

# Stadtbus; Versuchsbetrieb

## 1. Ausgangslage

### 1.1. Leitsätze der Stadtentwicklung

Die Leitsätze der Stadtentwicklung wurden am 15. Juni 2001 vom Stadtrat verabschiedet und vom Stadtparlament am 5. Februar 2002 beschlossen. Darin werden unter dem Titel „Gossau - die familienfreundliche Stadt“ für den öffentlichen Verkehr folgende Ziele formuliert:

- Arnegg und die Quartiere sind mit dem öffentlichen Verkehr besser ans Stadtzentrum angebunden (Ziel 1.3).
- Die innerstädtische Benützungsfrequenz steigt bis 2017 um 50 %, ein mindestens gleich bleibender Kostendeckungsgrad ist anzustreben (Ziel 1.4).

Darüber hinaus sind im Interesse einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivitätssteigerung bis 2017 eine markante Verkehrsreduktion im Stadtkern und im Stadtzentrum zu erreichen (siehe Leitsätze der Stadtentwicklung, Ziele 2.2 bis 2.5).

### 1.2. Umsetzung im Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept ist auf die Erreichung dieser Ziele ausgerichtet. Das gesamte mittelfristige Massnahmenpaket - gebündelt als Kernprojekte 1-5 – ist im Sommer 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt und im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens von August bis Oktober 2005 zur Diskussion gestellt worden. Der Stadtrat hat die eingegangenen 38 Stellungnahmen von Körperschaften, Organisationen, Vereinen und Privaten gesichtet und ausgewertet. In der Folge sind die Kernprojekte weiter vorangetrieben worden. Der gegenwärtige Stand der Bearbeitung kann wie folgt zusammengefasst werden:

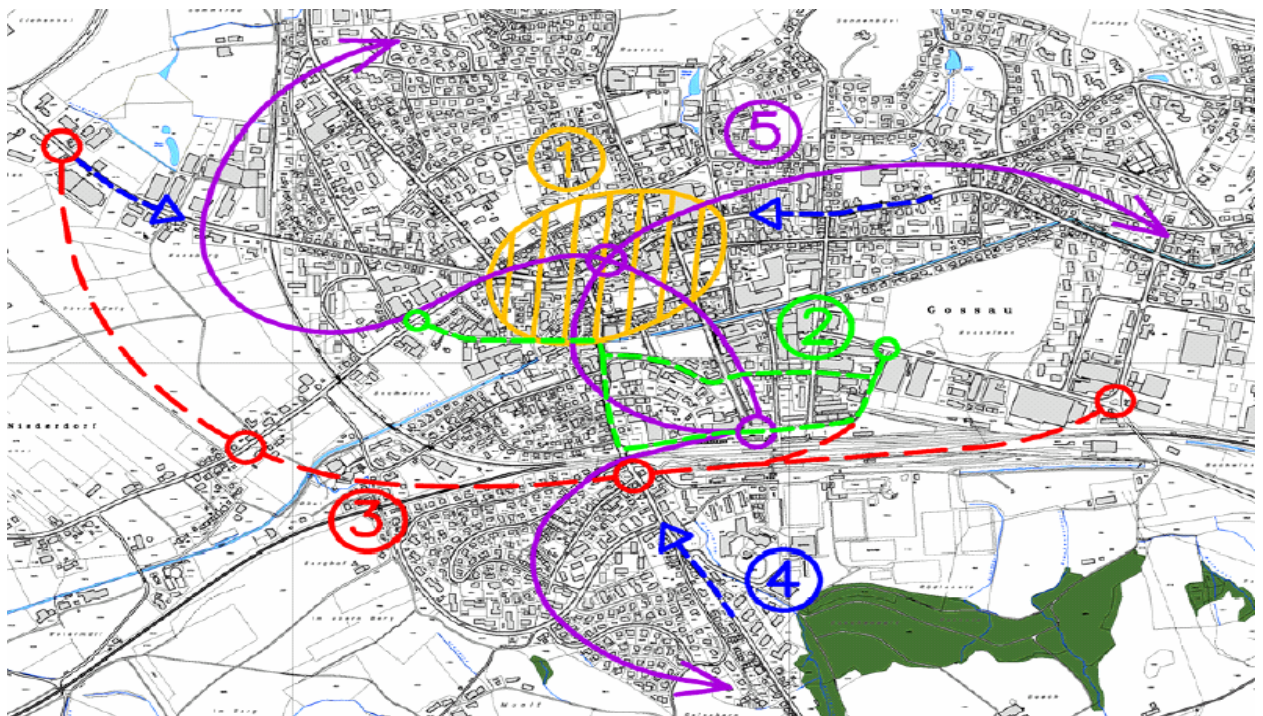


Abb. 1: Die fünf Kernprojekte

Aufwertung Altstadt (Kernprojekt 1): Mit diesem Vorhaben soll auf der St.Gallerstrasse (Gröbliplatz bis Gerbhof) und auf der Herisauerstrasse (Kirchplatz bis Ringstrasse) die Koexistenz aller Verkehrsarten ermöglicht werden. In Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen (Tiefbauamt und Kantonspolizei) ist das Vorprojekt soweit vorangetrieben worden, dass es im August 2006 der Öffentlichkeit und interessierten Personen vorgestellt werden konnte. Da es sich bei den erwähnten Strassenabschnitten um Kantonsstrassen handelt, wurde das Vorprojekt an das Tiefbauamt des Kantons eingereicht, welches die Federführung für die Weiterbearbeitung übernommen hat. Das Ergebnis der kantonalen Planung wird als sogenannter Vernehmlassungsbeschluss zu Strassenbauten des Staates vom Stadtparlament zu beraten sein und unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 10 lit. k Gemeindeordnung). Der Stadtrat geht derzeit davon aus, dass dieser Prozess bis Mitte 2007 abgeschlossen sein wird. Eine Realisierung ist für 2008 geplant.

