

Vorlage Stadtparlament

Datum	27. September 2022
Beschluss Nr.	2110
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation FDP / JF-Fraktion: Nachfrageorientiertes Angebot für den öffentlichen Verkehr; schriftlich

Die FDP / JF-Fraktion sowie weitere mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 14. Juni 2022 die beiliegende Interpellation «Nachfrageorientiertes Angebot für den öffentlichen Verkehr» mit insgesamt 30 Unterschriften ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

In Anlehnung an das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des als Langsamverkehr (LV) bezeichneten Fuss- und Veloverkehrs. Die auf dieses Reglement abgestützten Zielsetzungen und Massnahmenvorschläge für die Bewältigung des künftigen Verkehrs in der Stadt St.Gallen sind sowohl im städtischen und kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee aufgeführt. Die Überlegungen wurden im Jahr 2015 im Mobilitätskonzept 2040 zusammengeführt. Das Mobilitätskonzept 2040 sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum vom ÖV und vom LV aufgenommen wird. Eine wichtige Massnahme zur Verlagerung des MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ist die Attraktivierung und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des ÖV.

Der «klassische» ÖV-Linienverkehr funktioniert als Kollektivtransport. Dabei wird das Fahrzeug von mehreren Fahrgästen geteilt, d.h. Fahrten werden gepoolt. Der ÖV verkehrt nach Fahrplan, d.h. zu fixen Zeiten auf fixen Routen und zu fixen Haltestellen. Das Taxi befördert Fahrgäste vom gewünschten Startort, über die gewünschte Route, zum gewünschten Zielort. Es stellt daher ein rein nachfrageorientiertes Angebot dar, auch «On-Demand-Verkehr» genannt. Das heutige ÖV-On-Demand-Angebot bewegt sich zwischen dem klassischen ÖV und dem Taxi.

In ländlichen Gebieten bestehen seit längerem vereinzelte Angebote, die stark – aber nicht wie etwa wie beim Taxi vollständig – nachfrageorientiert sind. Die Postauto AG hat ein solches System beispielsweise mit dem «Rufbus» eingeführt. Seit Inbetriebnahme des Systems im Jahre 1995 betreibt Postauto heute insgesamt 20 Rufbussysteme in der Westschweiz, im Wallis und im Bündner- sowie Appenzellerland. Im ländlichen Umland von St.Gallen sind zwei solche Rufbusse von PostAuto in

Betrieb: Publicar Appenzell¹ und Publicar Oberegg-Reute². Bei dieser Form des ÖV werden Fahrgäste auf Abruf individuell von einem Standort an ein Ziel im vorgegebenen Perimeter befördert. Diese Form von ÖV folgt keinem fest definierten Fahrplan, sondern bietet den Fahrgästen ein nachfrageorientiertes, flexibles Fahrtangebot. Dabei wird aufgrund der Anfragen eine optimierte Route gefahren. D. h. bei nur einer einzigen Anmeldung funktioniert das System wie ein Taxi direkt von A nach B, bei mehreren (unterschiedlichen) Nachfragen müssen auch Umwege und Zwischenstopps in Kauf genommen werden. Solche On-Demand-Angebote sind bisher vor allem Thema in ländlichen Gebieten oder Orten, die bislang nur ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Aufgrund der technischen Weiterentwicklungen in der Digitalisierung sowie laufenden Überlegungen zur Kostenoptimierung des ÖV sind On-Demand-Angebote auch in städtischen Gebieten wieder zunehmend Thema in der ÖV-Planung. Die Stadt Zürich hat mit dem Projekt «Pikmi»³ zwischen dem 10. November 2020 und 30. April 2022 versuchshalber ein On-Demand-Angebot in den öffentlichen Verkehr integriert. Das Betriebsgebiet beinhaltete die Quartiere Altstetten und Albisrieden. Die Kleinbusse standen dabei jeden Abend von 20 bis 1 Uhr nachts im Einsatz. Neben den VBZ-Haltestellen konnten zusätzlich etwa 150 Haltepunkte (sogenannte «virtuelle Haltestellen») genutzt werden. Der Abschlussbericht zum Projekt soll im Herbst dieses Jahres vorgestellt werden. Seit dem 1. März 2022 wird auch in der Stadt Wil ein On-Demand-Angebot getestet. Dabei wird das bestehende Abendtaxi durch ein On-Demand-Angebot («SALÜ»⁴) abgelöst. Wie in Zürich werden auch bei diesem Angebot die Fahrten über eine App gebucht und die Fahrzeuge verkehren nur, wenn sie bestellt werden («on demand»). Das System funktioniert wie in der Stadt Zürich durch «Pooling» und Berechnung der besten Linienführung. Im Auftrag der Kantone Appenzell AR, Appenzell IR, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, Schwyz, St.Gallen und Thurgau wird zudem derzeit eine Studie zum Thema «ÖV ohne Fahrplan» erarbeitet. Die Ergebnisse der Studie sollen Ende 2022 vorliegen.

