



Buskonzept 2026, Quartierbuslinie 150 (Büel-Eichen); Kredit 2026 – 2030

1 Ausgangslage

1.1 Bisherige Stadtbusvorhaben Gossau

Im Februar 2007 hat das Stadtparlament den Verpflichtungskredit von CHF 1,58 Mio. Franken für einen dreijährigen Stadtbus-Versuchsbetrieb mit einer Zweidrittels-Mehrheit angenommen und mittels Ratsreferendum einer Volksabstimmung unterbreitet. Am 17. Juni 2007 hat die Bevölkerung den Kredit abgelehnt. Vorgesehen war die Gebiete Rosenau/Gerenstrasse und Geissberg/Fenn im 15-Minuten-Takt mit zwei Linienästen zu erschliessen.

1.2 Mobilitätsstrategie

Das Stadtparlament hat am 4. Juli 2023 die Mobilitätsstrategie des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) zur Kenntnis genommen und zur Weiterbearbeitung empfohlen. Sie basiert auf der Ausgangslage, dass das Strassennetz in Gossau heute weitgehend ausgelastet ist und neue Strassenkapazitäten höchstens punktuell möglich sind. Um ein weiteres Siedlungs- und damit auch Verkehrswachstum zu ermöglichen, muss die Verkehrszunahme mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr (ÖV) bewältigt werden. Damit der nötige Umsteigeeffekt eintritt, ist ein attraktiver ÖV erforderlich, der die Nachfrage bewältigen kann. Dafür soll einerseits das Busnetz ausgebaut und andererseits durch Bus-Bevorzugungsmassnahmen (Infrastruktur, Verkehrsmanagement) ein stabiler und schneller Betrieb sichergestellt werden.

1.3 Agglo-ÖV-Konzept

Das sogenannte «Agglo-ÖV-Konzept» wurde als Massnahme im Agglomerationsprogramm der 4. Generation überarbeitet. Die Analyse hat gezeigt, dass die grössten Potentiale im Verkehr zwischen und rund um die so genannten «Nebenzentren» brachliegen. Nebst einem Ausbau der Bahn- und Busangebote zwischen diesen Zentren wird die Schaffung starker Hauptkorridore in den Nebenzentren als eine der Kernstrategien definiert. Diese sollen die Nachfrage entlang der Hauptachsen bündeln und ein dichtes Angebot ermöglichen, welches den Umstieg auf den ÖV fördert. Diese Strategie ist insbesondere aus der Erkenntnis der letzten Jahre entstanden, dass mit Buslinien im 30-Minuten-Takt im städtischen Raum kein wesentlicher Umsteigeeffekt erzielt wird. Somit ist auch die Finanzierung solcher isolierter Orts-/Quartierbuslinien ohne Überlagerung mit anderen Linien schwierig.

1.4 Bestell- und Finanzierungsprozesse im öffentlichen Verkehr

Das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) bestellt den Busverkehr im Kanton St. Gallen. Die Standortgemeinde wird üblicherweise in diesen Prozess einbezogen und kann sich vernehmen lassen.

Die Offertstellung der Transportunternehmen erfolgt jedes zweite Jahr. Der Fahrplan 2025/2026 ist der nächste Bestellzeitraum. Das AöV bestellt im Frühling/Sommer 2024 das Angebot der Fahrpläne 2025 und 2026. Vorbehalten bleiben kommunale Entscheide. Selbst bei einer Zustimmung durch das Stadtparlament und allenfalls die Stimmbürgerschaft kann es sein, dass aufgrund von kantonalen finanzpolitischen Vorgaben nicht alle Massnahmen umgesetzt werden.

Die anfallenden Kosten werden wie folgt aufgeteilt:

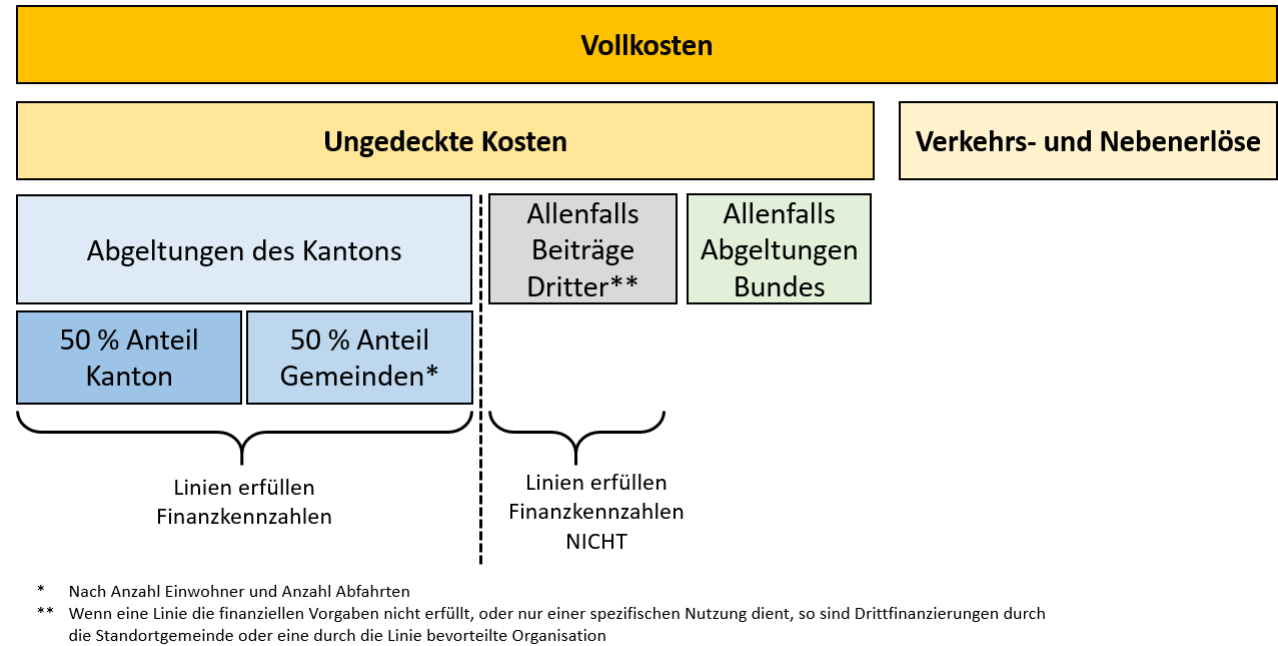


Abbildung 1: Kostenverteilung öffentlicher Verkehr Kanton St. Gallen

Die Abgaben für den öffentlichen Verkehr entwickeln sich in Gossau wie folgt:

Jahr	Abgabe Konti Nrn. 363103 und 312000 in CHF
2022 Rechnung	2'099'489
2023 Rechnung	2'019'291 (inkl. Rückzahlung Bus Ostschweiz 79'279)
2024 Budget (Prognose AöV)	2'230'000

2 Gesamtverkehrskonzept Teil öffentlicher Verkehr

Aus der Mobilitätsstrategie wurde das Konzept für den Teil öffentlicher Verkehr beschleunigt erarbeitet, um eine Umsetzung erster Massnahmen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zu ermöglichen. Um einen Umsteige-effekt erzielen zu können, braucht es ein deutlich besseres Angebot des öffentlichen Verkehrs. Kurz zusammengefasst beinhaltet das Konzept folgendes:

- Konzentration auf Hauptachsen mit dichtem Taktintervall (mind. 15 Min.)
- Quartierbus als Mobilitätsvorsorge für die Lücken
- Direktere Verbindung aus ASGO-Gebiet an Bahnhof Gossau
- Wohn- und Arbeitsplätze miteinander verbinden, wo möglich mit Durchmesserlinien
- Umsetzung in Etappen

Die Details können dem «Buskonzept 2026» vom 5. Dezember 2023 (Beilage) entnommen werden.

2.1 Langfristige Perspektive

Langfristig wird für die S-Bahn zwischen Gossau und St. Gallen ein Viertelstundentakt sowie eine (halbstündlich bediente) Bahnhaltestelle Sommerau angestrebt. Dies würde einen viertelstündlichen Taktknoten am Bahnhof Gossau ermöglichen.