Alternative Zentrumsquerung (Kernprojekt 2): Bei diesem Vorhaben handelt es sich um kurzfristige Massnahmen zur Entlastung der St.Gallerstrasse. Das Vernehmlassungsverfahren vom Sommer 2005 hat gezeigt, dass grossmehrheitlich die Achse Mooswiesstrasse – Quellenhofstrasse – Poststrasse – Ringstrasse als alternative Zentrumsquerung favorisiert wird. Gestützt darauf hat der Stadtrat die Planungsarbeiten vorangetrieben und mit Bericht und Antrag vom 27. September 2006 dem Parlament einen Rahmenkredit von 6,44 Mio. Franken beantragt. Anstelle von Wiederholungen wird auf den erwähnten Bericht und Antrag verwiesen.

Parallel dazu sind in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt und mit dem kantonalen Amt für Raumentwicklung die Abklärungen betreffend Realisierbarkeit der Westspange (Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse) getroffen worden. Dieses Projekt ist Bestandteil des kantonalen Strassenbauprogramms 2005-2008. Der Stadtrat legt grossen Wert darauf und wirkt darauf hin, dass das Projekt Westspange zügig bearbeitet und rasch umgesetzt wird. Er wird im gegebenen Zeitpunkt dem Parlament die notwendigen Anträge unterbreiten.

Parallel zum Projekt Westspange ist eine allfällige Verbindung Industriestrasse-Mooswiesstrasse geprüft worden. Die Machbarkeit (Querung des Industrie-Stammgeleises als Unterführung oder Überführung) ist gegeben. Die vorliegenden Kostenschätzungen (Basis Vorprojekt) gehen von Baukosten von rund 13 Mio. Franken aus. Sobald der Nutzen dieser Verbindungsstrasse nachgewiesen ist, wird der Stadtrat die Planung weiter vorantreiben und dem Stadtparlament Bericht erstatten und Antrag stellen.

Ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der in den Leitsätzen verankerten Ziele ist der A1-Zubringer Appenzellerland (Gossau-Ost). Gegenwärtig ist das Rechtsetzungsverfahren für den Erlass einer Planungszone im Gang. Beim A1-Zubringer Appenzellerland handelt es sich um ein Nationalstrassenprojekt, bei welchem der Stadtrat keine direkte Einflussmöglichkeit auf den Terminplan hat. Realistischerweise ist davon auszugehen, dass bis zum Bau dieser Strasse noch 10 bis 15 Jahre vergehen werden.

Spange Bahntrasse (Kernprojekt 3): Zur Ergänzung und Entlastung der kurzfristigen Südverbindung (Kernprojekt 2) ist die Machbarkeit einer grossräumigen Südverbindung im Bereich Bahntrasse (mit allfällig unterirdischer Fortsetzung bis zur Flawilerstrasse) geprüft worden. Aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens vom Sommer 2005 wird diese Option langfristig offen gehalten. Auf weitere Planungsschritte ist vorerst aber verzichtet worden.

Mit der Genehmigung des Stadtentwicklungskonzeptes am 7. September 2004 hat das Stadtparlament den Stadtrat beauftragt, die Machbarkeit einer Umfahrung im Norden zu prüfen. Auf die in der Folge vom Stadtrat unterbreitete Kreditvorlage Konzept Nord ist dann das Stadtparlament anfangs September 2006 allerdings nicht eingetreten. Dies aus der Erkenntnis heraus, dass es sich bei den Lösungsansätzen des Konzeptes Nord um langfristige Optionen handelt, welche derzeit ohnehin nicht verbaut und damit offen gehalten werden können.

Verkehrs- und Staumanagement (Kernprojekt 4): Im Zuge der Weiterbearbeitung hat sich gezeigt, dass Massnahmen zur Verstetigung und Beruhigung des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum nur flankierend zu den Kernprojekten 1, 2 und 5 sowie zu weiteren Projekten wie z.B. Westspange ausgeführt werden können und auf diese abzustimmen sind.

Stadtbuskonzept (Kernprojekt 5): Abgestimmt auf das regionale Buskonzept (Buskonzept Fürstenland), aber auch auf das öV-Projekt zur Erschliessung des Einkaufszentrums/Stadions St.Gallen-West soll das innerstädtische Stadtbusangebot von Gossau verbessert und mit dem überregionalen Angebot verknüpft werden. Dieses Projekt ist Gegenstand dieser Vorlage.

