



Öffentlicher Verkehr: Allgemeines

VBSG-Linie 12 „Diagonallinie“; Umwandlung des Versuchsbetriebs in einen regulären Betrieb und Durchbindung mit der Linie 10

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Versuchsbetrieb der VBSG-Linie 12 (Diagonallinie Bahnhof – Klosterviertel – Steinachstrasse – Heiligkreuz – Bruggwald – Abacus-Platz) wird ab Fahrplanwechsel Dezember 2013 in ein reguläres Angebot umgewandelt.
2. Die den Verkehrsbetrieben für den definitiven Betrieb der Linie 12 entstehenden ungedeckten Kosten von jährlich rund CHF 743'000 werden zu Lasten der Laufenden Rechnung (Konto 616.3636 „Verkehrsangebot im Ortsverkehr“) abgegolten.
3. Der Zusammenschluss der Buslinien 10 und 12 mit den vorgesehenen Angebotsverbesserungen sowie dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges wird gutgeheissen.
4. Die durch den Beschluss von Ziff. 3 entstehenden weiteren ungedeckten Kosten von jährlich rund CHF 373'200 werden zu Lasten der Laufenden Rechnung (Konto 616.3636 „Verkehrsangebot im Ortsverkehr“) abgegolten.
5. Für die Beschaffung eines Niederflur-Midibusses wird ein Verpflichtungskredit zulasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe von CHF 500'000 erteilt.
6. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse gemäss Ziffer 2 und 4 nach Art. 8 Ziffer 6 lit. b der Gemeindeordnung je dem fakultativen Referendum unterstehen.

1 Ausgangslage

Das Stadtparlament hat am 18. Mai 2010 den dreijährigen Versuchsbetrieb für eine neue VBSG-Linie 12 (Diagonallinie Bahnhof – Klosterviertel – Steinachstrasse – Heiligkreuz – Bruggwald – Abacus-Platz) gutgeheissen und dafür einen Verpflichtungskredit für die entstehenden ungedeckten Kosten der Verkehrsbetriebe von maximal CHF 1'545'000 erteilt.



Der Versuchsbetrieb wurde auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2010 aufgenommen.

Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen war für diesen Versuchsbetrieb damals kein durchgehendes, sondern analog der VBSG-Linie 10 ein auf die erwarteten Bedürfnisse ausgerichtetes Angebot vorgesehen. Von Montag bis Freitag verkehrten die Busse daher während des Fahrplanes 2011 in den Morgen-, Mittag- und Abendspitzen alle 20 Minuten sowie am späteren Abend im Stundentakt. Am Samstag bestand am Morgen ein Stundentakt und am späteren Nachmittag ein 30-Minuten-Takt.

Aufgrund der Erkenntnisse des ersten Betriebsjahres wurde ein Ausbau des Angebots auf der VBSG-Linie 12 beantragt. Das Stadtparlament hat am 30. August 2011 diesem Begehren für die restliche Versuchsbetriebsdauer, d.h. für die Fahrplanjahre 2012 und 2013 zugestimmt und für die damit verbundenen Mehrkosten von insgesamt CHF 495'000 einen entsprechenden Zusatzkredit erteilt.

2 Ergebnisse Versuchsbetrieb

2.1 Fahrgastzahlen

Für die Weiterführung des Betriebes der VBSG-Linie 12 wurde als Zielwert ein Kostendeckungsnachweis von 30 % festgelegt. Je nach Angebotsausbau und den dementsprechend erwarteten Kosten veränderte sich je Fahrplanjahr auch der Zielwert. So wurde der Kostendeckungsgrad von 30 % im Fahrplanjahr 2011 mit rund 660 Fahrgästen, im Fahrplanjahr 2012 mit rund 940 und im Fahrplanjahr 2013 mit rund 1'070 Fahrgästen pro Tag erreicht.