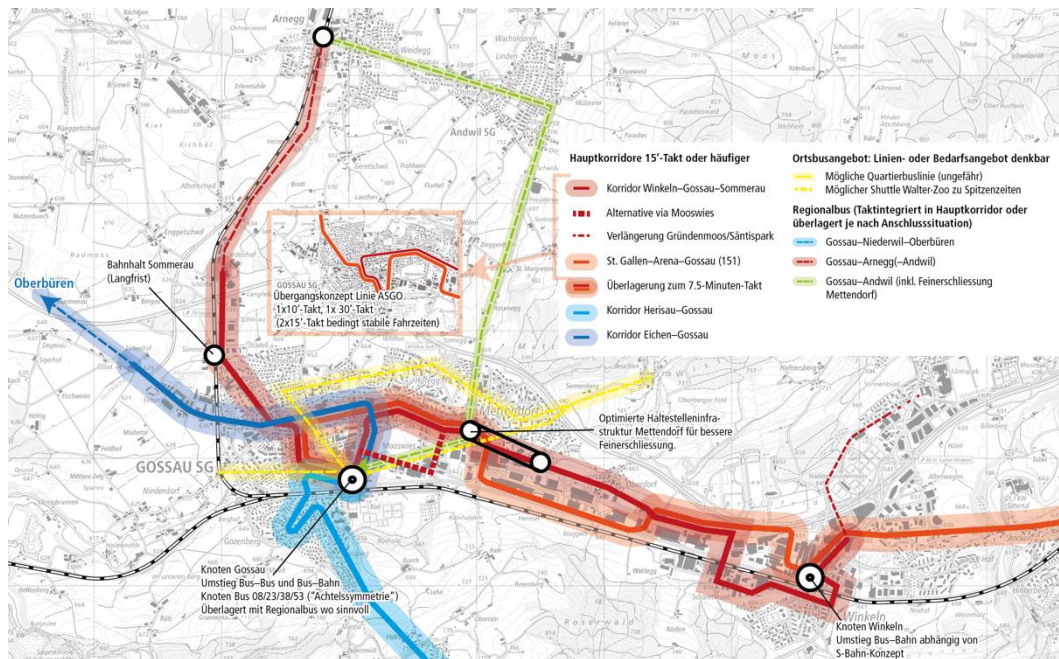


Abbildung 2: Langfristiges Buskonzept, Entwurf Gesamtverkehrs-konzept, Arbeitsstand November 2023

Im Busnetz werden vier Hauptkorridore mit dichten Takten angeboten. Ziel ist ein 15-Minuten-Takt mit Anschlussknoten am Bahnhof Gossau.

- Bahnhof Gossau – ASGO-Gebiet – Winkeln mit zwei überlagerten Korridoren: 1x Bahnhof – Zentrum/Gerbhof – Mettendorf – Winkeln – St. Gallen und 1x Bahnhof – Mooswies – Mettendorf – Winkeln – Säntispark
- Bahnhof – Sommerau
- Bahnhof – Herisau
- Bahnhof – Eichen

Die Regionalbuslinien nach Arnegg und Andwil, Mettendorf und Andwil sowie Niederwil und Oberbüren sollen möglichst überlagert zu diesen Angeboten geführt werden; so können zusätzliche Anschlüsse an Zugverbindungen angeboten werden.

Die Quartiere – im Vordergrund stehen aufgrund der Potentiale Büel, Rosenau, Mettendorf - und der Walter Zoo werden bedarfsgerecht angebunden (Linie im 30-Minuten-Takt oder Ruf-/Bedarfsbus, je nach dannzumaligen technischen Möglichkeiten).

2.2 Mittelfristige Perspektive

Die Kombination zweier Linien von Osten an den Bahnhof bedingt eine hohe Fahrplanstabilität. Daher sind weitreichende Massnahmen zur Verkehrslenkung und Bus-Bevorzugung notwendig. Solange diese nicht umgesetzt sind, muss das Konzept wie folgt angepasst werden:

- Beibehaltung der Linie 151 im 10-Minuten-Takt, aber zur Beschleunigung und Verbesserung der Anschlusssicherheit neue Linienführung über Hirschenstrasse zum Bahnhof
- Zweite ASGO-Linie nur im Halbstundentakt
- Kein Bahnhof Sommerau (ein solcher ist frühestens 2040 zu erwarten).

Die S-Bahn verkehrt in diesem Zeitraum nicht in einem sauberen Viertelstundentakt, sondern in einem «hinkenden» Takt von 7 und 23 Minuten. Deshalb sind auch Hinketakte auf einzelnen Buslinien denkbar, um die Bahn optimal anzubinden.