### **1.3. Buskonzept Fürstenland bringt bessere Anbindung von Arnegg**

Im Nord-Westen ist Gossau mit den heutigen Linien Gossau - Niederwil - Oberbüren, Gossau - Arnegg - Niederbüren sowie Gossau - Andwil - Arnegg - Waldkirch an das regionale öV-Netz angebunden. Diese Linien sind hauptsächlich auf die Bahnanschlüsse in Richtung St. Gallen ausgerichtet. Wegen der unregelmässigen Busfahrpläne ist die Qualität dieser Anschlüsse unterschiedlich. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in Bezug auf das Busangebot im Dreieck Wil - Gossau - Bischofszell Optimierungsbedarf festgestellt. Es hat einem Planungsbüro den Auftrag erteilt, den Ist-Zustand zu analysieren, den Handlungsbedarf zu ermitteln und Massnahmen vorzuschlagen. Ziel des Projektes ist es, ein nachfragegerechtes Taktsystem anzubieten. Die Arbeiten sollen bis Ende 2006 abgeschlossen sein, damit Neuerungen auf den Fahrplanwechsel Dezember 2007 umgesetzt werden können. Diese Arbeiten werden von einer Planungsgruppe begleitet, in welcher die Kantone St.Gallen und Thurgau und die betroffenen Gemeinden vertreten sind. Gegenwärtig liegt ein Zwischenbericht vor, in welchem davon ausgegangen wird, dass Gossau im Stunden-Takt mit Oberbüren/Niederbüren und ebenfalls im Stunden-Takt mit Arnegg/Waldkirch verbunden wird, während auf der Linie Gossau-Andwil ein durchgehender ½ Stunden-Takt vorgesehen ist. Die Bus-Anschlüsse in Arnegg sollen mit den Anschlüssen der SBB so koordiniert werden, dass von Arnegg her letztlich ein ½-Stunden-Takt zum Bahnhof bzw. ins Zentrum von Gossau sichergestellt ist. Mittelfristig sieht die Angebotsplanung Ost (AP Ost) der SBB vor, die Bahnlinie Gossau-Weinfelden neu von einem Stunden-Takt zu einem Halbstundentakt zu verdichten, wodurch die Anbindung von Arnegg an Gossau zusätzlich verbessert würde (siehe auch Ziffer 1.5 nachstehend).

Die sich abzeichnenden Erkenntnisse aus dem Buskonzept Fürstenland haben das vorliegende Stadtbuskonzept mitgeprägt. Die bessere Anbindung von Arnegg an das Stadtzentrum von Gossau (siehe Leitsätze der Stadtentwicklung; Ziel 1.3) kann mit der Umsetzung des Buskonzeptes Fürstenland sichergestellt werden.

### **1.4. öV-Erschliessung für das Einkaufszentrum SG-West (EKZ/Stadion) bringt bessere Anbindung des Mettendorfs und der Arbeitsplätze in der Industrie-Ost**

Die Eröffnung des Einkaufszentrums (EKZ) ist auf Herbst 2007, jene des Stadions für Sommer 2008 vorgesehen. Auf diesen Zeitpunkt hin ist die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr zu verbessern. Unter Federführung des Tiefbauamtes der Stadt St. Gallen, im Einvernehmen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr, den beteiligten Gemeinden Herisau, Gaiserwald und Gossau sowie unter Einbezug der Transportunternehmen VBSG, Regiobus AG Gossau und Verkehrsbetriebe Herisau ist ein Angebotskonzept erarbeitet worden. Dieses sieht nebst einer Direktverbindung Bahnhof Gossau – EKZ/Stadion – Bahnhof SG (20'-Takt oder 15'-Takt) auch eine neue Linie Bahnhof Gossau – EKZ/Stadion – Abtwil im ½-Stunden-Takt vor. Die abschliessenden Entscheide stehen noch aus, das Bestellverfahren ist aber bereits im Gange. Die bessere Anbindung an das östliche öV-Netz bringt der Stadt Gossau eine bessere innerstädtische Erschliessung auf der Achse Stadtzentrum – Mettendorf – Industrie.

Die Erkenntnisse aus dem Angebotskonzept öV St.Gallen-West sind in das vorliegende Stadtbuskonzept Gossau eingeflossen. Die Linien Gossau - St. Gallen und Gossau - Abtwil werden daher im vorliegenden Stadtbuskonzept nicht weiter thematisiert. Die Bus-Verbindung Gossau-St.Gallen weist bereits heute einen guten und mit den vorgesehenen Verbesserungen einen sehr guten Standard auf. Allfällige innerörtliche Anpassungen in Gossau (Haltestellen, Linienführung Industrie) im Sinne des Stadtbuskonzeptes sind möglich.

### **1.5. öV-Angebotsplanung Ost sichert hohe Anbindungsqualität für Gossau**

Die Angebotsplanung Ost (AP-Ost) ist ein Angebotskonzept der SBB für die Bahnverbindungen in der Ostschweiz. Der Zeithorizont für dessen Umsetzung ist ca. 2013. Für die Realisierung sind diverse Infrastrukturausbauten notwendig. AP-Ost sieht die Systematisierung des Fahrplanes und eine Beschleunigung der Verbindung St. Gallen - Zürich vor. Gossau und Wil werden wie bisher durch halbstündlich verkehrende Zugkompositionen (in Richtung Zürich-Bern-Lausanne-Genf bzw. Zürich-Solothurn-Lausanne-Genf andererseits) bedient. Die Fahrpla-

ge wird gegenüber heute allerdings um einige Minuten verschoben. Gossau wird zum 15/45-Knoten ausgebaut. Darüber hinaus soll die Linie St. Gallen - Gossau - Weinfelden auf den Halbstundentakt verdichtet werden. In der Kernagglomeration St.Gallen (St.Gallen, Gossau, Herisau, Teufen, Wittenbach) wird die S-Bahn im 15-Minuten Takt verkehren.

## 2. Zielsetzungen und Randbedingungen

Ein Blick auf die regionalen und überregionalen Planungen zeigt, dass Gossau in Zukunft noch intensiver ans öV-Netz angebunden sein wird. Umso entscheidender erscheint die rechtzeitige Schliessung innerstädtischer öV-Lücken und die Optimierung der Fahrplanlagen. Die Hauptzielsetzungen für das Stadtbuskonzept sind in den eingangs zitierten Zielen der Leitsätze (siehe Ziffer 1.1 vorstehend) festgelegt. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet soll darüber hinaus ein Beitrag zur Reduktion des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum geleistet werden. Dieser soll nicht lediglich von einer Achse auf die andere verlagert werden. Soll der gewünschte Umsteigeeffekt erzielt werden, müssen Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Das Stadtbuskonzept umfasst wie auch die übrigen Kernprojekte nicht nur verkehrstechnische Aspekte. Alle Massnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes sollen dazu beitragen, Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu erhöhen. Sie sind daher ebenso sehr ein Beitrag zum Standortmarketing. Dies gilt insbesondere für das Stadtbuskonzept.

