



Vorlage Stadtparlament

vom 30. November 2006 Nr. 2462

Interpellationen

Interpellation Lisa Etter-Steinlin: VBSG: Zeitgemässe und bedürfnisgerechte Leistungen entwickeln; schriftlich

Lisa Etter-Steinlin sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 31. Oktober 2006 die beiliegende Interpellation „VBSG: Zeitgemässe und bedürfnisgerechte Leistungen entwickeln“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Beantwortung der Einfachen Anfrage Martin Boesch betreffend Führungsprobleme bei Busbeschaffung vom 2. Mai 2006 wurde eine breite Auslegeordnung über die bei den VBSG anstehenden Erneuerungsprojekte vorgenommen. Diese hat nach wie vor Gültigkeit, und auf ihr basieren die folgenden Ausführungen über die in der Zwischenzeit realisierten Projektfortschritte:

- Die Vorbereitungen zur Beschaffung der neuen Autobusse stehen vor dem Abschluss. Die internationale Ausschreibung erfolgt spätestens bis Ende Januar 2007.
- Die Erfahrungen mit dem Einsatz des umgebauten Doppelgelenkbusses (LighTram) ergaben wichtige Entscheidungsgrundlagen für das künftige Beschaffungskonzept der Trolleybusse.
- Das Konzept und der Ersatzzeitpunkt der Trolleybusflotte läuft derzeit unter Berücksichtigung anstehender Unterhaltsarbeiten in einem eigenen Projekt an.
- Der Auftrag für die Lieferung des Billettautomatensystems S-POS für die VBSG wurde erteilt. Derzeit erarbeiten die VBSG die Detailspezifikationen und die Vertragsgrundlagen und befassen sich mit Richtofferten für die Einbindung weiterer konzessionierter Transportunternehmungen innerhalb des Tarifverbundes.



- Das Betriebskonzept ÖV als zentrale Vorgabe für den Gestaltungswettbewerb Bahnhofplatz wurde von den VBSG und PostAuto AG gemeinsam erarbeitet und liegt vor.
- Das Betriebskonzept zur ÖV-Erschliessung von Stadion und Einkaufszentrum West liegt entscheidungsreif vor.
- Aufträge zur gezielten Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit wurden in Auftrag gegeben und sind angelaufen.

Unbesehen aller offenen Fragen und der geschilderten Massnahmen und Projekte erfüllen die VBSG zuverlässig ihren öffentlichen Transportauftrag und befördern durchschnittlich jeden Tag rund 63'000 Fahrgäste. Obwohl sich der grössere Teil des Rollmaterials der VBSG dem Einsatzende nähert, finden sich die VBSG in der schweizerischen Pannenstatistik bei den besseren öffentlichen Transportunternehmungen. Im Weiteren darf auch erinnert werden an die erfreulichen Ergebnisse der jüngsten repräsentativen Bevölkerungsumfrage, die im Jahr 2005 im Auftrag des Stadtrats durch das Meinungsforschungsinstitut Link bei 1'000 in der Stadt wohnhaften Personen durchgeführt worden ist: Die befragten Personen attestierte dem öffentlichen Verkehrsangebot als einem von 15 Attraktivitätsmerkmalen die viertwichtigste Bedeutung, und das ÖV-Angebot erhielt mit minimalem Abstand zum Lebensaspekt Einkaufsmöglichkeit den zweithöchsten Zufriedenheitswert.

Der Stadtrat beantwortet die konkreten Fragen der Interpellation wie folgt:

1. Aufgrund der Erkenntnisse aus den Gesprächen mit Motorenfachleuten und der Ergebnisse der jetzt angelaufenen ersten Auslieferungen im Ausland soll die Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge bis spätestens Ende Januar 2007 mit dem Ziel erfolgen, dass eine Zuschlagserteilung, ein Verfahren ohne Einsprachen vorausgesetzt, im ersten Quartal 2007 erfolgen kann. Fahrzeuge mit den vom Stadtparlament gewünschten Dieselmotoren mit EURO-5 Norm werden gemäss Aussagen von Lieferfirmen nicht vor dem dritten Quartal 2007 verfügbar sein. Mit einer Auslieferung der Fahrzeuge wird demgemäss in der zweiten Hälfte 2007 gerechnet.
2. Der Versuchsbetrieb mit dem LighTram ergab zwei wesentliche Erkenntnisse: Das Konzept Doppelgelenkbus ist für den ganzjährigen Einsatz in St.Gallen geeignet und kann die benötigten Kapazitäten auf den stark frequentierten VBSG-Linien bereitstellen. Allerdings weist das gewählte Konzept eines umgebauten Trolleybusses gegenüber einem neuen Doppelgelenktrolleybus wesentliche fahrbetriebliche Nachteile auf:



- ein Niederflurteil im hinteren Bereich des Fahrzeugs, weit entfernt von der Chauffeuse bzw. vom Chauffeur, bringt für Behinderte, Familien und ältere Personen einen zu geringen Nutzen;
- die kürzeren Zeiten für den Ein- und Ausstieg, wie sie ein durchgehendes Niederflurfahrzeug mit grossen Türen aufweist, können nicht erreicht werden;
- in gewissen Haltestellensituationen liegt der Niederflurteil nicht optimal an der Einsteigekante, was gefährliche Situationen für Behinderte, Familien und ältere Personen ergeben kann.

Gegenwärtig ist der Auswertungsbericht in Arbeit. Dieser wird insbesondere die Erfahrungen der Fahrgäste, des Fahrpersonals und der Technik und Finanzierungsaspekte berücksichtigen. Es zeichnet sich bereits heute ab, dass eine Beschaffung von neuen Doppelgelenkfahrzeugen einem Umbau bestehender Fahrzeuge vorzuziehen ist.