Die Auswertungen der Fahrgastzahlen der Verkehrsbetriebe St.Gallen zeigen folgendes Resultat:

| Jahr | Total Einsteiger/innen / Jahr | Total Ø Einsteiger/innen Montag – Samstag (Personen / Tag) | Zielwert Ø Einsteiger/innen Montag – Samstag (Personen / Tag) |
|--------------------|--|--|---|
| 2011 | 191'674 | 628 | 664 |
| 2012 | 303'131 | 994 | 936 |
| 2013 (Jan. - Feb.) | 361'297 (Hochrechnung) | 1'185 | 1'065 |



Im Jahre 2011 nutzten durchschnittlich 628 Fahrgäste (Einsteiger/innen) pro Tag das neue Busangebot. Für das erste Versuchsjahr wurde das Ziel somit knapp nicht erreicht. Im Jahre 2012, dem zweiten Versuchsjahr, wurde mit Frequenzen von durchschnittlich 994 Fahrgästen pro Tag die Zielvorgabe überschritten. Gestützt auf die Werte der ersten beiden Monate im Jahre 2013 werden (hochgerechnet auf den Jahreswert) Frequenzen von durchschnittlich rund 1'190 Fahrgästen pro Tag prognostiziert, womit der geforderte Zielwert deutlich erreicht würde.

Es zeigte sich, dass die Linie 12 im Laufe des Versuchsbetriebes unterstützt durch den Ausbau des Angebotes massiv an Bedeutung gewonnen hat. Weil das aktuelle Angebot den Zielwert überschreitet, kann der Versuch als Erfolg gewertet werden.

2.2 Kundenbefragungen

Im September 2011 sowie im September 2012 wurde in den Bussen der Linie 12 jeweils eine grosse Kundenbefragung durchgeführt. Aufgrund der rund 570 resp. 490 ausgefüllten Fragebögen konnten u.a. folgende Rückschlüsse gezogen werden:

- Die meisten Fahrgäste nutzten bereits vor der Inbetriebnahme der Linie 12 das ÖV-Angebot. Jedoch konnten auch einige Personen zum Umsteigen vom Auto auf den Bus bewegt werden (3 % der Fahrgäste der VBSG-Linie 12 im Jahre 2011 resp. 4 % im Jahre 2012). Aufgrund des bestehenden dichten ÖV-Angebotes ist diese Umlagerung als Erfolg zu werten, insbesondere da Modal-Split-Veränderungen schwierig zu erreichen sind; so nahm der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in den Agglomerationen zwischen 2005 und 2010 um gesamthaft 3 % zu.
- 5 % der Fahrgäste im Jahre 2011 resp. 13 % im Jahre 2012 haben aufgrund der Einführung der Linie 12 ein Monats- oder Jahresabonnement gekauft.
- 94 % der Passagiere im Jahre 2011 bzw. 88 % im Jahre 2012 sind mit der neuen Linie zufrieden bis sehr zufrieden.
- Verbesserungspotential wird insbesondere bei der Pünktlichkeit und teilweise bei der Einführung von Sonntags- resp. zusätzlichen Samstagskursen gesehen.

Insgesamt kann aufgrund des Vergleichs der Kundenbefragungen 2011 – 2012 festgestellt werden, dass die Bedeutung der Linie im Jahre 2012 deutlich gestiegen ist. Dies zeigt auch, dass solche neuen ÖV-Angebote bis zur Etablierung eine gewisse Zeit brauchen.

2.3 Fahrzeitmessung

Zentrales Problem ist die knapp bemessene fahrplanmässige Fahrzeit von 20 Minuten pro Richtung (inkl. Pufferzeiten am Linienende) ab der Endhaltestelle. Die effektive Fahrzeit beträgt bei der Linienführung über die südliche Altstadt 23 Minuten und bei der Route via



Marktplatz-Burggraben 22 Minuten. Mit entsprechenden Pufferzeiten wären knapp 30 Minuten statt der für einen ordentlichen Betrieb zur Verfügung stehenden 20 Minuten erforderlich. Eine effektive Verbesserung auf der heutigen Strecke kann nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug erreicht werden.