Daraus ergeben sich im Einzelnen folgende Ziele für den Stadtbusbetrieb:

- Er soll als Impulsgeber zur Zentrumsentwicklung beitragen und die Stadtentwicklung unterstützen.
- Er soll zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere im Zentrum, beitragen.
- Er soll eine Alternative zum Auto sein und nicht nur zur Grundversorgung nicht motorisierter Personen dienen.
- Er soll in der Lage sein, einen Teil der in Zukunft weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisse im innerstädtischen Raum abzudecken.

Bezüglich Wirtschaftlichkeit gilt folgendes:

- Er soll einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten, mit attraktiven Fahrplanlagen und Linienführungen möglichst viele Fahrgäste erreichen und damit möglichst hohe Einnahmen generieren.
- Die Busse sollen rationell eingesetzt werden und kurze Standzeiten aufweisen.

Die Einbettung des Stadtbusses in den regionalen öffentlichen Verkehr erfolgt, indem

- auf die Umsetzung des Buskonzeptes Fürstenland (ab Dezember 2007) hingewirkt und das Stadtbusangebot auf das regionale Busangebot abgestimmt bzw. mit diesem koordiniert wird, wodurch eine bessere Anbindung von Arnegg und der Arbeitsplätze in der Industrie Ost an das Stadtzentrum von Gossau erreicht werden kann.
- es mit dem ebenfalls in Überarbeitung befindlichen öV-Konzept in Herisau kompatibel sein muss.

## 3. Funktionen und Anforderungen an einen Stadtbus

Aufgrund der Zielsetzungen und Randbedingungen ergeben sich folgende Funktionen und Anforderungen an das Liniennetz und Taktsystem (Linienführung s. Anhang):

### 3.1. Liniennetz

Der Stadtbus soll primär die Verbindungen aus den Wohngebieten zum Zentrum und zum Bahnhof abdecken. Diese Funktion ergibt sich nicht nur aus den Kernzielsetzungen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen, denn solche Verbindungen generieren erfahrungsgemäss die grösste Nachfrage (und somit die höchstmöglichen Einnahmen), da sie verschiedene Fahrzwecke bündeln (Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehr) und so zu einer relativ kontinuierlichen Grundnachfrage mit Pendlerspitzen führen.

Nach Erfahrung liegt der Gehbereich von und zu Bahnhöfen bei ca. 800 m sowie von und zu Zentren bei ca. 600m. Der Stadtbus soll daher – dies eine zweite Anforderung an das Stadtbusnetz - durch diejenigen Wohngebiete führen, die ausserhalb des Gehbereichs Bahnhof und/oder Zentrum liegen. Damit soll ein hoher Nutzen erzielt werden, primär durch die dichter besiedelten Quartiere.

### **3.2. Taktsystem**

Der Stadtbus soll ein Impulsgeber für die weitere Zentrumsentwicklung sein und als echte Alternative zum motorisierten Binnenverkehr auch auf Akzeptanz stossen. Gefragt ist somit ein Stadtbus, der attraktiv zum Einkaufen ist und nicht einer, der lediglich einen Beitrag zur Grundversorgung leistet. (Dafür würde ein 30 Minuten- oder ein 60 Minuten-Takt genügen). Daneben ist eine hohe zeitliche Verfügbarkeit erforderlich, was erfahrungsgemäss mindestens den 15 Minuten-Takt erfordert. So fährt beispielsweise der Frauenfelder Stadtbus mehrheitlich im 15 Minuten Takt, ebenso die erfolgreiche Buslinie Gossau – St. Gallen. Hinzu kommt, dass ein 15 Minuten-Takt die Attraktivität des Angebots erhöht und zu einer stärkeren Nachfrage führt, was letztlich die Eigenwirtschaftlichkeit des Busbetriebes verbessert. In der Vernehmlassung zu den Kernprojekten 1-5 vom Sommer 2005 wurde die Forderung nach einem aussagekräftigen Versuch und nach Anreizen für umsteigewillige Bewohner gestellt. Diese Voraussetzung wird mit einem 15 Minuten-Takt erfüllt, mit einem Takt von lediglich 30 Minuten-Takt hingegen nicht.

### **3.3. Angebotsstrategie**

Daraus ergibt sich folgende Angebotsstrategie:

- Mit einem bedürfnisgerechten Erschliessungsumfang und einer ansprechenden Angebotsqualität soll eine möglichst hohe Nachfrage erzielt werden.
- Mit einem hohen Angebotsstandard sollen auch Autofahrer des Binnenverkehrs motiviert werden, auf den Bus umzusteigen.
- Mit einer grossen Nachfrage soll die Kostendeckung möglichst hoch sein und einen zusätzlichen Impuls für die Zentrumsentwicklung darstellen.

## **4. Umsetzung des Versuchbetriebes**

### **4.1. Handlungsbedarf**

Der Stadtbus hat die Verbindungen Wohngebiete – Zentrum/Bahnhof herzustellen und durch die ausserhalb des Gehbereichs des Bahnhofs und/oder des Zentrums liegenden Wohnquartiere zu führen. Primärer Handlungsbedarf besteht somit im Nordwesten (Quartiere Nelkenstrasse, Oberwatt, Rosenau) und im Südwesten von Gossau (Quartiere Gozenberg, Talstrasse, Hochschoren, neu auch Fenn/Geissberg). Der Osten weist durch die Busachse Richtung St. Gallen (bestehende Linie nach St. Gallen und neue Linie nach Abtwil) eine sehr gute Basis bezüglich der Feinerschliessung auf. Diese Busachse übernimmt in Gossau Ost die Aufgabe des Stadtbusses.