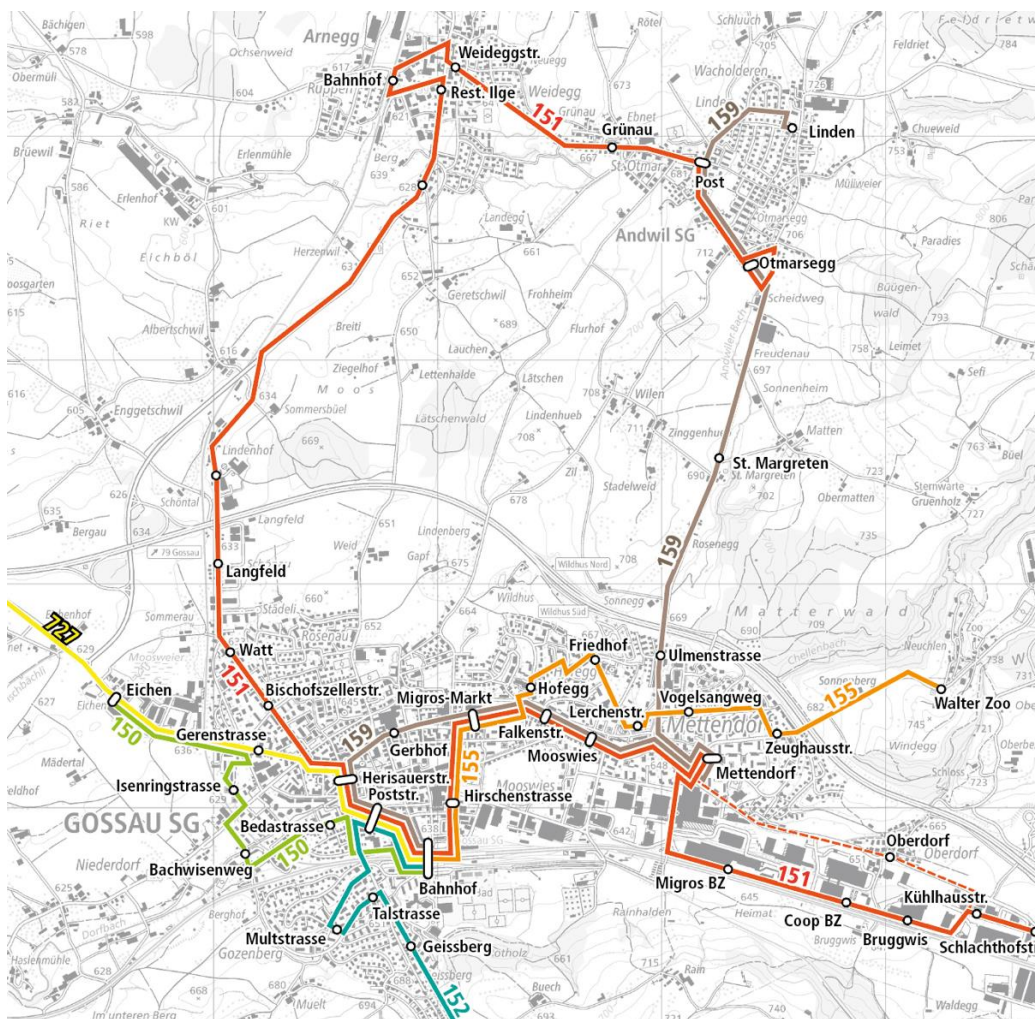


Abbildung 3: Liniennetz kurzfristige Massnahmen Buskonzept

2.3 Kurzfristige Perspektive

Kurzfristig umsetzbar sind einzelne Elemente; die aktuelle Nachfrage und Finanzsituation lassen eine Umsetzung der Mittelfristperspektive nicht zu. Die kurzfristige Perspektive wird im Rahmen des Buskonzeptes 2026 definiert und nach dem Beschluss im GVK ergänzt.

3 Neue Buslinie 150

Der erste Umsetzungsschritt des Buskonzeptes wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Gossau, dem Amt für öffentlichen Verkehr, der Regiobus AG und der asa AG (beratendes Planungsbüro) erarbeitet. Der Stadtrat wurde zwecks Variantenentscheid beigezogen. Da aus fachlicher Sicht keine eindeutige Bestvariante bestand, war eine politische Gewichtung erforderlich. In einem ersten Schritt sollen zwei voneinander unabhängige Massnahmen umgesetzt werden. Eine der Massnahmen ist die neue Quartierbuslinie 150. Der politische Druck betreffend Verbesserungen am Busnetz ist hoch und die zweijährigen Bestellprozesse des Kantons sind unflexibel. Darum wurde diese Massnahme aus dem Gesamtverkehrskonzept vorgezogen. Das kantonale Bestellverfahren für das Fahrplanjahr 2026 wird im August 2024 abgewickelt.

