



Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Stefan Rosenblum: Auf welcher Spur fährt eigentlich der Bus? Beantwortung

Am 18. April 2013 reichte Stefan Rosenblum die beiliegende Einfache Anfrage betreffend „Auf welcher Spur fährt eigentlich der Bus?“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Die Attraktivität des ÖV hängt ab von dessen Gesamtangebot wie Fahrplan, Fahrgastinformation und Benutzerkomfort sowie von den Reisezeiten und der Zuverlässigkeit (Fahrplanstabilität). Mit Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung sollen möglichst kurze Reisezeiten und eine hohe Zuverlässigkeit erreicht werden.

Die ÖV-Bevorzugung erfolgt in erster Priorität durch betriebliche Massnahmen (Lichtsignal-Priorisierung oder Beseitigung von störenden Elementen wie z.B. Strassenparkplätze). In zweiter Priorität sind bauliche Massnahmen (Fahrbahnhaltestellen oder ÖV-Eigentrassierungen in Form von Busspuren) denkbar. In Quartierzentren ist zum Schutz des Stadtraumes resp. zum Erhalt der Attraktivität ein zurückhaltender Umgang mit zusätzlichen Spuren angebracht. Die Stadt St.Gallen verfügt heute über 35 Abschnitte mit Busspuren.

Gemäss Signalisationsverordnung (SSV; Art. 34 und Art. 74) dürfen Busstreifen (im Volksmund „Busspuren“ genannt), die durch gelbe Linien und die gelbe Aufschrift „Bus“ gekennzeichnet sind, nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr und gegebenenfalls von Strassenbahnen benützt werden. Ausnahmen für das Befahren durch weitere Verkehrsmittel sind mit entsprechender Markierung und Signalisierung (SSV; Art. 74) möglich. D.h., Busse dürfen die Busspuren befahren, müssen dies jedoch rechtlich nicht zwingend.

In der Stadt St.Gallen werden die Busse und die Appenzeller Bahnen an den Lichtsignalanlagen priorisiert. Dies ist lediglich auf den ÖV-Spuren vorgesehen. Auf diesen können die Bus-



se und die Appenzeller Bahnen an den „Autokolonnen“ vorbeifahren. In aller Regel ist das Befahren der ÖV-Spuren attraktiv genug, damit die Busse diese auch benützen.

In Bezug auf die Fahrzeiten gibt es zwei unterschiedliche Arten von Kursen: die „Stadtbusse“ (alle VBSG-Linien ausser der Linie 11), welche alle Haltestellen bedienen, und die „Regionalbusse“, welche nur die wichtigsten Haltestellen anfahren, sogenannte „Schnellkurse“. Gelegentlich überholen die Schnellkurse die Stadtbusse an den von ihnen nicht bedienten Haltestellen, indem sie von der Busspur auf die übrigen Spuren ausweichen. Es handelt sich dabei um die Abschnitte Stahl bis St.Leonhard-Brücke Süd (zum Überholen im Bereich der Haltestelle Rosenberg stadteinwärts), Lerchenfeld und Waldau (zum Überholen im Bereich der Haltestelle Lerchenfeld resp. Waldau) sowie die Strecke Kantonsspital bis Singenberg (zum Überholen im Bereich der Haltestelle Singenberg).

Des Weiteren sind teilweise betrieblich bedingt Spurwahlen erforderlich, wie beim Knoten Krontal: Dort liegt die Busanmeldung der geradeausfahrenden Regionalbusse am Ende der Busspur. Anschliessend wird, damit keine Doppelspurigkeiten / Fehlabbildungen mit dem rechtsabbiegenden Bus entstehen, die Autospur genutzt.

Die Fahrerinnen und Fahrer der VBSG benützen grundsätzlich die Busspuren. Bei der Regiobus und der PostAuto Schweiz AG ist keine solche Weisung vorhanden. Die Stadt macht die Transportunternehmungen immer wieder darauf aufmerksam. Zudem wird das Fahrpersonal instruiert, dass allgemein - und beim Spurwechsel im Speziellen - auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auch des Langsamverkehrs, den Fahrkomfort und den Verkehrsfluss geachtet werden muss.

Die Stadt St.Gallen hat in den Jahren 2005 und 2006 gestützt auf eine qualitative Schwachstellenbeurteilung zusammen mit dem Kanton St.Gallen und externen Verkehrsplanern die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Grundsätze einer ÖV-Eigentrassierung in der Stadt St.Gallen und ihrer Umgebung eingehend untersucht sowie erste Ideen entwickelt. Aufbauend auf diesen Abklärungen wurde in den Jahren 2007 – 2009 das ÖV-Konzept in der Bearbeitung des kommunalen Richtplans vertieft. Diese Schwachstellenbeurteilung wurde im Jahr 2010 mit quantitativen Überlegungen konkretisiert. Dazu erfolgten Fahrzeitmessungen (Verlustzeiten) auf den Hauptachsen. Darauf basierend konnte die notwendige Eigentrassierung auf den Hauptachsen des ÖV im Detail ermittelt werden. Zusammen mit dem Radstreifen-, dem LSA-Steuerungskonzept und Überlegungen zum Stauraummanagement werden nun für die Hauptachsen entsprechende kurz- und mittelfristige Betriebskonzepte weiterentwickelt, welche den Betrieb auf der Strasse für die nächsten 20 Jahre aufzeigen und möglichst allen verkehrlichen Ansprüchen Rechnung tragen. In diesen Betriebskonzepten werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Strassenraums, des Verkehrsaufkommens



der einzelnen Verkehrsarten und der städtebaulichen Situationen die zweckmässigsten Spuraufteilungen und Spurbreiten festgelegt.

Mit den Betriebskonzepten werden Konflikte der Velofahrenden mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden weitestgehend eliminiert. Die Velofahrenden sollen im Grundsatz am rechten Strassenrand auf einer eigenen Spur oder kombiniert mit einer breiten Busspur, auf welcher die Busse die Velos überholen können, fahren.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 21. Mai 2013