Aufgrund der wahrscheinlich konzeptbedingten, unpräzisen Nachlaufeigenschaften des Niederflurteiles haben die VBSG beschlossen, den Prototyp aus dem Betrieb zu nehmen, bis die Fachleute der Herstellerfirma die Probleme zusammen mit den Spezialisten der VBSG behoben haben.

3. Der technische Zustand der Trolleybusse ist grundsätzlich gut. Die Betriebssicherheit wird durch die laufende Wartung, welche allerdings dem Alter entsprechend aufwändiger geworden ist, durch das hervorragende Werkstattteam der VBSG sichergestellt. Es stehen allerdings noch Unterhaltsarbeiten im Zusammenhang mit der Isolation an, welche durch das Bundesamt für Verkehr verlangt werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit zur Überarbeitung des ursprünglichen Zeitplans zur Neubeschaffung der Trolleybusse.
4. Im November ist das Projekt zur Überprüfung der Trolleybusflotte angelaufen. Im Rahmen der Beschaffung neuer LightTrams sollen die neun Trolleybusse aus den 80er-Jahren ersetzt werden. Ein früherer Ersatz der restlichen Trolleybusse müsste sich aus Gründen des Komforts und nicht aus technischen Gründen rechtfertigen. Die 17 neueren Gelenktrolleybusse (1991) haben grundsätzlich noch eine technische Lebensdauer bis 2011 bzw. 2016 (20 bis 25 Jahre). Zu gegebener Zeit wird dem Stadtparlament im Rahmen des ordentlichen politischen Prozesses ein Kreditbegehren unterbreitet. Im aktuellen Projektstadium ist die Abgabe eines verbindlichen Zeitplans nicht möglich.



5. Die Sauberkeit in den Bussen soll verbessert werden. Es werden Zwischenreinigungen während des Tages eingeführt. Die Sicherheit in den Nachtbussen ist durch Sicherheitsteams verstärkt worden.
6. 1995 erteilte der Stadtrat der VBSG den Auftrag, sich durch umfassende Kosteneinsparungen auf Marktverhältnisse vorzubereiten und die Einführung eines Tarifverbundes zu ermöglichen. Die Umsetzung dieses Auftrags führte zu einer Ausdünnung von Personalbestand und Infrastrukturen. Dies bedeutete eine sehr effiziente Betriebsführung. Ein kurzfristiges Hochfahren zur Bewältigung anstehender Investitionen ist jedoch nicht möglich. Um das Qualitätsziel der VBSG – mehr Fahrgäste bzw. Kundinnen und Kunden schneller, zuverlässiger, bequemer und sicherer zu transportieren – zu erreichen, sind umfassende Investitionen in zusätzliches Personal und in den Betrieb und die Infrastrukturen notwendig.
7. In den 17 neueren Trolleybussen sind elektronische Fahrgastinformationsanzeigen installiert. Mit der Erneuerung der Autobusse und der alten Trolleybusse werden solche Systeme auch dort eingerichtet. Die Voraussetzungen für ein wirklich modernes Fahrgastinformationssystem an den Haltestellen in der Stadt St.Gallen sind aufgrund der unterschiedlichen beteiligten Transportunternehmungen überaus vielfältig:
 - Geografische Erfassung aller Fahrzeuge der VBSG, von PostAuto und Regiobus;
 - Anpassung an aktuelles und zukünftiges Bahnhofplatzkonzept;
 - Ausrüstung aller Fahrzeuge mit entsprechender elektronischer Ausrüstung;
 - Schaffung einer gemeinsamen Leitzentrale;

Ein modernes Betriebsleitsystem für St.Gallen ist ein sehr anspruchsvolles und kostspieliges Projekt und erfordert umfassende Vorbereitungs- und Koordinationsarbeiten. Beim heutigen Projektstand ist die Erstellung eines genauen Zeitplanes nicht möglich.

8. Alle oben geschilderten Verbesserungsprojekte sind dazu geeignet, die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Die Messung und der Vergleich der Fahrgastzahlen mit früheren Jahren ist allerdings problematisch, da – gerade wegen dem Tarifverbund – vermehrt auch andere Transportunternehmungen auf Durchmesserlinien oder als Zubringer bis zum Bahnhof auf Stadtgebiet verkehren und Fahrgäste transportieren (S-Bahn und Regiobus), die früher ausschliesslich die VBSG zur Verfügung hatten. Die Diskrepanz zwischen der Behauptung, dass die Frequenzen stagnieren, und den Klagen über immer mehr überfüllte Busse, unterstreicht dies noch. Folgende Massnahmen sind unter anderem wichtige Voraussetzungen für die Erhöhung von Komfort und Fahrgastzahlen:



- Gültigkeit des Halbtaxabonnementes für Fahrausweise (seit Anfang Jahr)
 - Integraler Tarifverbund Ostwind für alle Fahrkartentypen
 - Ausbau der Eigentrassierung zur Fahrzeitverkürzung
 - Verbesserung der Verknüpfungen mit der S-Bahn und P+R - Anlagen
 - Überprüfung und gezielte Anpassungen des gesamten Liniennetzes
 - Verbesserungen der Situation am Bahnhofplatz, am Marktplatz und allen Haltestellen
9. Die personellen Kapazitäten der VBSG werden nicht ausreichen, um alle beabsichtigten Innovationen durchzuführen. Es werden insbesondere Aufstockungen im Projektbereich, beim Fahrpersonal und in der Technik notwendig sein. Die Leitung der VBSG prüft, was in der anstehenden Projektphase mit eigenen Mitteln bewältigt werden muss und was mit temporärer Unterstützung angegangen werden kann.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 31.10.2006

