



---

**Vorlage an den Grossen Gemeinderat** vom 16. Dezember 2003 Nr. 4109

---

## Interpellation

**Interpellation Susanne Schmid-Keller: Mehr KundInnen für die VBSG; schriftlich**

Susanne Schmid-Keller sowie 39 Mitunterzeichnende reichten am 18. November 2003 eine Interpellation: „Mehr KundInnen für die VBSG“ ein (vgl. Beilage 1). Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1. Die Wohnbevölkerung in der Stadt St.Gallen hat gemäss letzter Volkszählung zwischen 1990 und 2000 von 75'200 auf 72'600 Einwohner und Einwohnerinnen abgenommen. Ebenfalls abgenommen haben die in der Stadt wohnhaften Erwerbstätigen (aktive Bevölkerung) von 39'400 auf 37'200 Personen. Die Zahl der in St.Gallen tätigen berufstätigen Personen ist dagegen bei rund 54'000 stabil geblieben. Kaum verändert hat sich die Bevölkerung in den elf Agglomerationsgemeinden, welche im Jahr 2000 bei 146'400 Personen lag. Dagegen hat die Bevölkerung in den Gemeinden ausserhalb der Agglomeration in der weiteren Verkehrsregion St.Gallen zugenommen. Die für den Verkehr massgebenden Mengen von Personenwagen und Motorrädern haben in der Stadt von 25'600 auf 28'300 (10 %) bzw. von 2'100 auf 3'300 (59 %) zugenommen. Die vielfältigen Veränderungen bei der Bevölkerung, den Erwerbstätigen, der Siedlungsstruktur und das ungebremste Wachstum bei der individuellen Motorisierung haben Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der berufstätigen Pendler und Pendlerinnen.

Bei den eidgenössischen Volkszählungen werden auch die Pendlerströme und die für den Arbeitsweg benützten Verkehrsmittel erhoben (Beilage 2). Insgesamt hat sich das Pendlervolumen der Stadt St.Gallen von 55'600 auf 58'000 Personen nur unwesentlich verändert. Als Folge der Siedlungsentwicklung hat jedoch das Volumen der Zupendler von rund 21'600 auf 27'700 um 28 Prozent stark zugenommen. Ebenfalls gestiegen ist die Anzahl der Wegpendler von 6'200 auf 7'800 Personen um 26 Prozent. Dagegen hat die Zahl der innerhalb der Stadt wohnhaften Arbeitspendler (Binnenpendler) von 27'800 auf 22'500 Personen um 19 Prozent abgenommen.



In diesem Zusammenhang von Interesse ist auch, wie sich der Modalsplit zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verändert hat (Beilage 3). Benützten 1990 die aus der Region in die Stadt zureisenden Erwerbstätigen (Zupendler) zu 44,2 Prozent den öffentlichen Verkehr, waren es im Jahr 2000 noch 39,9 Prozent. Trotz geringerem relativen Anteil des öffentlichen Verkehrs haben die Frequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel aus der Region absolut zugenommen. Ein Viertel der zusätzlichen Zupendler benützt regelmässig die öffentlichen Verkehrsmittel. Auch bei den in der Stadt wohnhaften, jedoch auswärts Beschäftigten (Wegpendler) hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs abgenommen. Das Auto wurde im Jahr 2000 von 56 Prozent der Zupendler und von 58 Prozent der Wegpendler benützt.

