



152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Ivanka Zuberbühler und Karin Winter-Dubs: Bushaltestelle Strebelstrasse; Beantwortung

Am 30. Juni 2016 reichten Ivanka Zuberbühler und Karin Winter-Dubs die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Bushaltestelle Strebelstrasse" ein. Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Ausgangslage

Die VBSG-Linie 5 (Riethüsli – Bahnhof – Rotmonten) bedient Rotmonten mit einem Trolleybus in einer Schlaufenfahrt ab der Sonnenhaldenstrasse über die Seeblickstrasse/Ludwigstrasse/Holzstrasse zur Endhaltestelle Rotmonten und von dort via Guisanstrasse zurück zur Sonnenhaldenstrasse. Infolge von Werkleitungsarbeiten wurde die VBSG-Linie 5 im April 2016 während drei Wochen als Dieselbus über die Kirchlistrasse/Strebelstrasse/Ludwigstrasse zur Endhaltestelle Rotmonten geführt.

Gemäss der Einfachen Anfrage wäre diese Linienführung für die Bewohner/innen der Quartiere Strebel sowie Peter-und-Paul die ideale Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Bewohner/innen, Besucher/innen sowie Angestellte des Altersheims Rotmonten könnten mit einer zusätzlichen Haltestelle an der Strebelstrasse von den Vorteilen des öffentlichen Verkehrs profitieren.

2 Abklärungen Linienenerweiterung

Die gewünschte Linienenerweiterung hätte eine Mehrlänge von rund 350 m sowie eine Fahrzeitverlängerung von einer bis zwei Minuten zur Folge. Es bedürfte deswegen keines zusätzlichen Fahrzeuges, womit sich die Betriebskosten lediglich um die effektiven Mehrkilometer erhöhten.



Um die erweiterte Linienführung im regulären Betrieb zu befahren, müsste der neue Streckenabschnitt elektrifiziert werden. Entsprechend wären auf einer Länge von gesamthaft rund 500 m Fahrleitungen zu erstellen. Eine bestehende Fahrleitung auf einer Strecke von 150 m müsste demgegenüber, auf dem Strassenast der Seeblickstrasse im Abschnitt Guisanstrasse bis Ludwigstrasse, zurückgebaut werden. Für diese Elektrifizierung wäre aufgrund von Grobschätzungen mit Investitionskosten von CHF 0.5 Mio. zu rechnen. Als Alternative zur Elektrifizierung dieses Abschnittes wäre ein Betrieb der Trolleybusse mit Batterien (EnergyPacks) denkbar. Dazu müssten entweder die bestehenden Fahrzeuge umgerüstet oder (bei der nächsten Fahrzeugbeschaffung) neue Fahrzeuge gekauft werden.

Im Weiteren müsste die Haltestelle Sonne Rotmonten stadtauswärts angepasst und an die Kirchlistrasse, Höhe Haus Nr. 2, verlegt werden. In der näheren Umgebung des Altersheims wäre eine neue Haltestelle anzulegen.

Als Folge der Linienenerweiterung müssten voraussichtlich zwei bis drei öffentliche Parkplätze aufgehoben und weitere auf diesem zusätzlichen Streckenabschnitt in ihrer Lage verschoben werden.

Die Linienverlängerung stellte offensichtlich eine bessere ÖV-Erschliessung der Anwohner/innen im nordöstlichen Teil von Rotmonten und des Altersheims dar, und zwar insbesondere für die Fahrt vom Stadtzentrum her (Aussteigende). Wegen der Schlaufenlinienführung und dem kurzen Zeitausgleich an der Endhaltestelle entstünde für die Fahrgäste in Richtung Stadtzentrum ab der neuen Haltestelle Strebelstrasse eine leichte Verzögerung der Reisezeit.

Deshalb wurde unter anderem auch geprüft, ob allenfalls die nicht elektrifizierte Buslinie 9 diese Zusatzschleife fahren könnte. Die Auswertung zeigt jedoch, dass diese Linie die notwendigen Zeitreserven von knapp zwei Minuten nicht hat und dafür ein zusätzliches Fahrzeug in den Umlauf gegeben werden müsste, was erhebliche Kosten zur Folge hätte. Eine solche Lösung wäre allenfalls mit der angedachten Verknüpfung der Linien 6 und 9 denkbar, was jedoch nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten ist.

3 Fragenbeantwortung

Frage 1: Welche Gremien entscheiden für eine zusätzliche Haltestelle?

