



Vorlage an den Grossen Gemeinderat vom 17. Dezember 2002 Nr. 2748

Einfache Anfrage

Einfache Anfrage Brigit Steiner Hunziker: Sind die Busfahrpläne aufeinander abgestimmt?; Beantwortung

Die Verwaltung der Technischen Betriebe berichtet:

Brigit Steiner Hunziker hat am 24. November 2002 eine Einfache Anfrage betreffend "Sind die Busfahrpläne aufeinander abgestimmt" eingereicht (vgl. Beilage). Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Die meisten Linien der Verkehrsbetriebe treffen sich beim Hauptbahnhof. An diesem Hauptknotenpunkt im innerstädtischen Busnetz entstehen bei täglich rund 2'200 Busankünften und ebenso vielen Busabfahrten die vielfältigsten Umsteige- und Anschlussbedürfnisse. Durch die unterschiedlichen Taktfrequenzen ergeben sich beim Hauptbahnhof unter den einzelnen Kursen verschiedener Linien wechselnde Anschlusssituationen in einem sich in der Regel stündlich wiederholenden Muster. Je nach Linie und Taktfrequenz sind daher verschiedene Umsteigezeiten unausweichlich. So schneiden sich beispielsweise beim erwähnten Anschlusswunsch von der Linie 2 aus St.Georgen (im 10-Minutentakt) auf die Linie 7 Richtung Abtwil (im 10-Minutenakt) die beiden Kurse ganz knapp. Diese Situation verbessert sich mit Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 durch eine leichte Vorverschiebung der Abfahrtszeiten in St.Georgen. Im Fall eines Umstieges von der Linie 3 aus Heiligkreuz (im 6-Minutentakt) auf die Linie 7 Richtung Abtwil (im 10-Minutentakt) ergibt der gemeinsame Teiler dagegen lediglich Anschlussmöglichkeiten zur vollen Stunde und zur halben Stunde.

Die Abfahrten der Kurse der Linien 3, 7 und 11 ab dem Hauptbahnhof erfolgen einmal stündlich gleichzeitig. Wie bei den Umsteigezeiten lässt sich bei den unterschiedlichen Taktintervallen von 7-8 Minuten, 10 Minuten und 20 Minuten das Zusammentreffen dieser Kurse einmal pro Stunde nicht vermeiden. Gerade diese Gleichzeitigkeit ermöglicht jedoch auch zahlreiche Anschlüsse. Der Bushof beim Hauptbahnhof bildet den zentralen Punkt im innerstädtischen Busverkehr. Deshalb werden in den Fahrplänen gut merkbare Abfahrtszeiten ab



Hauptbahnhof festgelegt. Bei koordinierter Abfahrt der Kurse der Linien 2, 3, 5 (Richtung Rotmonten), 6, 7 und 11 zur vollen Stunde ergeben sich die übrigen Abfahrtszeiten dieser Linien ab Hauptbahnhof automatisch aus den festgelegten Taktintervallen.

Ein Abwarten von Kursen, welche auch zufälligerweise leicht verfrüht zur Abfahrtszeit am Hauptbahnhof eintreffen, ist tagsüber zu den verkehrsreichen Zeiten nicht möglich. Buschauffeure und -chauffeusen können nicht vorhersehen, ob im Strassenverkehr mit Störungen zu rechnen ist, welche zu Verspätungen führen. Daher ist das Abwarten von Anschlusskursen stets problematisch. Zu den Hauptverkehrszeiten (mit Störungen im Strassenverkehr und gleichzeitig grossem Fahrgastaufkommen mit längeren Aufenthalten bei den Haltestellen) können Verspätungen infolge bereits verzögerter Abfahrt beim Hauptbahnhof bei den Endhaltestellen nicht mehr aufgefangen werden. So macht sich ein Buskurs bereits mit Verspätung auf die Rückfahrt, was wiederum Kundinnen und Kunden verärgert und weitere Anschlussbrüche nach sich ziehen kann.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Das Leistungsangebot auf den einzelnen Linien der Verkehrsbetriebe orientiert sich vor allem an der Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Die unterschiedliche Nachfrage führt dazu, dass nicht auf allen Linien dieselbe Taktfrequenz angeboten werden kann. Die Fahrpläne der Verkehrsbetriebe sind letztlich das Ergebnis eines jahrelangen Entwicklungs- und ständigen Optimierungsprozesses.
2. Die gegenseitige Abstimmung der Linien ist primär auf das Hauptrückgrat im innerstädtischen Verkehr, die Trolleybuslinie 1, ausgerichtet. Auf dieser Linie bieten die Verkehrsbetriebe zwischen Erlachstrasse und Neudorf tagsüber den durchgehenden 6-Minuten-Takt an. Die Wartezeit für umsteigewillige Fahrgäste von andern Linien beträgt demnach in jedem Fall längstens knapp sechs Minuten. Eine solche maximale Umsteigezeit kann unter Berücksichtigung der für den Perronwechsel notwendigen Zeit als zumutbar betrachtet werden. Immerhin benützen fast 40 Prozent der Fahrgäste der Verkehrsbetriebe die Linie 1 für Fahrten auf ihrer Stammlinie und/oder als Umsteiger und Umsteigerinnen von und zu anderen Linien. Die Abstimmung der anderen Linien untereinander erfolgt durch Bündelung der Abfahrtszeiten auf feste Zeiten.
3. Die grösste Umsteigegruppe ist mit sehr guten Anschlüssen bedient. Angesichts des dichten Angebotes sind kleinere Wartezeiten tagsüber zumutbar. In den Randstunden am Abend und an Sonntagen werden Anschlüsse nach Möglichkeit gewährt. Die Anschlusssituation bei den Verkehrsbetrieben kann insgesamt als gut bezeichnet werden. Die Benützung des öffentlichen Verkehrs setzt allerdings von den Fahrgästen auch eine gewisse Planung bei den Fahrten voraus, weil wie ausgeführt nicht bei jeder beliebigen



Fahrt beliebige Anschlüsse möglich sind. Ideale Anschlussverhältnisse liessen sich nur erreichen, wenn die Taktintervalle auf den einzelnen Linien verkürzt werden. Eine solche Angebotsausweitung wäre allerdings nicht nachfragegerecht, führte zu einem unwirtschaftlichen Betrieb und wäre finanziell nicht vertretbar.

4. Mögliche Verbesserungen werden unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte laufend geprüft und jeweils auf kommende Fahrplanperioden vorgenommen, wie zum Beispiel im oben erwähnten Fall der Linie 2. Die Verkehrsbetriebe bieten für die innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse einen hochwertigen Service an. Zusätzliche besondere Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse beim Hauptbahnhof sind nicht erforderlich.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage

