steigerung der Erreichbarkeit oder der Ausbau des Velonetzes. Jans' Haltung zur Hub-Idee ist allerdings differenzierter: «Sie bedingt den Viertelstundentakt der S-Bahn. Für diesen setzt sich der Stadtrat stark ein, er liegt aber nicht in unserer Kompetenz.» Hier seien Kanton und Bund gefragt, die gewünschte Lösung herbeizuführen. «Es ist wichtig, dass alle politischen Akteure in der Stadt geschlossen hinter diesem Ziel stehen.»

### Der erste Hub in Wittenbach gerät ins Stocken

Dank der Hubs, so der Vorschlag der Studie, könne das Busnetz entflochten werden. Busse würden hauptsächlich die Hanglagen auf der Nord-Süd-Achse erschliessen und die Hubs mit den Quartieren verbinden. Jans ist da vorsichtig: «Selbst wenn wir den Viertelstundentakt erreichen, bleibt fraglich, ob das Bussystem wirklich so radikal umgebaut werden kann wie die Studie es vorschlägt.»

Bereits jetzt setzt sich die Stadt mit der Idee eines ÖV-Hubs auseinander,

### Studie Mobilität 2040



Quelle: TCS Regionalgruppe St. Gallen und Umgebung; Grafik: jn

## «Der unterirdische S-Bahn-Halt bei der Olma ist eine Utopie.»



**Peter Jans**  
Stadtrat St. Gallen, Direktor Technische Betriebe

wenn auch weit weniger umfassend als es die Studie der bürgerlichen Verbände vorschlägt. In Wittenbach sollen bauliche Verbesserungen für den Bahnhof erfolgen. Im Agglomerationsprogramm der vierten Generation sind dafür 3,2 Millionen Franken vorgesehen. Zudem gibt es Pläne, wonach die Postautolinie 201 Arbon – St. Gallen nicht mehr ins Stadtzentrum fährt, sondern in Wittenbach endet. Passagiere sollen dort auf die Bahn umsteigen. Es gebe aber Widerstände, sagt Jans. Einerseits von Gemeinden, die Nachteile befürchten, weil die direkte Verbindung in die Stadt wegfallen würde. Andererseits vom Kanton, der aufgrund der angespannten finanzpolitischen Lage das



Die Hubs sollen verhindern, dass alle Busse ins Zentrum fahren und dort Busstaus verursachen.

Bild: Tobias Garcia

Projekt nochmals verschoben hat. Die Umsetzung erfolgt also nicht auf den Fahrplanwechsel im Dezember, sondern frühestens per Ende 2022.

Das Beispiel des geplanten Hubs in Wittenbach zeigt laut Jans: Direkte Verbindungen seien für ÖV-Kunden weiterhin wichtig. Die innerstädtischen Hubs würden aber bedeuten, dass man auf dem Weg vom Aussenquartier ins Zentrum umsteigen müsste – vom Bus auf die S-Bahn. Wer in der Russen wohnt, müsste demnach mit dem Bus zum neuen Westbahnhof nach Haggen oder nach Winkeln und von dort aus mit dem Zug ins Zentrum. «Das muss man hinterfragen und genau anschauen», sagt Jans. Er sei aber der Ansicht,

dass es auch mit Viertelstundentakt der S-Bahn Buslinien auf der Längsachse brauche. «Ich habe den Eindruck, dass die Zahl der Buslinien, die man mit dem Viertelstundentakt streichen oder kürzen kann, überschätzt wird.»

### Bussystem prüfen, sobald Viertelstundentakt Tatsache ist

Sicher ist: Sobald der S-Bahn-Ausbau Tatsache ist, werden Stadt und Kanton ihr Busangebot gründlich prüfen. «Man wird über die Bücher gehen und genau anschauen, welche Linien dann wie optimal geführt werden.» Ist dann die Erneuerung der VBSG-Flotte, die am 26. September zur Abstimmung kommt, allenfalls schon bald obsolet? «Keines-

falls», sagt Jans mit Verweis auf den Zeithorizont. «Wir sprechen hier von 2035 oder später. Bis dann hat auch die neue Flotte ihre Lebensdauer erreicht.»

Wenig begeistert zeigt sich der Direktor der Technischen Betriebe auch über die Idee eines zusätzlichen, unterirdischen S-Bahn-Halts beim Olma-Areal. «Das ist eine Utopie.» Über das Jahr gesehen könnte man nie die nötige Passagierfrequenz erreichen, die eine solche Investition rechtfertigen würde, sagt Jans. «Ausserdem ist es das erklärte Ziel, Olma-Besucher durch die Stadt zu führen, wenn sie schon nach St. Gallen kommen.» Und wer das nicht könne oder wolle, könne immer noch bequem in St. Fiden aussteigen.