2.4 Linienführung

Im ersten Versuchsjahr fuhr die VBSG-Linie 12 – bedingt durch die Bauarbeiten in der südlichen Altstadt – über den Marktplatz. Es zeigte sich, dass mit der Linienführung Bahnhof – Bleicheli – Einstein – Marktplatz der Fahrplan nicht eingehalten werden konnte, da im Bereich des Oberen Grabens auf der Höhe der Fussgängerquerung Vadianstrasse grosse Fahrzeitverluste entstanden. Die Linienführung wurde deshalb während des Baus der südlichen Altstadt via Poststrasse direkt zum Marktplatz umgelegt. Ab dem zweiten Versuchsjahr konnte die Linie auf der „Originalroute“ durch den Stiftsbezirk geführt werden.

Die Haltestelle Spitalstrasse wurde in den ersten beiden Jahren wegen der Bauarbeiten am Kantonsspital leicht verschoben und im Bereich der Passerelle platziert. Die Haltestelle wird jedoch voraussichtlich ab Sommer 2013 am eigentlichen Standort betrieben.

Mit der Linienführung über die südliche Altstadt können dieses Quartier und auch das UNESCO-Weltkulturerbe Stiftsbezirk St.Gallen an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Diese Route wird aufgrund der Erfahrungen aus dem Betrieb als die zweckmässigerer der beiden bisher gefahrenen Strecken erachtet.

2.5 Fazit

Da der erforderliche Kostendeckungsgrad im zweiten Versuchsjahr erreicht wurde und gemäss den Prognosen auch im dritten Jahr erreicht wird, wurden Überlegungen für eine zweckmässige Überführung des Versuchsbetriebes ins Definitivum vorgenommen. Dadurch ist jedoch eine Erhöhung der Fahrplanstabilität zwingend notwendig. Die Linienführung über die südliche Altstadt ist dabei derjenigen über den Marktplatz vorzuziehen.

3 Erhöhung Fahrplanstabilität

Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ist entweder die notwendige Fahrzeit zu reduzieren oder ein zusätzliches Fahrzeug einzusetzen.

Alle verhältnismässigen Verbesserungen zur Entschärfung des Fahrzeitproblems auf der heutigen Strecke sind ausgeschöpft (u.a. Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen). Daher sind in einem ersten Schritte alternative Routen zu prüfen, mit dem Ziel, die Fahrzeit zu reduzieren. Ist dies nicht möglich, so ist ein zusätzliches Fahrzeug notwendig. Für einen sinnvollen Einsatz des zusätzlichen Fahrzeuges sind Angebotsanpassungen zu prüfen.



3.1 Alternative Routen

Als alternative Routen wurden diverse Linienführungen (beispielsweise via Marktplatz – Rorschacher Strasse, Linsebühlstrasse – Singenbergstrasse, Linsebühlstrasse – Flurhofstrasse) untersucht. Keine der Varianten konnte die notwendigen Zeitvorgaben erreichen, zudem wären teilweise erhebliche Massnahmen wie beispielsweise die Aufhebung von 40 Parkplätzen für die Linienführung via Linsebühlstrasse notwendig. Daher wurden alle geprüften alternativen Linienführungen verworfen.

Auch Ideen betreffend Linienverkürzungen (z.B. statt bis Abacus-Platz nur bis Wendeplatz Heiligkreuz) wurden untersucht, jedoch ebenfalls als nicht zweck- und verhältnismässig beurteilt.

3.2 Angebotsanpassungen mit einem zusätzlichen Fahrzeug

3.2.1 Verlängerung bis Wittenbach (Kappelhof)

Für einen definitiven Betrieb käme eine Verlängerung der Linie auf dem Gebiet der Gemeinde Wittenbach in Frage. Für die Variante „Verlängerung bis Kappelhof“ würde ein zusätzlicher vierter Bus benötigt.

Die Gemeinde Wittenbach als Kostenträgerin dieser Verlängerung erachtet eine solche Massnahme erst im Zusammenhang mit einer späteren grösseren Überbauung im Gebiet Kappelhof, welche sicherlich nicht vor 2018 erfolgen wird, als verhältnismässig und prüfenswert.

3.2.2 Verknüpfung der Linien 10 und 12

Heute wird die Linie 10 mit einem Fahrzeug betrieben, wobei von Montag bis Samstag ein 30'-Takt mit Angebotslücken besteht. Die Linie 12 wird mit zwei Fahrzeugen betrieben, obwohl zugunsten einer ausreichenden Fahrplanstabilität eigentlich drei Fahrzeuge notwendig wären. Die Linie 12 wird von Montag bis Freitag weitgehend im 20'-Takt betrieben und am Samstag im Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt Anfang Nachmittag.

Aufgrund des Einsatzes der gleichen Fahrzeugtypen, vergleichbarer Fahrplanangebote und der Endhaltestelle beider Linien auf dem Bahnhofplatz prüften das Tiefbauamt und die VBSG die Idee, die beiden Linien 10 und 12 zu vereinen. Damit würde eine weitere Durchmesserlinie entstehen, was im Sinne der Fahrgäste und eines effizienten Betriebes sowie der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist.

3.3 Fazit

Für einen zweckmässigen Betrieb sollen die beiden Buslinien 10 und 12 zusammengehängt und aus Gründen der Fahrplanstabilität mit vier Fahrzeugen betrieben werden. Gegenüber heute muss damit ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden.



4 Abklärungen für regulären Betrieb

4.1 Angebot

Bei einem Durchmesserlinienbetrieb der beiden Linien 10 und 12 sind im 20-Minuten-Takt total vier Fahrzeuge und bei einem 30-Minuten-Takt drei Fahrzeuge notwendig. Gemäss den Beschlüssen im städtischen Richtplan (V2.4) ist im innerstädtischen ÖV von Montag bis Samstag tagsüber im Rahmen der Nachfrage mindestens ein Viertelstundentakt anzustreben. Aufgrund der aktuellen Nachfrage und verkehrsplanerischer Überlegungen sollte auf dieser Durchmesserlinie von Montag bis Freitag weitgehend ein 20'-Takt und am Samstag ein 30'-Takt angeboten werden.

Konkret ist vorgesehen, dass gegenüber heute folgende Angebotsverbesserungen vorgenommen werden:

- Von Montag bis Freitag erhält die Linie 10 einen durchgehenden 20'-Takt. Zudem werden die Lücken um 09.00 Uhr und 14.00 Uhr geschlossen. Tagsüber verkehren somit alle Kurse als Durchmesserlinie, nach 20.00 Uhr hingegen ist lediglich noch der Linienast 12 in Betrieb. Bei der Linie 12 ist von Montag bis Freitag kein Angebotsausbau vorgesehen, es ergeben sich lediglich Fahrplanänderungen infolge der Durchbindung sowie des Einsatzes des zusätzlichen Fahrzeuges.
- Am Samstag verkehren grundsätzlich alle Kurse als Durchmesserlinie. Dazu wird von 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr ein durchgehender 30'-Takt (mit drei Fahrzeugen) und von 18.00 Uhr bis 23.00 Uhr ein Stundentakt (mit zwei Fahrzeugen) eingeführt. Damit erhöht sich am Samstag das Angebot auf der Linie 10 am Abend und auf der Linie 12 am Morgen wesentlich.

4.2 Haltestellen

Die bestehenden Haltekanten auf dem Bahnhofplatz und die übrigen Haltestellen auf der Strecke der Linien 10 und 12 werden auch bei einer Verknüpfung der Linien analog zu heute benutzt.

4.3 Winterbetrieb

Die Linie 10 ist aufgrund der Topographie vom Winter stärker beeinflusst als die Linie 12. So kann es sein, dass auf der Linie 10 bereits Schneeketten notwendig sind, während dies auf der Linie 12 noch nicht der Fall ist. Dies kommt an rund 10 – 15 Tagen pro Jahr und dabei vor allem bei den Kursen am frühen Morgen vor. In diesen Zeiten würden die Linien getrennt und beide als Radiallinien verkehren.



