

Vorlage Stadtparlament

Datum	28. August 2018
Beschluss Nr.	2066
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Barbara Hächler, Remo Daguati, Sandra Steinemann, Doris Königer, Daniel Rüttimann: "Anschlüsse Bus-Bus und Fernverkehr-Bus in den Abendstunden"; schriftlich

Barbara Hächler, Remo Daguati, Sandra Steinemann, Doris Königer, Daniel Rüttimann sowie 49 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 26. Juni 2018 die beiliegende Interpellation "Anschlüsse Bus-Bus und Fernverkehr-Bus in den Abendstunden " ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

1.1 Angebotsbestellung und Fahrplanplanung öV

Grundlage der Fahrplanplanung im öffentlichen Verkehr bildet das bestellte Angebot. öV-Besteller ist seit 2016¹ ausschliesslich der Kanton. Er legt das Angebot jeweils für zwei Jahre aufgrund der verkehrlichen Konzepte, Planungen und Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit fest. In der kantonalen Entscheidung berücksichtigt werden auch die Offerten der Transportunternehmungen.

Gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; sGS 710.51) kann der Kanton Planungsaufgaben im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs durch Vereinbarung auf eine politische Gemeinde mit erheblichem Ortsverkehr übertragen. Eine solche Vereinbarung besteht mit dem Tiefbauamt der Stadt St.Gallen (TBA). Gestützt auf diese Vereinbarung beantragt das TBA die Planung neuer Konzepte und Angebote beim Amt für öV des Kantons St.Gallen (AöV). Das AöV entscheidet, ob die Planung gestartet werden soll; das TBA der Stadt plant anschliessend im Auftrag des AöV. Der Entscheid zur Umsetzung der geplanten Massnahmen erfolgt durch das AöV.

Alle 5 Jahre kann der Stadtrat seine Angebotsanpassungsbegehren im Rahmen der Eingabe des ÖV-Programms dem Kanton unterbreiten. In einem Abstand von 2 Jahren kann der Stadtrat zudem dem Kanton seine Angebotsanpassungsbegehren im Rahmen der Eingabe zur Fahrplan-Vernehmlassung

¹ Bis Ende 2015 bestellte die Stadt den Ortsverkehr und der Kanton den Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung sowie den Regionalverkehr. Infolge der Anpassungen des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV; sGS 710.5) sowie der entsprechenden Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; sGS 710.51) bestellt der Kanton seit 1. Januar 2016 das gesamte Bus-Angebot. Die politische Gemeinde kann jedoch mit Zustimmung des Kantons ergänzende Angebote für den öffentlichen Personenverkehr auf ihrem Gemeindegebiet bestellen.

bekanntgeben. Die Entscheidungen bezüglich des öV-Programmes fällt der Kantonsrat, diejenigen der Fahrplananpassungen das AöV.

Die Planung eines Fahrplans ist insgesamt eine höchst komplexe Angelegenheit. Es sind zahlreiche, sich teilweise widersprechende Rahmenbedingungen und Wünsche zu berücksichtigen. Neben infrastrukturellen Einschränkungen (Engpässe neuralgischer öV-Knoten, Abwicklung neuralgischer Lichtsignalanlagen) beeinflusst die Fahrplangestaltung sowohl die Abstimmung der eigenen Linien (versetztes Fahren von teilweise parallel verlaufenden Linien, wichtige Umsteigepunkte) als auch die Angebote der übrigen öV-Anbieter (Anschlussicherung an den Bahnhöfen bzw. wichtigen Bus-Umsteigepunkten). Damit sind auch Fragen der Benutzerfreundlichkeit verbunden (Fahrplanmerkbarkeit).