Die im Rahmen des Buskonzeptes Fürstenland optimierten Regionalbuslinien Gossau – Arnegg - Waldkirch und Gossau - Andwil (siehe oben Ziffer 1.3) sollen unterstützende Stadtbusfunktion übernehmen.

Die bestehende Linie zum Walter Zoo übernimmt Aufgaben der Grundversorgung und kann je nach Versuchserfahrungen später erweitert werden.

### **4.2. Linienführung**

Für den Versuchsbetrieb werden zwei neue Linienäste, die zu einer Linie verknüpft werden, vorgeschlagen:

- a) Linienast „Nelkenstrasse“: Nelkenstrasse – Gerenstrasse – Zentrum – Bahnhof
- b) Linienast „Fenn-Geissberg“: Bahnhof – Multstrasse – Fenn/Geissberg

Durch die Verknüpfung der beiden Linienäste zu einer so genannten Durchmesserlinie - ohne Standzeiten am Bahnhof - entsteht eine durchgehende Linie Nelkenstrasse – Fenn/Geissberg und somit auch eine Direktverbindung Nelkenstrasse - Zentrum – Bahnhof - Fenn/Geissberg.

Der Haltestellenabstand beträgt entsprechend der Feinerschliessungsaufgabe des Stadtbusbes im Durchschnitt rund 300 m. Im Zentrum ist der Abstand enger, da aufgrund der Kernzielsetzung das Zentrum optimal bedient werden soll. Die Länge der Linie „Nelkenstrasse“ beträgt 2,2 km, jene der Linie Fenn-Geissberg 1,6 km; die Gesamtlänge somit 3,8 km. Insgesamt sind 15 Haltestellen vorgesehen.

Der Stadtbus Gossau soll mit reduziertem Fahrplan nach Herisau verlängert und damit die bestehende Regionalbuslinie Gossau – Herisau ersetzen. Herisau beschäftigt sich ebenfalls mit der Überprüfung des Busnetzes, die Ergebnisse daraus sind noch in diesem Jahr zu erwarten und sollen dannzumal ebenfalls berücksichtigt werden. Voraussetzung für eine Verlängerung dieser Linie nach Herisau ist, dass die Fahrplanlage des Herisauer Linienabschnitts auf jene des Stadtbusbes Gossau passt und Änderungen der Fahrplanlage des Stadtbusbes Gossau auf dem Herisauer Abschnitt übernommen werden können (ca. 2010 ändert der SBB-Fahrplan). Ausserdem ist erforderlich, dass der für den Betrieb der Linie vorgesehene Midibus (siehe Ziffer 4.3 nachstehend) genügt. Sodann ist eine Koordination zwischen Gossau und Herisau insofern erforderlich, als die beiden Gemeinden die anstehenden Anpassungen zeitgleich vornehmen.

Die vorgeschlagene Linienführung der Linienastes „Nelkenstrasse“ erfordert Anpassungen im Verkehrsregime. Von der Bahnhofstrasse her muss, wie im Kernprojekt 1 (Aufwertung Altstadt) vorgesehen, ein Linkseinmünden in die St. Gallerstrasse möglich sein. Ausserdem müssen die Busse den Nordabschnitt der Gerenstrasse (Bischofszellerstrasse - Wilerstrasse) in Gegenrichtung befahren können. Dies wird ohne wesentliche bauliche Anpassungen möglich sein.

Im Rahmen der Entwicklung des Stadtbuskonzepts Gossau wurden verschiedene weitere Linienführungsvarianten geprüft, letztlich aber von einem Versuchsbetrieb ausgenommen, nämlich:

#### Erschliessung Niederdorf

Die Siedlungsgrösse des Niederdorfs ist für eine öV-Erschliessung deutlich zu klein. Im Niederdorf wohnen wenige Hundert Einwohnerinnen und Einwohner (inkl. Altersheim Espel). Im Vergleich dazu sind die Einwohnerdichten im Einzugsbereich der für den Versuch vorgeschlagenen Linienäste deutlich höher. Diese erschliessen je rund 2000 Einwohnerinnen und Einwohner.

#### Anbindung der Sportanlagen/Schulen Rosenau.

Das Wohngebiet Rosenau ist durch die vorgeschlagene Linienführung weitgehend erschlossen. Das Gymnasium Friedberg liegt noch im Gehbereich des Bahnhofs. Eine Erschliessung der Sportanlagen und des Oberstufenschulhauses würde eine andere Linienführung des Nordastes bedingen, beispielsweise via Friedbergstrasse. Dies ginge zu Lasten der Erschliessung der Wohngebiete, was im Widerspruch stünde zu den Kernzielsetzungen und im Übrigen auch zu einer geringeren Wirtschaftlichkeit führte. Eine Verlängerung der Linie „Nelkenstrasse“ bis zum Hallenbad Rosenau ist wohl möglich. Aus fahrplantechnischen / zeitlichen Gründen wird auf eine Anbindung der Sportanlagen/Schulen Rosenau in der Versuchsphase aber verzichtet. Denn durch eine Verlängerung des Linienastes Nelkenstrasse vergrösserten sich die Umlaufzeiten der Busse, was zusätzliches Wagenmaterial und Personal erfordert und im Ergebnis zu deutlich höheren Kosten führen würde.