Der Stadtrat verfolgt die Auswertung der beiden Versuche (Wil und Zürich) sowie weitere ähnliche Vorhaben aufmerksam. Neue Erkenntnisse sollen gegebenenfalls auch für die Stadt St.Gallen genutzt werden. Ebenso wird der definitive Bericht der Abklärungen der Kantone Grundlage für weitere Überlegungen sein. Diese Vorgehensweise ist im Sinne der vom Stadtrat im Rahmen von «fokus25» beschlossenen Überprüfung der Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Neben den klassischen, verkehrsplanerisch-wirtschaftlichen Ansätzen soll insbesondere auch das Potenzial innovativer Ansätze analysiert werden.

Das Amt für öffentlichen Verkehr St.Gallen (AöV), der Besteller des öffentlichen Verkehrs, sieht das Potenzial alternativer Erschliessungsformen – auch gestützt auf Zwischenresultate der vorgenannten Studie – weiterhin insbesondere in ländlichen Gebieten mit sehr disperser Besiedlung. On-Demand-Angeboten in städtischen Gebieten mit dichtem Angebot, wie beispielsweise in der Stadt St.Gallen, wird dagegen kaum ein Mehrwert zugeschrieben. Eine Einführung neuer Angebote ist für das AöV dann denkbar, wenn das klassische ÖV-Angebot ersetzt oder reduziert werden kann, ohne dass für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs erhebliche Nachteile entstehen.

¹ [PubliCar Appenzell \(AI\) | PostAuto.](#)

² [PubliCar Oberegg-Reute \(AI/AR\) | PostAuto.](#)

³ [Pikmi - Stadt Zürich \(stadt-zuerich.ch\).](#)

⁴ [SALÜ: die neue Mobilitätslösung in der Region Wil \(salue-mobile.ch\).](#)

2 Beantwortung von Fragen

1. *Welche Abklärungen zu einem nachfrageorientierten Bus-Angebot wurden bereits getätigt? Wurde dabei auch eine Zusammenarbeit mit privaten Anbietern in Betracht gezogen?*

Derzeit werden die On-Demand-Versuche in anderen Städten (Wil und Zürich) beobachtet sowie die Resultate des Berichts «ÖV ohne Fahrplan» abgewartet. Entsprechend ist noch kein Entscheid für das weitere Vorgehen in der Stadt St.Gallen gefallen. Deshalb wurde bisher auch noch keine Zusammenarbeit mit privaten Anbieterinnen und Anbietern in Betracht gezogen. Da die Stadt über eigene Verkehrsbetriebe verfügt, wäre ohnehin zuerst zu prüfen, ob die Verkehrsbetriebe St.Gallen ein solches Angebot betreiben könnten. Ein On-Demand-Angebot dürfte ferner nicht selbsttragend sein, weshalb ein solcher Betrieb für private Anbieterinnen und Anbieter ohne Abgeltungen kaum interessant sein dürfte.

2. *Dem Vernehmen nach werden vom Kanton St.Gallen «Bus on Demand»-Systeme mit Knowhow und Finanzen unterstützt, zumindest im Versuchsbetrieb. Hat sich die Stadt für eine solche Unterstützung beworben?*

Nein, die Stadt St.Gallen hat auf einen eigenen On-Demand-Versuchsbetrieb verzichtet. Sie wartet für einen allfälligen eigenen Versuchsbetrieb die Erfahrungsberichte der Städte Zürich und Wil sowie die Ergebnisse der überkantonalen Studie ab.

3. *Welche Buslinien eignen sich angesichts der ungenügenden Kapazitäten für einen teilweisen (z.B. in Randzeiten) oder vollständigen Ersatz durch ein Ridepooling-System?*

Falls solche Systeme eingesetzt werden, liegt die Anwendung vor allem bei Linien mit eher geringer Nachfrage (z. B. heutige VBSG-Linien 10 und 11) und dabei auch ausschliesslich zu Zeiten mit geringer Nachfrage, d. h. zu Randzeiten und an Sonntagen.

4. *Wie gross sind die Einsparungen durch ein Ridepooling-System aufgrund geringerer Betriebskosten, Nutzung kleinerer Busse und weniger starker Beanspruchung der Strassen?*

Diese Frage kann noch nicht beantwortet werden. Die Stadt erwartet von der überkantonalen Studie die Beantwortung dieser und ähnlicher Fragen. Die Resultate sollen Ende 2022 vorliegen.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilage:

- Interpellation vom 14. Juni 2022