5 Kosten

5.1 Gesamtkosten

Es ergeben sich folgende ungedeckten jährlichen Kosten:

| | Total ungedeckte Kosten pro Jahr |
|---|----------------------------------|
| Linie 10 (1 Fahrzeug): heute | 206'000 |
| Linie 12 (2 Fahrzeuge): heute | 790'000 |
| Total Linien 10 und 12: heute | 996'000 |
| Erhöhung der Fahrplanstabilität (Einsatz eines dritten Fahrzeuges auf der Linie 12) | 110'000 |
| Angebotsausbau Montag – Freitag (Linie 10) im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie | 219'000 |
| Angebotsausbau Samstag (Linie 10) | 25'000 |
| Angebotsausbau Samstag (Linie 12) | 35'000 |
| Gesamttotal | 1'385'000 |
| Mehrkosten gegenüber heute | 389'000 |

5.2 Kostenaufteilung

Mit der heutigen Linie 12 wie auch mit der durchgebundenen Linie 10/12 wird Gemeindegebiet von Wittenbach erschlossen, weshalb eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde Wittenbach notwendig ist. Die Aufteilung der Kosten auf die Gemeinde Wittenbach und die Stadt St.Gallen erfolgt analog der Kostenaufteilung beim ÖV-Pool aufgrund der Anzahl Haltestellen und Einwohner/innen. Für den Versuchsbetrieb musste die Gemeinde Wittenbach 5.2 % an die Linie 12 mitfinanzieren; an die Linie 10 leistet sie keinen Beitrag. Somit verbleiben heute für die Stadt Kosten von jährlich CHF 0.95 Mio. für diese beiden Linien:

| | Gesamtkosten | Anteil Stadt |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Linie 10 (1 Fahrzeug): heute | 206'000 | 206'000 |
| Linie 12 (2 Fahrzeuge): heute | 790'000 | 743'000 |
| Total Linien 10 und 12: heute | 996'000 | 949'000 |



Für die durchgebundene Linie mit dem neuen Angebot und mit derselben Berechnungsmethode beträgt der Kostenanteil der Gemeinde Wittenbach 4.54 %, derjenige der Stadt St.Gallen 95.46%. Die Gemeinde Wittenbach wird voraussichtlich am 20. März 2013 die Mitfinanzierung an das vorgeschlagene Angebot im Gemeinderat behandeln.

| | Gesamtkosten | Anteil Stadt |
|---|--------------|--------------|
| Durchmesserlinie 10/12 inkl. Erhöhung Fahrplanstabilität und Angebotsausbau | 1'385'000 | 1'322'200 |
| Erhöhung gegenüber heute | 389'000 | 373'200 |

Die Verbesserungen bezüglich Fahrplanstabilität, Durchmesserlinie und Angebotsausbau kosten die Stadt demnach jährlich CHF 0.373 Mio. Im Vergleich zu den gesamten städtischen Ausgaben für die Abgeltungen an den ÖV von CHF 19.85 Mio. (Budget 2013) sind dies weniger als 2 %.

5.3 Kosteneinsparungen bei anderen Linien (Sparmassnahmen)

Die VBSG prüfen im Rahmen von Fit13^{plus} Sparmassnahmen betrieblicher Art (bsp. Reduktion des Dieserverbrauches durch die Installation eines Programmes zur Getriebeoptimierung sowie durch ökonomische Fahrweise „Ecodrive“). Diese Einsparungen führen zu kleineren ungedeckten Kosten und somit zur Reduktion der Abgeltungen.

Zudem prüft das Tiefbauamt derzeit zusammen mit den VBSG angebotsseitig Sparmassnahmen auf allen Linien. Dies unter der Zielsetzung, dass die Fahrgäste von den Angebotsveränderungen nur wenig spüren. Geprüft werden dabei insbesondere

- Kursausdünnungen zu Randzeiten
- Ausdünnung der Haltestellen im Regionalverkehr.