In der Stadt St.Gallen ist bezüglich Kapazität der Bahnhofplatz das Herz für das gesamte Busnetz. Gemäss dem dem Neugestaltungsprojekt zugrunde gelegten Konzept verkehren die Buslinien neu grundsätzlich im Durchflusssystem und ohne längere Aufenthalte. Entsprechend wurde die Anzahl Haltekannten reduziert. Der Hauptbahnhof ist für die VBSG St.Gallen zugleich der zentrale Anschlusspunkt für den überregionalen, regionalen und lokalen Verkehr. Entsprechend steht der Bahnhofplatz im Zentrum der Fahrplanplanung. Die Koordination der unterschiedlichen öV-Angebote am Hauptbahnhof ist indes hoch komplex und insgesamt sehr herausfordernd. Innerhalb des VBSG-Netzes sind Anschlüsse weiterer Busumsteigepunkte (z.B. Neudorf, Heiligkreuzstrasse) zu beachten. Für die Regionalbusse sind ferner weiterführende Bahnanschlusspunkte (z.B. Gossau, Heiden, Rorschach, Wittenbach) von Bedeutung. Bei den Anschlussicherungen der Bahnhöfe stellt sich zudem die Frage, auf welchen Zug und in welche Richtung diese erfolgen resp. priorisiert werden sollen. Optimierungen für eine bestimmte (i.d.R. überregionale) Zugabfahrt (z.B. der Intercity nach Zürich) führen oftmals zu Verschlechterungen für andere Zuganschlüsse (z.B. die Zugankunft des Intercity aus Zürich).

1.2 öV-Konzept und Anschlussverbesserungen 2019

Die Fachstellen des Kantons und der Stadt haben, unter anderem ausgelöst durch die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, das Buskonzept St.Gallen Ost / Oberthurgau erarbeitet. Dieses Buskonzept legt den Fokus auf die Hauptverkehrszeiten (HVZ) und die diesbezüglich notwendigen Anpassungen der Buslinien, da der HVZ-Betrieb massgebend ist für die Dimensionierung der meisten Strassen-Infrastrukturen. Auf eine Fokussierung auf die Randzeiten wurde dabei bewusst verzichtet, um zeitnah ein angepasstes Konzept erarbeiten zu können, welches für den grössten Teil des öV-Fahrplanes eine optimale Lösung darstellt; dies im Bewusstsein, dass für die Spezialfälle (Randzeiten) zeitnah Optimierungen aufgrund der Erfahrungen im Betrieb vorgenommen werden müssen. Das öV-Konzept wird auf Dezember 2018 eingeführt.

Die VBSG haben die Gelegenheit genutzt und neben der Umsetzung des öV-Konzeptes weitere Fahrplanverbesserungen für den Fahrplan 2019 vorgenommen. Insbesondere wird in den Randstunden eine Verbesserung der Anschlusszeiten der ankommenden Fernverkehrszügen aus Zürich

(s. Beilage) geschaffen. Die Anschlusszeiten können sodann auf den Hauptlinien, resp. deren Stammlinien, fast durchgehend auf unter 10 Minuten gesenkt werden.

Zusätzlich wird mit der Einführung des Fahrplans 2019 mit einer optimierten Busanordnung der Umsteigevorgang auf dem Bahnhofplatz erleichtert. Unter Berücksichtigung der Anzahl Busse und der

vorhandenen Kapazität wurde versucht, die Busse so auf die Haltekanten zu verteilen, dass sämtliche in dieselbe Richtung verkehrenden Busse ab derselben Kante verkehren.

Nach Inbetriebnahme des neuen öV-Konzeptes sind für die Randzeiten und den Wochenendbetrieb grundsätzliche weiterführende Überlegungen bezüglich Anschlusssicherung sowie eine minimale Erreichbarkeit der Quartiere geplant. Aufgrund der mannigfaltigen Herausforderungen werden allerdings auch dann nicht alle Begehren berücksichtigt werden können.

1.3 Fahrplan 2020 und 2021, Anträge des Stadtrats

Für den Fahrplan 2020 und 2021 hat der Stadtrat mit Schreiben vom 14. Juni 2018 dem Amt für öV des Kantons St.Gallen (AöV) die Begehren der Stadt St.Gallen für Angebotsverbesserungen mitgeteilt. Der Stadtrat beantragte dabei die Prüfung von Bahn- und Bus-Angebotsanpassungen. Bezüglich des Bus-Angebotes wurden dabei neben Verbesserungen in den Hauptverkehrszeiten auch Massnahmen für die Randzeiten beantragt:

- Linie 1 / 2 Winkeln – Stephanshorn / Wolfganghof – Guggeien: Verdichtung des Angebotes vom 20'-Takt auf 15'-Takt am Abend: Werktags 20.00 - 24.00 Uhr und samstags 19.00 - 24.00 Uhr (Priorität 1)
- Linie 3 / 4 Abtwil SG, St.Josefen – Heiligkreuz / Säntispark – Wittenbach; Verdichtung in Randstunden von jeweils 30'-Takt auf 20'-Takt (Priorität 2)
- Linie 5 Rotmonten – Bahnhof St.Gallen – Riethüsli; Verdichtung des Angebotes von 20'-Takt auf 15'-Takt am Abend (Priorität 1)
- Linie 7 / 8 Hinterberg – Neudorf / Wendeplatz Stocken – Neudorf; Verdichtung in Randstunden von jeweils 30'-Takt auf 20'-Takt (werktags von 20.00 - 24.00 Uhr und samstags von 19.00 - 24.00 Uhr); Priorität 2
- Linie 10 Ast Bahnhof St.Gallen – Oberhofstetten; werktags am Abend Stunden-Takt (zumindest von 20.00 - 22.00 Uhr); Priorität 2
Linie 10 Ast Bahnhof St.Gallen – Oberhofstetten; Sonntag: Stunden-Takt 9.00 - 17.00 Uhr; Priorität 3.

Der Stadtrat hat im selben Schreiben grundsätzliche Überlegungen für die Randzeiten sowie den Wochenendbetrieb bezüglich Anschlusssicherung sowie minimaler Erreichbarkeit der Quartiere gefordert. Aus Sicht des Stadtrates soll unter der Leitung des AöV und unter Miteinbezug der Verkehrsfachleute der Stadt ein Konzept „öV-Konzept Randstunden / Wochenende“ erarbeitet werden.

1.4 Finanzierung

Für die Umsetzung des Angebotes für den öffentlichen Personenverkehr ergeben sich Gesamtkosten für die Transportunternehmungen. Nach Abzug der Einnahmen (Einzelbillette, Anteil an den Abonnements) ergeben sich die sogenannt ungedeckten Kosten des öV. Diese ungedeckten Kosten werden im Grundsatz² aufgeteilt auf einen Kantonsanteil von 50 % und einen Gemeindeanteil (Gemeindepool) von 50 %. Für die Berechnung des Anteils einer politischen Gemeinde am Gemeindepool wird dabei ihre Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu drei Vierteln und ihre

² Für die Ausnahmefälle (Linien im Versuchsbetrieb, Linien mit Beteiligung des Bundes, von der Gemeinde bestellte ergänzende Angebote) kann die Aufteilung davon abweichen; vgl. Gesetz über den öffentlichen Verkehr GöV, sGS 710.5, Artikel 12 ff.

Einwohnerzahl zu einem Viertel gewichtet³. Die Erschliessung einer Gemeinde wird dabei aufgrund der (gewichteten⁴) Anzahl Abfahrten der Haltestellen auf Gemeindegebiet berechnet.

2 Fragenbeantwortung

Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass Anschlüsse von Bus zu Bus und Fernverkehr zu Bus in den Randstunden zu einem guten, umfassenden öV-Konzept der Stadt St.Gallen gehören?

Der Stadtrat ist der festen Überzeugung, dass für ein optimales öV-Angebot gute Bus-Bus- und Fernverkehr-Bus-Anschlüsse auch in den Randstunden anzustreben sind. Dabei sind jedoch die vorgängig beschriebenen Rahmenbedingungen, Erschwernisse der Fahrplangestaltung und nicht zuletzt die Frage der Wirtschaftlichkeit⁵ zu berücksichtigen. Im Sinne einer nachhaltigen Lösung planen die Fachleute der VBSG ihre Fahrpläne unter Berücksichtigung sämtlicher Rahmenbedingungen. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen prüft und koordiniert die Fahrpläne aller Transportunternehmungen und gibt allenfalls notwendige Verbesserungen ein.

Welche Lösung kann uns der Stadtrat in der Interpellationsantwort aufzeigen, damit die innerstädtischen VBSG-Anschlüsse ab dem Bahnhofplatz auch in den Randstunden mit kurzen Umsteigezeiten von Osten nach Westen und von Norden nach Süden sowie umgekehrt gewährleistet sind?