### **4.3. Wagenmaterial**

Für den Stadtbusbetrieb auf der vorgesehenen Linie Nelkenstrasse – Zentrum – Bahnhof – Fenn/Geissberg genügt der Einsatz eines Midibus, welcher im Vergleich zum Standardbus deutlich kleiner ist (rund 2.35 x 9 m gegenüber rund 2.5 x 12 m). Zum Befahren der Quartierstrassen kann somit ein den Strassenabmessungen angepasster, wendiger Bus eingesetzt werden. Zur langfristigen Gewährleistung der erforderlichen Flexibilität wird bei der Festlegung der Strassengeometrie aber immer vom Einsatz eines Standardbusses ausgegangen. Der Stadtbus soll ein prägnantes Erscheinungsbild aufweisen und das Fahrzeug soll so Teil des Marketings sein.

#### 4.4. Fahrplan

Wie in Ziffer 3.2 zum Ausdruck gebracht, ist für einen attraktiven Stadtbus der 15 Minuten-Takt unabdingbar. Neben optimalen Anschlüssen an die Zugverbindungen Richtung St.Gallen und Zürich soll der Stadtbus auch gute Anschlüsse an die Agglomerationsbuslinie Richtung Gossau – Industrie Ost - St. Gallen und an die neue Linie nach Abtwil herstellen.

Ein möglicher Fahrplanraster des Stadtbusses ist nachstehend aufgeführt. Er beruht auf dem heutigen Bahn- und Agglobusfahrplan und ist lediglich als konzeptioneller Ansatz zu verstehen. Der definitive Fahrplan kann frühestens dann erstellt werden, wenn der neue Fahrplan des Agglobusses mit der neuen Linie Gossau - Abtwil sowie der definitiven SBB-Fahrplan 2008 bekannt sind.

|                      |        |        |        |        |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Nelkenstrasse</b> | ... 53 | ... 08 | ... 23 | ... 38 |
| <b>Zentrum</b>       | ... 58 | ... 13 | ... 28 | ... 43 |
| <b>Bahnhof</b>       | ... 00 | ... 15 | ... 30 | ... 45 |
| nach St. Gallen      | ... 07 | ... 22 | -      | -      |
| nach Wil             | -      | ... 19 | ... 36 | -      |
| nach Winkeln (Bus)   | ... 00 | ... 15 | ... 30 | ... 45 |

|                       |        |        |        |        |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Geissberg-Fenn</b> | ... 55 | ... 10 | ... 25 | ... 40 |
| <b>Bahnhof</b>        | ... 00 | ... 15 | ... 30 | ... 45 |
| nach St. Gallen       | ... 07 | ... 22 | -      | -      |
| nach Wil              | -      | ... 19 | ... 36 | -      |
| nach Winkeln (Bus)    | ... 0  | ... 15 | ... 30 | ... 45 |
| <b>Geissberg-Fenn</b> | ... 55 | ... 10 | ... 25 | ... 40 |

|                       |        |        |        |        |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| von Winkeln (Bus)     | ... 57 | ... 12 | ... 27 | ... 42 |
| von Wil               | -      | ... 06 | ... 21 | -      |
| von St. Gallen        | ... 54 | -      | -      | ...35  |
| <b>Bahnhof</b>        | ... 00 | ... 15 | ... 30 | ... 45 |
| <b>Geissberg-Fenn</b> | ... 05 | ... 20 | ... 35 | ... 50 |

|                   |        |        |        |        |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| von Winkeln (Bus) | ... 57 | ... 12 | ... 27 | ... 42 |
| von Wil           | -      | ... 06 | ... 21 | -      |
| von St. Gallen    | ... 54 | -      | -      | ...35  |
| <b>Bahnhof</b>    | ... 00 | ... 15 | ... 30 | ... 45 |
| <b>Zentrum</b>    | ... 02 | ... 17 | ... 32 | ... 47 |

(allenfalls Weiterführung jedes zweiten Kurses nach Herisau)

Zum vorstehenden Fahrplanraster sind folgende Bemerkungen anzubringen:

- Die beiden Stadtbusse kommen zur gleichen Zeit am Bahnhof an und fahren ohne Standzeit weiter (...00, ...15, ...30, ...45).
- Die zeitliche Lage des Stadtbusses wurde so gewählt, dass ein Maximum an Anschlüssen an Züge und Buslinie nach St. Gallen entsteht. Wegen dem (bis heute) nicht genau um 30 Minuten versetzten Takt von ICN und IC ist es nicht möglich, alle Zugsanschlüsse Richtung St. Gallen und Wil anzubieten. Ab ca. 2010 ist ein in dieser Beziehung verbesserter Taktfahrplan zu erwarten.
- Die Fahrzeiten wurden aufgrund von Erfahrungswerten berechnet und – soweit möglich - anhand von Testfahrten überprüft.
- Insgesamt sind optimale Fahrzeugeinsätze möglich. Der Busumlauf auf dem Linienast „Nelkenstrasse“ ist relativ knapp, hingegen bestehen auf dem Linienast „Fenn-Geissberg“ ausreichende Fahrzeitreserven.

Für den Versuchsbetrieb werden folgende Betriebszeiten vorgeschlagen:

- Montag bis Freitag: 06.00 – 20.00 Uhr
- Samstag: 07.00 – 17.00 Uhr

Die Randstunden und der Sonntag werden im Versuchsbetrieb nicht abgedeckt. Für einen aussagekräftigen Versuch ist dies nicht erforderlich. Für einen definitiven Betrieb ist diese Frage aber nochmals aufzuwerfen, zu prüfen und zu entscheiden.

