

## Vorlage Stadtparlament

**Datum** 24. September 2019  
**Beschluss Nr.** 3388  
**Aktenplan** 152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

### **Einfache Anfrage Zsolt-Ferenc Takàcs: Fragen an die VBSG und Stadtrat; Zwischenbilanz; Beantwortung**

Am 5. August 2019 reichte Zsolt Ferenc Takàcs die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Zwischenbilanz VBSG" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

*1. Wie haben sich die neuen Busse (Euro 6) mit Anhänger auf der Linie 4 bewährt?*

Die neuen Buszüge werden auf den Linien 3 und 4 eingesetzt. Von den Fahrgästen durften die VBSG bis jetzt vorwiegend positive Reaktionen entgegennehmen. Dank der höheren Kapazität können die VBSG auch in der Hauptverkehrszeit genügend Plätze zur Verfügung stellen. Auch bei den Fahrdienstmitarbeitenden sind die neuen Busse sehr beliebt, weisen die Fahrzeuge doch trotz ihrer Grösse ein gutes Handling auf. Die VBSG sind in Summe mit den neuen Buszügen sehr zufrieden. Die neuen Euro 6-Motoren sind sehr sparsam, so dass der Buszug ca. 10 % weniger Treibstoff benötigt als die Gelenkbusse mit den Euro 5-EEV-Motoren<sup>1</sup>.

*2. Warum werden an den Endhaltestellen und auch nicht überall elektronische Abfahrtstafeln angebracht?*

Bei der Einführung der elektronischen Abfahrtstafeln wurden in erster Linie die hoch frequentierten Haltestellen sowie bedeutende Umsteigehaltestellen eingerichtet. Dies hatte zwei Gründe. Einerseits waren die Abfahrtstafeln damals relativ teuer und die finanziellen Ressourcen mussten gezielt eingesetzt werden und zum anderen wollten die VBSG auch vertiefte Erfahrungen sammeln, bevor ein weiterer Rollout geplant wurde.

Die moderne Anzeigetechnik eröffnet nun die Möglichkeit, deutlich günstigere Bildschirme anstelle der dynamischen Fahrgastinformations-Tafeln einzusetzen. Die VBSG werden in nächster Zeit einige Dutzend Haltestellen mit solchen Bildschirmen ausrüsten. Dabei wird auch bei der künftigen Platzierung auf ein entsprechend ausgewogenes Kosten/Nutzen-Verhältnis geachtet.

---

<sup>1</sup> Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) ist ein europäischer Abgasstandard für Busse und LKW. Fahrzeuge, die mit EEV-Motoren ausgestattet sind, übertreffen die Abgasqualität der ab 1. September 2009 bei LKW und Bussen für alle Fahrzeugtypen gültigen Norm Euro V. Seit 2014 gilt die Norm Euro VI.

### 3. Kann man etwas jetzt schon sagen, ob ein Batteriebus in St.Gallen eine sinnvolle Sache ist?

Der vollelektrische Batteriebus war für die VBSG Neuland. Nach anfänglichen kleinen Startschwierigkeiten erfüllt der e-Bus heute zuverlässig seinen Dienst und braucht dabei sogar weniger Energie, als aufgrund der Betriebsverhältnisse erwartet wurde. Mit dem neuen e-Bus sammeln die VBSG Erfahrungen, um dereinst die Umstellung der heutigen Dieselbusflotte auf Batteriebusse bewältigen zu können. Die Elektrifizierung der Busflotte ist eine bedeutende Massnahme im Energiekonzept 2050.

### 4. Wann werden alle Bushaltestellen mit erhöhten Aus- und Einstiegszonen ausgebaut sein? (für Behinderte und Eltern mit Kinderwagen ist das eine grosse Hilfe)

Bis Ende 2023 muss das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) auch in Bezug auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) umgesetzt werden. Insbesondere gilt es, mit verhältnismässigen Mitteln<sup>2</sup> niveaugleiche Einstiegsmöglichkeiten an den Haltekanten zu schaffen. Die Anpassung der Haltekantenhöhe dient nicht nur zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes, sondern auch zum verbesserten Einstieg in öffentliche Verkehrsmittel, vor allem für ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen.

„Umsetzen“ im Sinne des BehiG heisst, dass die Haltekanten entweder behindertengerecht ausgestaltet werden oder eine schlüssige Begründung vorgelegt wird, weshalb eine behindertengerechte Kante mit verhältnismässigen Mitteln nicht realisiert werden kann.

In der Stadt St.Gallen gibt es rund 320 Bus-Haltekanten. Diese müssen durch den jeweiligen Strasseneigentümer, d. h. Bund, Kanton oder Stadt behindertengerecht gestaltet werden. Die Anpassung der Bahnhaltekanten der Normal- und Schmalspurbahnen sind hingegen Angelegenheiten der entsprechenden Bahnunternehmungen.

Die Anpassung der Haltekanten ist mit grossem finanziellen Aufwand verbunden, weshalb der Stadtrat eine Priorisierung vorgenommen hat. Der Stadtrat will bis 2023 alle bedeutenden Haltekanten behindertengerecht sanieren und die übrigen wie bisher im Rahmen von ordentlichen Strassenprojekten oder Sanierungen bis 2040 umbauen. Dieses pragmatische Vorgehen ist mit Procap, dem grössten Mitgliederverband von und für Menschen mit Behinderungen in der Schweiz, abgesprochen.

Haltekantenhöhen werden im Rahmen von Investitionsprojekten, im Zusammenhang mit Erneuerungen von Wartehallen oder koordiniert mit kleineren Ohnehin-Strassensanierungen der Laufenden Rechnung des Strasseninspektorats überprüft und wo verhältnismässig angepasst.

Bis 2018 wurden 130 Haltestellen (rund 40 %) geprüft, davon sind nun 95 mit einer Höhe von mindestens 15 cm ausgestattet. Bei 35 Haltekanten zeigte sich, dass eine BehiG-konforme Umsetzung aus verschiedenen Gründen mit verhältnismässigen Mitteln nicht möglich ist. Beispielsweise kann eine

---

<sup>2</sup> Gemäss Artikel 11 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) kann die Verwaltungsbehörde die Beseitigung der Benachteiligung nicht anordnen, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere:

- a. zum wirtschaftlichen Aufwand;
- b. zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes;
- c. zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Haltekante einer Bushaltestelle im Bereich einer Grundstückszufahrt liegen und deshalb nicht angehoben werden. Aufgrund der aktuellen Planung ist vorgesehen, dass die bedeutenden Haltekanten – wo verhältnismässig möglich – bis 2023 behindertengerecht gestaltet sind.

Der Vollständigkeit halber gilt es noch zu erwähnen, dass dank der in allen Fahrzeugen verbauten Klapprampe an allen Haltestellen im Netz der VBSG der Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer bereits heute gewährleistet ist, allerdings nicht autonom.

*5. Wie hat sich die Linie 4 Wittenbach auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt?*

Der Besteller (Kanton) hat den Betrieb der Linie 4 (Wittenbach) auf den Fahrplanwechsel 2019 den VBSG zugewiesen und im Gegenzug die ehemalige Linie 11 (Mörschwil) an die Postauto AG übertragen. Für eine datengestützte Aussage zum Fahrgastaufkommen auf der Linie 4 ist es noch zu früh. Es sind keine grösseren Veränderungen beim Fahrgastaufkommen zu erwarten.

Der Stadtpräsident:  
Thomas Scheitlin

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:  
Jennifer Abderhalden

Beilage:  
▪ Einfache Anfrage vom 5. August 2019