



Interpellationen

Interpellation Walter Brunner: Das Warten auf den nächsten Bus verkürzen; schriftlich

Walter Brunner sowie 26 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 8. Mai 2007 die beiliegende Interpellation "Das Warten auf den nächsten Bus verkürzen" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Rahmen der städtischen Richtplanung werden derzeit u.a. ein städtisches ÖV-Konzept und ein Verkehrssystemmanagement erarbeitet. Ersteres soll Antworten darauf liefern, wie das öffentliche Verkehrsangebot weiterentwickelt werden muss, damit es die zunehmende Mobilität bewältigen kann und auch alle Stadtteile zweckmässig einbindet. Ziel des Verkehrssystemmanagements ist es, eine übergeordnete integrale Sicht zu liefern über die verschiedenen Systeme, die lenkend in den Verkehr eingreifen wie z.B. die Verkehrssteuerung oder das geplante städtische ÖV-Betriebsleitsystem. Der Richtplan ist daher eine wesentliche Grundlage für weitere Massnahmen zum Leistungsausbau des öffentlichen Verkehrs.

Bereits das heutige Leistungsangebot darf aber als gut bezeichnet werden. Nicht nur die Situationsanalyse für die Richtplanung stellt dem Verkehrsangebot der Verkehrsbetriebe St. Gallen ein gutes Zeugnis aus. Auch im Rahmen der Kundenzufriedenheitsstudie des Tarifverbunds Ostwind zeigte sich, dass die Kunden mit der Netzqualität der VBSG insgesamt zufrieden sind. Auch in der „umverkehR-Studie“ von 2006 (ÖV-Test 2006) heisst es: „Angebotsmässig wäre das Angebot in St.Gallen „sehr gut“ und sogar ein Kandidat für die Spitzengruppe, allerdings erst, wenn die geplante Busbeschaffung 2007 über die Bühne gegangen ist.“



Zu den einzelnen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. Deutliche Fahrplanverdichtungen sind grundsätzlich ein möglicher Weg zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Sinnvoll sind solche Massnahmen jedoch nur, wenn sie auch auf ein vorhandenes Bedürfnis treffen oder eine den Kosten angemessene zusätzliche Nachfrage nach ÖV-Leistungen generieren. Wie erwähnt wird der Stadtrat bei den Bestellern allfällige Ausbaubeglehen für die Stadt und die Agglomeration anmelden, wenn mit der laufenden Richtplanung der entsprechende Nachweis fundiert ausgearbeitet ist.
2. Zur Zeit sind bei den VBSG keine besonderen Fahrplanverdichtungen vorgesehen. Bei den Bestellern wurde allerdings beantragt, nachts den Fahrplan so zu verlängern, dass der Anschluss an die wichtigsten letzten Züge der Bahnen gewährleistet werden kann. Hinzu kommt die ständige Überprüfung und Ausweitung des Streckennetzes (z.B. Verlängerung der Linie 2). Priorität hat im Weiteren, den bestehenden Fahrplan zuverlässiger einzuhalten. Zu diesem Zweck müssen als vorläufige, kurzfristig mögliche Reaktion die im Fahrplan eingeplanten Umlaufzeiten an die gegebene Realität mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und sinkender Durchschnittsgeschwindigkeit angepasst werden. Mittel- bis langfristig hingegen sind eine ÖV-Eigentassierung sowie ein Betriebsleitsystem notwendig.
3. An den Abenden und den Wochenenden ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wesentlich schwächer als zu den Hauptverkehrszeiten. Hinzu kommt, dass diese Zeiten für die Mehrheit der potenziellen Fahrgäste in deren Freizeit fallen. Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr lassen sich während der Freizeit besser einplanen. Man hat Zeit und Musse, auch einmal zehn oder 20 Minuten später zu fahren. Der Bedarf einer Fahrplanverdichtung wird daher vor allem im Vergleich mit den übrigen Massnahmen zur Leistungsverbesserung des öffentlichen Verkehrs als mässig beurteilt. Trotzdem wird zur Zeit geprüft, mit welcher Kostenfolge der Takt der Linie 1 an Abenden und Sonntagen von 30 auf 20 Minuten verkürzt und damit an den Takt der Linie 7 angepasst werden könnte. Eine allfällige Einführung dieser Taktverbesserung wäre mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 realistisch.
4. Nachdem der Schüler- und der Pendlerverkehr einen sehr grossen Anteil des öffentlichen Verkehrs ausmachen und diese Kundensegmente den öffentlichen Verkehr während der Ferienzeit wesentlich weniger benutzen, ist die Ferienzeit die geeignete Zeit, auch den Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe vermehrt die ihnen zustehende Erholung zu gewähren. Speziell Mitarbeitende mit schulpflichtigen Kindern schätzen



dies. Die Ferienfahrpläne ermöglichen es den Verkehrsbetrieben, während der Ferienzeit mit reduziertem Fahrpersonalbestand auszukommen.

Hinzu kommt, dass der weniger dichte Ferienfahrplan auch länger dauernde Unterhaltsarbeiten an den Fahrzeugen möglich macht. Nicht selten werden auch Strassenbaumassnahmen in der Stadt bewusst in die Ferienzeit verlegt, weil die dadurch entstehenden Behinderungen dann weniger ins Gewicht fallen. Dies gilt mit dem Ferienfahrplan auch für die Verkehrsbetriebe, weil die Streckenumläufe durch den Ferienfahrplan etwas grosszügiger sind und damit die durch Baustellen erzeugten Verzögerungen eher wieder aufgeholt werden können.

5. In Spitzenzeiten herrscht nicht nur in den Bussen, sondern auch auf den Strassen ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen. Dies bedeutet, dass Fahrplanverdichtungen nicht den erhofften zeitlichen Gewinn bringen können, solange keine durchgängige Eigentrassierung besteht. Vielmehr führt das starke Verkehrsaufkommen im schlimmsten Fall dazu, dass Busse derselben Linie hintereinander fahren bzw. im Stau stehen. Gerade gewisse neuralgische Knotenpunkte können in den Spitzenzeiten kaum mehr zusätzliche Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs aufnehmen. In solchen Situationen, in denen zwei Busse hintereinander fahren, ist die Wirkung die gleiche, als wäre nur ein, aber ein viel grösserer Bus im Einsatz. Der Unterschied liegt darin, dass der dichtere Fahrplan für die gleiche Kapazitätsleistung doppelt soviel Personal beansprucht. Das bedeutet, dass Fahrzeuge mit grösseren Fahrgastkapazitäten im Betrieb wesentlich kostengünstiger sind. Hinzu kommt, dass auch der CO₂-Ausstoss pro Fahrgastkilometer bei Fahrzeugen mit grösserer Kapazität wesentlich geringer ist.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 2. Mai 2007