Im Binnenverkehr der in der Stadt wohnhaften und erwerbstätigen Personen (Binnenpendler) hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 44,9 auf 41,2 Prozent abgenommen. Der bei den Volkszählungen von 1990 und von 2000 erhobene Anteil Erwerbstätiger mit privaten Verkehrsmitteln hat demgegenüber von 55,1 auf 58,8 Prozent zugenommen. Der private Verkehr umfasst allerdings nicht nur die Automobilisten, sondern ebenfalls die Berufstätigen, welche zu Fuss zur Arbeit gehen oder den Arbeitsweg mit dem Velo, dem Mofa und dem Motorrad zurücklegen. Bemerkenswert ist, dass die absolute Zahl der Autobenützer und -benutzerinnen annähernd im gleichen Verhältnis abgenommen hat (- 17 %) wie die Menge der Binnenpendler (- 19 %). Der Anteil des PW-Verkehrs am Binnenverkehr hat daher lediglich von 26,7 auf 27,4 Prozent zugenommen. Demgegenüber ist die absolute Anzahl der Velofahrer und -fahrerinnen sowie der Mofa- und Motorradlenker und -lenkerinnen trotz reduzierter Binnenpendlerzahl annähernd stabil geblieben. Der relative Anteil dieser Verkehrsmittel am Binnenverkehr hat denn auch stärker von 8,1 auf 9,6 Prozent zugenommen. Die Anteilssteigerung des privaten Verkehrs am gesamten Pendlerverkehr zu Lasten des öffentlichen Verkehrs kann damit vorwiegend auf das Wachstum des Zweiradverkehrs zurückgeführt werden. Dies und nicht die Zunahme des Autoverkehrs ist die hauptsächliche Ursache für den Anteilsverlust beim öffentlichen Verkehr im Binnenverkehr der Stadt St.Gallen.

Gesamtschweizerisch zeigt die Analyse der Verkehrsmittelwahl eine Steigerung der Autopendler von 42,4 auf 54,3 Prozent. Zugenommen hat ebenfalls die Benützung der Bahn von 9,8 auf 11,0 Prozent. Demgegenüber sind die Anteile der öffentlichen städtischen Verkehrsbetriebe (Bus und Tram) von 12,3 auf 10,3 Prozent und diejenigen der regionalen öffentlichen Verkehrsmittel von 2,2 auf 2,0 Prozent zurückgegangen. Die gesamtschweizerische Analyse hat ergeben, dass der gesamte öffentliche Verkehr, in absoluten Werten und relativ gesehen, seit 1990 im Pendlerverkehr eine rückläufige Tendenz aufweist. Dieser gesamtschweizerische Trend hat sich auch in St.Gallen bestätigt.



2. Die Frequenzen der Verkehrsbetriebe haben sich seit mehreren Jahren auf einem Niveau zwischen 21 und 22 Mio. Fahrgästen eingependelt. Die Ermittlung der Fahrgastzahlen erfolgt aus statistischer Bewertung der Fahrausweise mit Fahrten. Die jährlichen Schwankungen können als statistische Ungenauigkeit bezeichnet werden. In der Interpellation wird aufgrund der Entwicklung der gesamten Fahrgastzahl vermutet, dass die zusätzlichen Pendler mit dem Auto reisen. Die Gesamtzahl der Fahrgäste umfasst allerdings nicht nur die Arbeitspendler, sondern auch den Schülerverkehr sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dazu kommt die Gewährleistung von Anschlüssen für die Zupendler, welche jedoch bezogen auf die erwerbstätigen Personen mehrheitlich nach wie vor im Zentrum beschäftigt sind und daher weniger auf die Busse der Verkehrsbetriebe angewiesen sind. Wie die Pendlerstatistik zeigt, hat der Binnenverkehr in den Jahren von 1990 – 2000 um 19 % abgenommen. Demgegenüber haben die zureisenden Erwerbstätigen auf den durch Postauto und Bahnen bedienten Achsen den Rückgang bei den Binnenpendlern mehr als kompensiert. Und nicht ausser Acht zu lassen ist, dass die Wohnbevölkerung gemäss Volkszählungsergebnissen abgenommen hat. Im Wettbewerb mit der Strasse sehen sich die Verkehrsunternehmen heute in einer Situation, in welcher auf der einen Seite junge Menschen so schnell als möglich über ein eigenes motorisiertes Zwei- oder Vierrad-Fahrzeug verfügen möchten und auf der anderen Seite eine autoorientierte Rentnergeneration erst relativ spät wieder regelmässig für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden kann. Angesichts dieser Situation kann das Halten der Frequenzen durchaus als positiv bewertet werden.
3. In einer kürzlich erschienenen Vergleichsstudie über 44 schweizerische Nahverkehrsbetriebe, die auch in der Interpellation erwähnt wird, haben die Verkehrsbetriebe die Note "gut" erhalten. Unter einer Vielzahl von bewerteten Angebots- und Qualitätsfaktoren haben die VBSG bei den Kriterien "Kosten" wegen des Preises für das Monatsabonnement und "Benutzerfreundlichkeit" wegen nicht vorhandener Übertragbarkeit von Abonnements, nicht bestehender Retourgeldfunktion bei den Billettautomaten, wegen des Alters der Fahrzeuge sowie fehlender Niederflurfahrzeuge Punkte verloren. Die durch eine Einzelperson durchgeführte Erhebung gibt zwar einen guten Überblick über den Nahverkehr in der Schweiz. Die in der Auswertung vorgenommenen Gewichtungen führen allerdings zu einer Rangordnung, die hinterfragt werden kann. So ist zu vermerken, dass die in der Interpellation als negativ aufgeführte fehlende Übertragbarkeit von Fahrausweisen lediglich im Tarifverbund Nordwestschweiz und im Zürcher Verkehrsverbund gewährt wird. Im früheren Tarifverbund St.Gallen wurde ein solcher Fahrausweis zu einem höheren Preis als das persönliche Abonnement angeboten. Wegen mangelnder Nachfrage musste der Fahrausweis später wieder aus dem Sortiment genommen werden. Weiter wird in der Interpellation erwähnt, dass die VBSG gemäss Vergleichsstudie beim Preis des Mo-