Das Tiefbauamt ermittelt zusammen mit den VBSG die Entscheidungsgrundlagen der Linienenerweiterung des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet. Nach Zustimmung der Direktion Bau und Planung sowie der Direktion Technische Betriebe werden die Anträge zur Erstellung neuer oder zur Änderung bestehender Haltestellen oder zum Verzicht auf einzelne



Haltestellen dem Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) des Kantons St.Gallen zur Entscheidungsfindung unterbreitet.

Frage 2: Welche Kriterien für eine geänderte Linienführung eines Busses müssen erfüllt werden?

Es wird jeweils geprüft, ob mit der Massnahme ein zweckmässiges Kosten-Nutzen-Verhältnis entsteht. In der Abwägung berücksichtigt werden neben der erwarteten Nachfrage und den finanziellen Auswirkungen auch die notwendigen baulichen Massnahmen sowie weitere Emissionen wie Lärm zulasten Dritter.

Frage 3: Mit welchem Aufwand / Kosten wird gerechnet?

Für den Bau der neuen sowie den Rückbau der bestehenden Fahrleitungen entstehen gemäss einer Grobkostenschätzung Investitionen von rund CHF 0.5 Mio. Für Anpassungen an den Haltestellen (Haltestelleninfrastrukturen) und Parkplatzmarkierungen fallen einmalige Kosten in der Grössenordnung von rund CHF 20'000 an.

Im Falle der beantragten Linienanpassung ist zur Aufrechterhaltung des Fahrplans kein zusätzlicher Bus nötig. Jedoch ist infolge der Mehrkilometer und unter Berücksichtigung von Mehrerträgen durch zusätzliche Kundinnen/Kunden mit zusätzlichen Abgeltungen der öffentlichen Hand von rund CHF 50'000 pro Jahr zu rechnen.

Frage 4: Wäre eine rasche Umsetzung möglich, eventuell sogar beim nächsten Fahrplanwechsel?

Der Bau neuer Fahrleitungen setzt eine entsprechende Projektierung und das nachfolgende Plangenehmigungsverfahren beim Bund mit entsprechend langen Fristen voraus. Eine Umsetzung ist deshalb frühestens auf das Jahr 2020/2021 möglich.

Würde man, anstatt die Fahrleitungen anzupassen, die Trolleybusse mit EnergyPacks (vgl. Ziffer 2) ausrüsten, könnte eine Umsetzung auf das Jahr 2019 vorgenommen werden. Die Investition pro Fahrzeug würde CHF 250'000 betragen, was bei vier Fahrzeugen eine Investition von CHF 1 Mio. für eine Rest-Lebensdauer von fünf Jahren bedeuten würde. Aus betrieblichen Gründen wäre jedoch eine Nachrüstung von nur vier Trolleybussen mit EnergyPacks nicht sinnvoll, weil schon beim Ausfall eines einzigen Fahrzeuges (Reparatur, Service etc.) nicht mehr genügend Fahrzeuge für diese Linie vorhanden wären.

Aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen ist somit eine Verlängerung der Linie 5 erst zusammen mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge, die dannzumal allesamt mit EnergyPacks ausgerüstet sind, sinnvoll. Dies wird ca. im Jahr 2024 der Fall sein.



Frage 5: Gibt es in der Stadt noch weitere Gebiete, die neu oder erweiterter erschlossen wurden, bei denen eine geänderte Linienführung für das Quartier Vorteile bringen würde?

Im Rahmen neuer Gebietserschliessungen, in denen bauliche Entwicklungen absehbar sind, wie auch mit Blick auf bestehende Siedlungsstrukturen, wird stets geprüft, ob sie nach wie vor zweckmässig erschlossen sind oder ob die Möglichkeit besteht, die bestehende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Solche Überlegungen zeigten bspw. für die Gebiete Rosenbüchel, Haggenhalden und Lehnstrasse allseits befriedigende, erfolgreiche Ergebnisse. Diese wurden vor rund sieben Jahren mit den Buslinien 2 und 8 erschlossen. Vergleichbare Überlegungen wurden u.a. auch für die Gebiete Winkeln, Kamelenberg, Sittertal und Peter-und-Paul angestellt. Hier zeigte sich jedoch, dass mit verhältnismässigem Aufwand keine zweckmässige Lösung realisiert werden könnte, weshalb die Ideen nicht umgesetzt worden sind. Zuletzt wurde geprüft, ob für das mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen frei werdende und überbaubare Gebiet Ruckhalden eine direkte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Frage kommt. Die Beurteilung zeigte, dass das Gebiet bereits zweckmässig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist und sich eine weitere Buslinie nicht mit verhältnismässigem Aufwand rechtfertigen lässt.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 30. Juni 2016