Aufgrund der derzeitigen Schätzungen sollte die Kostenreduktion für die Stadt St.Gallen die höheren Aufwendungen für die zusätzlichen Ausbauten bei den Linien 10 und 12 mehr als ausgleichen.

6 Entscheid Weiterführung Linie 12 und Zusammenschluss mit Linie 10

6.1 Förderung des öffentlichen Verkehrs

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ angenommen. Gemäss Art. 2 hat die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu sorgen. Die Stadt ist bestrebt, mit dem Ausbau des Angebotes für diese Verkehrsarten das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken. Dementsprechend ist das Gesamtangebot des öf-



fentlichen Verkehrs auszubauen, damit ein möglichst grosser Teil der Mobilitätszunahme aufgefangen, eine Optimierung des Modal Splits erreicht und das Potential des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft werden kann.

6.2 Kommunaler Richtplan

Gemäss den Beschlüssen in Kapitel V2.4 des Richtplanes wird die Bus-Diagonallinie Bahnhof St.Gallen – Abacus-Platz derzeit als Versuch getestet und je nach Ergebnis allenfalls definitiv in das Liniennetz aufgenommen. Als Folgerung des positiven Ergebnisses des Versuchsbetriebes ist daher eine Weiterführung der Linie 12 richtig.

Im Richtplan (Teilkarte V2) wird der Bahnhof St.Fiden als Hauptknoten bezeichnet. Als Folgerung daraus ist auch eine angemessene Anbindung dieses Knotens mit dem Bus notwendig. Dazu ist neben der VBSG-Linie 9 noch ein zusätzliches Angebot erforderlich, was durch die Linie 12 ermöglicht wird.

Gemäss den Beschlüssen im Richtplan (V2.4) soll das Angebotssystem auf Durchmesserlinien beruhen, welche im Durchflusssystem betrieben werden.

6.3 Gesamtbeurteilung

Da der erforderliche Kostendeckungsgrad im zweiten Versuchsjahr erreicht wurde und gemäss den Prognosen auch im dritten Jahr erreicht wird sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, soll der Versuchsbetrieb ins Definitivum überführt werden. Dabei soll zur Verbesserung der Fahrplanstabilität ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden.

Gleichzeitig soll auch die Verknüpfung der Linie 10 und 12 mit entsprechenden Angebotsausbauten realisiert werden.

7 Massnahmen

7.1 Bauliche Massnahmen

Für den regulären Betrieb sind folgende baulichen Massnahmen notwendig:

- Die provisorische Lichtsignalanlage (LSA) an der Lindenstrasse / Äusseren Schellenstrasse ist in eine definitive LSA umzuwandeln.
- Für die Bushaltestelle Bruggwaldpark stadtauswärts werden derzeit vom Tiefbauamt verschiedene Varianten für den definitiven Betrieb geprüft. Es ist mit kleineren baulichen Anpassungen zu rechnen.
- Bei der Haltestelle Bruggwald stadtauswärts wurde während des Versuchsbetriebs für die Ein- und Ausstiegsfläche privater Grund benötigt. Auch hier wird eine definitive Lösung angestrebt.



Für bauliche Sofortmassnahmen für die VBSG-Linie 12 hat der Stadtrat im Jahre 2010 einen Verpflichtungskredit von CHF 250'000 erteilt (Konto 61.5017.101). Ein Teil davon wurde bereits für bauliche Anpassungen im Rahmen des Versuchsbetriebs verwendet. Die beschriebenen weiteren Massnahmen können ohne Kreditbeschluss des Parlamentes im Rahmen der Stadtratskompetenzen umgesetzt werden.

7.2 Fahrzeuginvestitionen

Der angepasste Linienbetrieb erfordert bei den VBSG die Anschaffung eines neuen Busfahrzeuges im Betrag von rund CHF 0.5 Mio.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:
Plan Linienführung
Fahrplan

Konto: 616.3636

zu benachrichtigen:
– Gemeinde Wittenbach