natsabonnements ziemlich schlecht abschneiden. Sie befinden sich jedoch diesbezüglich in bester Gesellschaft mit der Mehrheit der städtischen Verkehrsbetriebe. In tarifarischer Hinsicht brauchen die VBSG als Unternehmen im Tarifverbund Ostwind einen Vergleich mit andern Unternehmungen nicht zu scheuen. In der Interpellation nicht erwähnt ist, dass die VBSG bei den Angebotskriterien in der Vergleichsstudie einen sehr guten Wert erzielt haben. Diese Wertung bestätigt, dass die Dichte der Bedienungshäufigkeit des Angebotes insgesamt entscheidender ist als der Preis.

In der Interpellation wird erwartet, dass die Verkehrsbetriebe keine Dienstleistungen abbauen. In den vergangenen zehn Jahren haben die VBSG keine Dienstleistungen abgebaut. Es ist auch nicht beabsichtigt, solche in näherer Zukunft einzuschränken. Zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind in den kommenden Jahren verschiedene Massnahmen geplant. So wird im Rahmen des Tarifverbundes Ostwind ein integraler Tarifverbund projektiert. Bei der nächsten Beschaffung von Billettautomaten werden zudem Geräte mit Retourgeldfunktion beschafft. Derzeit wird unter Führung der SBB ein für den gesamten öffentlichen Verkehr einheitlicher verbundtauglicher Billettautomat entwickelt. Mit dem Ersatz der bestehenden Apparate muss bis zur Marktreife dieses Einheitsautomaten für den öV Schweiz zugewartet werden. Ebenfalls ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte geplant. Die einzelnen Serien sollen wie andernorts auch nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer ersetzt werden. Dabei versteht sich von selbst, dass künftige Fahrzeuge über möglichst tiefe Einstiegsplattformen verfügen werden. Schliesslich unterliegt auch das Angebot einer ständigen Weiterentwicklung. So wurde zu Beginn 2003 das Angebot an Nachtkursen erweitert. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wird die Regiobus-Linie von Gossau nach St.Gallen bis zum Hauptbahnhof weiter geführt. Beschlossen sind für den Fall des Baus von Einkaufszentrum und Stadion im Westen eine Verdichtung dieser Linie und Verbindungen zwischen Herisau und Abtwil sowie zwischen Abtwil und Gossau. Im kommenden Jahr werden Lösungsmöglichkeiten für die Erschliessung der Quartiere Oberhofstetten und Bruggwald mit dem öffentlichen Verkehr vertieft untersucht.

Für die Verkehrsbetriebe sind die Möglichkeiten, auf den Modalsplit zwischen öffentlichem und privatem Verkehr einzuwirken, ausserordentlich beschränkt. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lässt sich offensichtlich allein durch attraktivere Angebote im öffentlichen Verkehr nicht entscheidend weiter zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Weitere Veränderungen könnten nur durch eine Verteuerung des Individualverkehrs erreicht werden. Und solche Massnahmen liegen ausserhalb der Entscheidbefugnisse eines städtischen Verkehrsbetriebs bzw. der Stadt.



4. Die Verkehrsbetriebe sind Partnerunternehmung im Tarifverbund Ostwind (OTV) und sie beteiligen sich am Generalabonnement der schweizerischen Transportunternehmungen. Im OTV werden jährlich 0,3 Mio. Franken für das Marketing eingesetzt. Diese Mittel dienen dazu, die Marke und die Produkte des Tarifverbundes OSTWIND bekannt zu machen und den Pendlermarkt zu bearbeiten. Darüber hinaus wird im Rahmen des OTV der Ostwind-Fahrplan herausgegeben. Dieser enthält das gesamte Fahrplangebot im Ostwind-Gebiet. Durch Verteilung in sämtliche Haushalte des Verbundes werden damit die Leistungen des öffentlichen Verkehrs umfassend bekannt gemacht. Diese Anstrengungen, zusätzliche Fahrgäste für die Ostwind-Unternehmungen zu gewinnen, werden massgebend durch die Kantone unterstützt. Auch mit dem Generalabonnement werden vor allem vielreisende Pendler angesprochen. Zur Bearbeitung dieser bestehenden und potenziellen Kundschaft werden grosse Werbeanstrengungen unternommen. Aus dieser tarifarischen Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmungen resultieren 70 Prozent der Verkehrseinnahmen der Verkehrsbetriebe. Dementsprechend haben sie auch einen verhältnismässigen Anteil an den Marktbearbeitungsaufwendungen zu tragen. Die VBSG selbst geben für ihre Benützer und Benützerinnen einen handlichen Taschenfahrplan ab. Darüber hinaus sind für gezielte Massnahmen Mittel verfügbar. Insgesamt geben die VBSG unter den verschiedensten Titeln jährlich rund 70'000 Franken aus, welche der Bekanntmachung der Angebote dienen. Mit der Einführung des Tarifverbundes St.Gallen im Jahr 1987 wurde unter Führung der VBSG die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmungen initiiert. Mit dem Ostwind ist diese auf ein grösseres Gebiet ausgedehnt und vielschichtig vertieft worden. Das gemeinsame Marketing bezweckt den Auftritt sämtlicher Transportunternehmungen als Einheit. Im Vordergrund steht das vernetzte System öffentlicher Verkehr und nicht die einzelne Unternehmung. Mit diesem Wandel rücken insbesondere im Pendlermarkt unternehmensspezifische Marketingmassnahmen eher in den Hintergrund. Die vorhandenen Mittel werden gezielt und effizient eingesetzt. Die VBSG bewegen sich zur Hauptsache im Pendler-, Schüler- und Einkaufsverkehr. Um eine Steigerung dieses Verkehrsanteils bei den VBSG zu erzielen, müssten Werbemassnahmen ins Auge gefasst werden, welche die Finanzkraft der VBSG bei weitem übersteigen und in die Zuständigkeit der Verbundorgane gehören.

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber:  
Linke



Beilagen:

Beilage 1: Interpellation

Beilage 2: Volkszählungen 1990 und 2000: Absolute Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl der erwerbstätigen Personen in der Stadt St.Gallen

Beilage 3: Volkszählungen 1990 und 2000: Veränderung des Modalsplit bei den erwerbstätigen Personen in der Stadt St.Gallen