Der vorgeschlagene Fahrplan setzt die Realisierung der im Rahmen der anderen Kernprojekte ausgearbeiteten Massnahmen voraus. Dies betrifft insbesondere die Dosierungen an der neuen Lichtsignalanlage (LSA) SA St.Galler-/Säntisstrasse, an der Herisauerstrasse (LSA Bad Friedensberg) sowie die zum Zweck der Busbevorzugung notwendige neue LSA an der Einmündung Flawiler-/Gerenstrasse.

Können die genannten Massnahmen zur Gewährleistung eines behinderungsarmen Busbetriebs nicht oder nicht vollumfänglich umgesetzt werden, so sind allenfalls folgende Massnahmen als Übergangslösung bis zur Realisierung der Westspange und der Zuflussdosierung aus Westen erforderlich:

- Einsatz eines dritten Fahrzeuges während der Abendspitze, um den Fahrplan einhalten zu können. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten von CHF 40'000 bis CHF 100'000/Jahr verbunden, in der Höhe abhängig davon, ob als drittes Fahrzeug ein Reservefahrzeug eingesetzt werden kann.

oder:

- Meidung des Knotens Flawiler-/Gerenstrasse während Abendspitze und stattdessen Direktfahrt via Wilerstrasse (mit entsprechendem Kunden- und Imageverlust).

## 4.5. Versuchsordnung

### 4.5.1 Schwellenwerte

Aufgrund von Erfahrungswerten bei vergleichbaren Einwohnerzahlen und Siedlungsdichten gehen Fachleute davon aus, dass nach Etablierung des öV-Angebots und mithin nach Abschluss einer dreijährigen Versuchsphase auf dem Linienast „Nelkenstrasse“ rund 800 Fahrgäste/Tag und auf dem Linienast „Fenn-Geissberg“ rund 500 Fahrgäste/Tag verkehren werden.

Weil in der Praxis aber vor der abschliessenden Etablierung des öV-Angebots über die Weiterführung des Versuchsbetriebes zu befinden ist, sind die Minimalziele für die Versuchserfüllung zu definieren. Nach den beiden ersten Versuchsjahren sind folgende durchschnittliche Nachfrage-Schwellenwerte zu erreichen:

- a) Linienast „Nelkenstrasse“: 600 Fahrgäste/je Betriebstag
- b) Linienast „Fenn-Geissberg“: 400 Fahrgäste/je Betriebstag

### 4.5.2 Auswertung

Um verlässliche Aussagen für den Versuch zu erhalten, ist es zwingend, dass der Busbetrieb nicht durch Strassenbaumassnahmen im Rahmen der Kernprojekte 1 (Aufwertung Altstadt) oder 2 (Zentrumsquerung) behindert wird. Aus diesem Grunde wird der Versuchsbeginn auf den Fahrplanwechsel 2008/2009, das heisst auf 1. Dezember 2008 festgelegt. Die Jahre 2009 – 2011 gelten als Versuchsjahre. Die Auswertung erfolgt aber bereits nach Abschluss des zweiten Versuchsjahres, mithin Ende 2010. Im dritten Jahr (2011) werden die Erkenntnisse ausgewertet und der Busbetrieb vorerst parallel dazu weitergeführt.

Der Stadtrat wird in der ersten Jahreshälfte 2011 dem Parlament Bericht über die Ergebnisse der Versuchsphase erstatten und gestützt auf die gemachten Erfahrungen Antrag stellen. Mit dem allfälligen Antrag auf definitive Einführung eines Stadtbusses werden alle damit zusammenhängenden Massnahmen baulicher und betrieblicher Art und die damit verbundenen Aufwendungen aufzuführen und dem Parlament zur Entscheidung vorzulegen sein.

Zeigt sich aber bereits früher und mit aller Deutlichkeit, dass die Akzeptanz des Stadtbusses ungenügend ist und die gesetzten Ziele auch nach zwei Jahren offensichtlich nicht erreicht werden, wird der Stadtrat über einen frühzeitigen Abbruch des Versuchsbetriebes zu entscheiden haben.

## 5. Kosten und Finanzierung

### 5.1. Betriebskosten

Für das vorgeschlagene Angebot entstehen während der Versuchsphase folgende Aufwendungen:

|                       |   |     |                       |
|-----------------------|---|-----|-----------------------|
| Brutto-Betriebskosten | : | CHF | 730'000 /Jahr         |
| Geschätzte Einnahmen  | : | CHF | <u>220'000 /Jahr*</u> |
| Netto-Betriebskosten  | : | CHF | 510'000 /Jahr         |



\* Die Einnahmen werden aufgrund von Erfahrungswerten mit vergleichbaren Stadtbusbetrieben vorsichtig auf 30 % geschätzt. Diesen Kostendeckungsgrad erreicht beispielsweise der Stadtbus von Wil, während jener von Frauenfeld einen solchen von gegen 50% aufweist. Die Kostendeckungsgrade hängen von den unterschiedlichen Randbedingungen der Ortschaften ab (z.B. Standzeiten wegen Abstimmung auf Bahnanschlüsse, Einwohnerzahlen im Einzugsgebiet).

## **5.2. Bauliche Massnahmen**

Für die Dauer des Versuchsbetriebes sind kleinere bauliche Massnahmen erforderlich, welche vor der geplanten Einführung (voraussichtlich 2009) ins Budget einzustellen sind. Auszugehen ist von einer einmaligen Summe von rund CHF 50'000, beispielsweise für Haltestellenmarkierungen und -bezeichnungen, Abfalleimer und Sitzgelegenheiten etc.