Der Stadtrat hat anlässlich der Planung der Fahrpläne 2020 und 2021 im Juni 2018 beim zuständigen kantonalen Amt für öV (AöV) beantragt, dass unter dem Lead des AöV und unter Miteinbezug der Verkehrsfachleute der Stadt zeitnah ein Konzept „öV-Konzept Randstunden / Wochenende“ erarbeitet wird. Darin soll geprüft werden, ob sämtliche Busse, welche die jeweils gleiche Taktfrequenz aufweisen, in den abendlichen Randstunden aufeinander warten können, so dass ein direkter Umstieg auf eine andere Linie gewährleistet ist. Dies hätte jedoch Auswirkungen auf die Fahrplanmerkbarkeit und die Fahrzeiten der Durchmesserlinien. Im „öV-Konzept Randstunden / Wochenende“ sollen solche Ideen bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen geprüft werden.

Kann uns der Stadtrat eine Lösung aufzeigen, welche die VBSG-Abfahrzeiten ab Fahrplanwechsel 2019/2020 auf dem Bahnhofplatz so abstimmt, dass die Fernverkehrsanschlüsse am Abend ab 21.00 Uhr für alle Hauptlinien innert 10 Minuten gewährleistet sind?

Wie erläutert ergeben sich bereits für den Fahrplan 2019 Verbesserungen bezüglich der Fernverkehrsanschlüsse in den Randzeiten. Für die Hauptlinien, resp. deren Stammlinien, können die Anschlusszeiten fast durchgehend auf unter 10 Minuten gesenkt werden (s. Beilage).

³ Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; sGS 710.51), Art. 15.

⁴ Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; sGS 710.51), Art. 17.

⁵ Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; sGS 710.51), Art. 8: Die Wirtschaftlichkeit einer Linie bemisst sich nach ihrem Kostendeckungsgrad.

Für die Aussenäste der Hauptlinien wären Verbesserungen der Fernverkehrsanschlüsse in den Randzeiten indes nur mit ausserordentlichen Anstrengungen zu realisieren. Die Hauptlinien werden als parallele, koordinierte Linien geführt, die eine gemeinsame Stammlinie aufweisen und sich dann in Aussenäste aufsplitten. So weisen beispielsweise die Linien Stephanshorn-Winkeln und Guggeien-Wolfganghof eine gemeinsame Stammlinie zwischen Neudorf und Erlachstrasse auf und sind koordiniert, d.h. die Linien fahren so versetzt, dass auf dem Stamm-Abschnitt der Takt halbiert wird. Um auch auf den aufgesplitteten Aussenästen der Hauptlinien in Randzeiten innert 10 Minuten einen Busanschluss vom Fernverkehr realisieren zu können, müsste die Taktdichte der Linien zusätzlich erhöht werden, da aufgrund der zeitlichen Überlagerung der beiden Linien für einen der beiden Aussenäste eine längere Übergangszeit zwischen Bahn und Bus besteht. Der Sachverhalt sei an einem Beispiel erläutert: Die Linie 1 fährt mit einer optimalen Anschlussicherung von 5 Minuten nach der Ankunft des Fernverkehrs (xx.52) in Richtung Winkeln ab. Damit der Aussenast Wolfganghof ebenfalls eine Anschlusszeit von unter 10 Minuten erreichen kann, müsste der nächste Bus (Linie 2) der überlagernden Linien 1 und 2 bereits 5 Minuten nach dem vorhergehenden Bus vom Bahnhof abfahren. Die Linien 1 und 2 müssten somit jeweils im 10'-Takt verkehren, was einem dichteren Angebot als heute in der Spitzenzeit entspräche. Da sich am Abend die Nachfrage aber verringert, ist eine solche Taktdichte in den Randzeiten nicht gerechtfertigt und entspricht nicht den Zielsetzungen eines wirtschaftlichen öffentlichen Verkehrs.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:
Abderhalden

Beilage:
- Interpellation vom 26. Juni 2018
- Übersicht Randstunden (Fahrplan 2019)