3.1 Linienführung

Die neue Buslinie 150 verbindet den Bahnhof Gossau via Beda-, Büel- und Isenringstrasse mit dem Gebiet Eichen. Die Linie fährt um 15 Minuten versetzt zur Postautolinie 727 und schafft damit einen Viertelstundentakt an der Haltestelle Eichen. Die Linie fährt von Montag bis Samstag tagsüber (6.00–20.00 Uhr, 08.00–18.00 Uhr am Samstag) und ist an die S1 in Richtung St. Gallen angebunden. Mit dieser Kombination können das Quartier

Beda-/Büelstrasse angebunden, die Verbindungen in das Gebiet Eichen verdichtet und genügend Potential für eine neue Buslinie generiert werden.

3.2 Kosten

3.2.1 Bauliche Massnahmen

Für diese Buslinie sind drei neue Bushaltestellen notwendig. Sie werden in der Beda-, Büel-, Isenringstrasse als Fahrbahnhaltestellen ausgeführt, teilweise mit Kap (nicht überholbar). Die Haltepunkte müssen den lokalen Gegebenheiten wie Zu- und Wegfahrten sowie private Parkplätze angepasst werden. Sie konnten noch nicht abschliessend mit der Kantonspolizei festgelegt werden. Durch die Haltestellen fallen voraussichtlich vier öffentliche blaue Parkplätze weg. Die Kosten wurden anhand von Vorstudien und Vergleichsprojekten geschätzt. Die Kosten muss die Stadt Gossau tragen. Die Haltestellen werden vorerst provisorisch und nicht behindertengerecht ausgeführt. Die Kosten belaufen sich auf CHF 42'000.

Die definitive Lage und Ausführung der Haltestellen wird in einem separaten Bauprojekt erarbeitet und mit der definitiven Einführung der Linie nach der Pilotphase ausgeführt. Die definitive Ausführung würde CHF 270'000 kosten.

3.2.2 Initialisierungskosten

Für die Inbetriebnahme sind einmalige Ausgaben erforderlich. Einerseits für die baulichen Massnahmen (vgl. Ziff. 3.2.1). Andererseits für die Kommunikation; daran beteiligen sich der Kanton und die Regiobus AG. Da die Stadt aus finanzieller und verkehrspolitischer Sicht an einer hohen Auslastung der Buslinien interessiert ist, wird sie die Kommunikation des neuen Angebotes unterstützen und mitgestalten.

	in CHF
Bauliche Massnahmen (Haltestellen)	42'000
Kommunikation	8'000
Total Initialisierungskosten	50'000

3.2.3 Jährlich wiederkehrende Kosten

Diese Angebotserweiterung löst jährliche Vollkosten von rund CHF 540'000 aus. Die Stadt Gossau beteiligt sich anteilmässig pro Abfahrt und Haltestelle an den kantonalen Kosten für den öffentlichen Verkehr (sogenannte öV-Poolbeiträge). Die neue Linie 150 erfüllt die finanziellen Vorgaben des Kantons nicht, weshalb gemäss gesetzlicher Vorgaben Beiträge Dritter (in diesem Fall der Gemeinde) nötig sind. Diese Beiträge reduzieren sich, wenn die Auslastung der Linie besser ist als angenommen und dadurch die Erträge höher ausfallen. Für die Beiträge Dritter wird ein separater Vertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren ausgearbeitet. Um den Erfolg des Konzeptes bewerten zu können, sollte das Angebot über mehrere Jahre gefahren werden. Nach vier Jahren soll entschieden werden, ob das Angebot weitergeführt wird oder nicht.

Die jährlich wiederkehrenden Kosten für die Stadt Gossau gestalten sich wie folgt:

	in CHF
Vollkosten Linie 150	504'000
Anteil Kanton und Bund	350'000
Restkosten Stadt Gossau, aufgeteilt in:	154'000
Erhöhung Anteil Poolkosten (aufgrund zusätzlicher Abfahrten und Haltestellen)	58'000
Anteil Stadt Gossau aufgrund fehlender Rentabilität Linie (Beiträge Dritter)	96'000
Total	770'000

Die zusätzliche Belastung entspricht ca. 2 Steuerprozent.