## **5.3. Kreditbedarf**

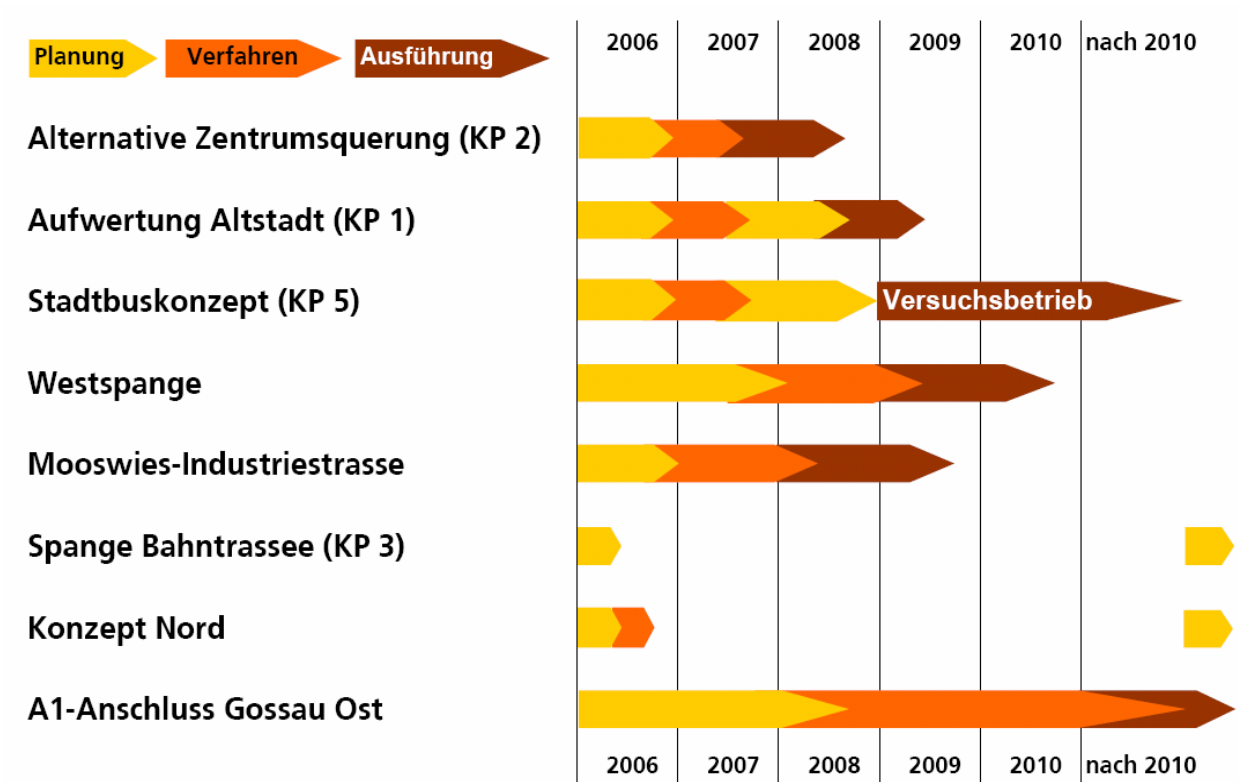
Der Versuchsbetrieb Stadtbuskonzept umfasst somit jährlich wiederkehrende Ausgaben von CHF 510'000 für die Dauer von drei Jahren, nämlich von 2009 - 2011. Hinzu kommen Kosten für einmalige bauliche Massnahmen in der Höhe von CHF 50'000. Somit ergibt sich ein gesamthafter Finanzbedarf von CHF 1'580'000, welcher mit dieser Vorlage beantragt wird. Der Stadtrat beantragt den Kredit für die Netto-Betriebskosten, weil die Erfahrung aus anderen Versuchsbetrieben zeigt, dass rund 30 % der Brutto-Betriebskosten durch Einnahmen gedeckt werden können.

## **5.4. Finanzierung**

Die Kosten des Versuchsbetriebes sind aus dem allgemeinen Stadthaushalt zu finanzieren. Die entsprechenden Mittel sind in der Finanzplanung 2007-2011 enthalten und werden im Falle der Krediterteilung durch das Stadtparlament im gegebenen Zeitpunkt in die jährlichen Budgets aufgenommen.

## **6. Grobtermine**

Der Versuchsbetrieb ist auf die übrigen Massnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes, namentlich auf das Kernprojekt 1 (Aufwertung Altstadt; St.Gallerstrasse / Herisauerstrasse) und Kernprojekt 2 (alternative Zentrumsquerung) abzustimmen. Abhängigkeiten ergeben sich ausserdem vom Fortschritt der Überbauung Fenn-Geissberg. Aufgrund des heutigen Kenntnisstandes ist von folgendem Zeitplan auszugehen:



**7. Verfahren**

Mit dem vom Stadtrat beantragten Verpflichtungskredit in der Höhe von netto CHF 1'580'000 fällt das Geschäft in den Zuständigkeitsbereich des Stadtparlaments und unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 10 lit. d und Art 39 Abs. 1 Gemeindeordnung).

Bereits an dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass vor der allfälligen definitiven Einführung eines Stadtbusse dem Stadtparlament erneut ein Kreditantrag zu unterbreiten ist. Das Geschäft dürfte dannzumal auf Grund von Art. 9 lit. c) und Art. 39 Abs. 1 Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum unterstehen.

**Antrag**

1. Für einen dreijährigen Stadtbus-Versuchsbetrieb wird ein Verpflichtungskredit von netto CHF 1'580'000 (inkl. MwSt.) erteilt.

**Stadtrat**

**Beilage**

Plan Linienführung Versuchsbetrieb Stadtbus