3.2.4 Kostenzusammenstellung 2026 – 2030

	in CHF
Jährlich wiederkehrende Kosten über fünf Jahre	770'000
Einmalige Kosten (Bauliche Kosten und Initialisierungskosten)	50'000
Gesamtkosten	820'000

Die Vereinbarung für die Übernahme der «Beiträge Dritter» (Aufgrund fehlender Rentabilität) muss für fünf Jahre abgeschlossen werden. Die Beträge werden aufgrund der effektiven Erträge jährlich abgerechnet. Nach knapp vier Jahren muss aufgrund der finanziellen Kennzahlen beurteilt werden, ob das Angebot weitergeführt wird oder nicht. Ziel ist es, die Linie ohne zusätzliche Unterstützungsbeiträge der Stadt Gossau (Beiträge Dritter) zu finanzieren.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Beschluss	◆							
Vorbereitung								
Betrieb								
Einstellung oder Regelbetrieb						◆		

Abbildung 4: Umsetzung Ortsbuslinie 150

Sollte nach dem Probetrieb die definitive Einführung erfolgen, müssten die Haltestellen entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3) ausgebaut werden.

4 Zeitplan

Ca. Ende Mai 2024 wird das Amt für öffentlichen Verkehr die Offerten der Transportunternehmen für die Jahre 2025 und 2026 auswerten und mit dem kantonalen Budget abgleichen. Voraussichtlich Ende Juni 2024 entscheidet das Amt für öffentlichen Verkehr, ob die Bestellung der Linie 150 auf den Fahrplan 2026 (ab Mitte Dezember 2025 operativ) machbar ist.

Der Zeitpunkt der Umsetzung ist zudem abhängig von der Umsetzung der baulichen Massnahmen durch die Stadt Gossau sowie der Personalrekrutierung und Fahrzeugbeschaffung durch die Regiobus AG. Alle Beteiligten sind an einer möglichst raschen Umsetzung interessiert. Für die provisorischen Bushaltstellen sind die üblichen Verfahren wie Mitwirkung, Auflage und allenfalls Rechtsmittelverfahren nötig.

5 Verfahren

Ende 2029 wird auf Grundlage der bisherigen Betriebszeit entschieden, ob das Projekt ab dem Jahr 2031 weitergeführt wird. In diesem Fall würde dem Parlament, je nach notwendigen Drittbeiträgen durch die Stadt, eine neue Vorlage unterbreitet.

Geschäfte, welche während mindestens zehn Jahren wiederkehrende Ausgaben zwischen CHF 150'000 und CHF 400'000 auslösen, unterstehen dem fakultativen Referendum (Art. 10 lit. 3 Gemeindeordnung). Stimmt das Stadtparlament den Anträgen des Stadtrates zu, wird der Kredit dem fakultativen Referendum unterstellt.

6 Haltung des Stadtrats

Das Gesamtverkehrskonzept Teil ÖV setzt die Ziele der Mobilitätsstrategie um und gibt die Leitplanken für die mittelfristige Entwicklung im öffentlichen Verkehr vor. Das Buskonzept 2026 ist ein erster wichtiger Schritt zu einem noch attraktiveren Angebot des öffentlichen Verkehrs und ein wichtiger Bestandteil des ÖV-Konzepts. Der Stadtrat unterstützt die Linie 150. Sie ist kongruent mit der übergeordneten Planung, stellt die geeignetste Möglichkeit für einen Angebotsausbau dar und weist Potential auf.

Mit ihr können die Gebiete Eisenring-/Gerenstrasse und Büel besser mit dem ÖV erschlossen werden. Die zusätzliche Linie bringt auch eine begrüßenswerte Verdichtung auf der Wilerstrasse zu einem 15-Minutentakt. Dies wird dem Gewerbe zu Gute kommen und ist ein wichtiges erstes Element für eine Entlastung der Wilerstrasse.

Bei allem Potential ist zu bedenken, dass die neue Linie nicht kostentragend ist und wesentlich durch die Stadt Gossau finanziert werden muss. Deshalb wird das Stadtparlament die definitive Einführung dannzumal beschliessen müssen.

Anträge:

1. Für die Quartierbuslinie 150 werden für die Jahre 2026 – 2030 folgende Kredite erteilt:
 - a) einmalig für die Haltestelleninfrastruktur und die Kommunikation CHF 50'000 (inkl. MWST)
 - b) jährlich wiederkehrend CHF 154'000 (inkl. MWST), total CHF 770'000 (inkl. MWST)

Stadtrat

Beilage

Bericht Buskonzept 2026 vom 5. Dezember 2023