

## Vorlage Stadtparlament

Datum 27. März 2018  
Beschluss Nr. 1594  
Aktenplan 710.01 Öffentlicher Verkehr: Allgemeines

### **Umsetzung Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau; Verknüpfung der Buslinien 6/9 (Hölzli – Rotmonten), angepasste Buslinie 10 (Oberhofstetten) sowie Verlängerung der Buslinie 3 (Bach St.Georgen – Heiligkreuz), bauliche Sofortmassnahmen; Verpflichtungskredit**

#### **Anträge**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Für die im Rahmen der Umsetzung des Buskonzepts St.Gallen Ost/Oberthurgau nötigen baulichen Sofortmassnahmen, Teilprojekt Verknüpfung der Buslinien 6 und 9 (Hölzli – Rotmonten) sowie angepasste Buslinie 10 (Oberhofstetten), im Kostenbetrag von CHF 430'000 wird ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
2. Für die im Rahmen der Umsetzung des Buskonzepts St.Gallen Ost/Oberthurgau nötigen baulichen Sofortmassnahmen, Teilprojekt Verlängerung der Buslinie 2/8 (Bach St.Georgen – Heiligkreuz), im Kostenbetrag von CHF 470'000 wird ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.

---

#### **1 Ausgangslage**

##### **1.1 Rechtsgrundlage**

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ (Städteinitiative) angenommen. Gemäss Artikel 2 des Reglements sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des als Langsamverkehr (LV) bezeichneten Fuss- und Veloverkehrs. Die Förderung des ÖV ist damit ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans wurden deshalb entsprechende strategische Überlegungen angestellt und, basierend auf einer Schwachstellenanalyse, konzeptionelle Verbesserungen erarbeitet. Auch aus dem Mobilitätskonzept 2040 ergeben sich diverse Massnahmen zur Förderung des ÖV. Die Massnahmen sollen sowohl zur Reduktion der Fahrzeit und Erhöhung der Fahrplanstabilität mittels ÖV-Bevorzugung als auch zum Ausbau resp. der Optimierung des Angebotes (Taktverdichtungen, Anpassungen bzw. Ausbauten von ÖV-Linien) beitragen.

##### **1.2 Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau**

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen (AöV) hat im Jahr 2015 auf der Basis des strategischen ÖV-Konzepts des Agglomerationsprogramms 2. Generation das neue „ÖV-Konzept St.Gallen Ost/Oberthurgau“ ausgearbeitet. Die Besteller-Kantone haben darin versucht, mit Einbezug der Gemeinden und der beteiligten Transportunternehmen ein über die Grenzen der einzelnen Transportunternehmen hinaus Gesamtkonzept zu erarbeiten. Im Raum St.Gallen wird mit dem neuen ÖV-Konzept vor allem dem geänderten Verkehrsregime am Bahnhofplatz St.Gallen und einer klaren Trennung von Stadt- und Regionalverkehr Rechnung getragen. Resultat ist die Schaffung von Durch-

messerlinien. Der in diesem Jahr fertig erstellte und neu gestaltete Bahnhofplatz St.Gallen erhält eine neue Haltestellenkonfiguration, die keine längeren Aufenthalte von Bussen auf dem Bahnhofplatz mehr zulässt. Dies hat zur Folge, dass fahrplanmässige Ausgleichszeiten nicht mehr auf dem Bahnhofplatz angeordnet werden können, sondern an die Endhaltestellen der Linien (oder allenfalls Unterpunkte) verlagert werden. Mit diesem System erhalten Durchmesserlinien und die damit verbundenen taktverdichteten Buslinien im Stadtzentrum eine hohe Bedeutung.

Diese neue Betrachtungsweise führt zu grundlegend neuen Ansätzen und Linienverknüpfungen<sup>1</sup> (siehe Beilage Linienplan VBSG neu). Künftig soll insbesondere die heute durch PostAuto betriebene Linie 203 (Wittenbach – St.Gallen) mit dem West-Ast der Buslinie 7 (Bahnhof–St.Josefen) verknüpft werden. Beide Linien werden heute mit Dieselnissen betrieben. Gleichzeitig soll die Buslinie 3, welche heute mit Trolleybussen betrieben wird, in diese neue Linienführung integriert werden.

Es entstehen zwei neue Linien, einerseits Wittenbach – Säntispark und andererseits Heiligkreuz–St.Josefen, welche sich im nachfragestarken Abschnitt Heiligkreuz – Säntispark überlagern. Beide Linien werden ab Dezember 2018 integral durch die VBSG betrieben (siehe Vorlage Nr. 948 „Beschaffung von fünf Anhängerkompositionen und einem zusätzlichen Zugfahrzeug – Verpflichtungskredit“ vom 13. Oktober 2017, vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 14. November 2017).

Die VBSG beabsichtigen, die neuen Durchmesserlinien ab dem Jahr 2021 auf elektrischen Betrieb umzustellen. Damit ergibt sich die einmalige Chance, zwei grosse und nachfragestarke Agglomerationsgemeinden im Westen und Osten der Stadt in wenigen Jahren mit effizienten und leistungsstarken Batterietrolleybussen zu erschliessen und so einen wichtigen Beitrag an die Erreichung der im Energiekonzept 2050 formulierten Ziele zu leisten.

Das Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons (AöV) zusammen u.a. mit dem Tiefbauamt (TBA) der Stadt St.Gallen erarbeitet. Der Stadtrat hat dabei im Rahmen der Vernehmlassung das Gesamtkonzept mit mehr Durchmesserlinien, einer Verdichtung des Busangebots und zusätzlichen Trolleybus-Fahrleitungen unterstützt, dies in Kenntnis der ausgewiesenen jährlichen Mehrkosten. Aufgrund der Rückmeldung der betroffenen Gemeinden zum Buskonzept St.Gallen/Oberthurgau wurde das Konzept fertiggestellt. In der Folge hat der Kanton St.Gallen Entscheide getroffen, gemäss denen das Busangebot angepasst werden soll.

### **1.3 Entscheide Kanton St.Gallen**

Auf der Basis des Gesamtkonzepts St.Gallen Ost/Oberthurgau sowie der kantonalen Finanzplanung hat das AöV als Besteller des öffentlichen Verkehrs die Umsetzung der Massnahmen priorisiert und das Vorgehen definiert. Als eine der Folgen davon ist seit Dezember 2017 die Verlängerung der Regio-Bus-Linie 151 (Gossau – Bahnhof) über den Marktplatz zum Spisertor in Betrieb.

---

<sup>1</sup> Wegen der neuen Linienverknüpfungen ist eine Anpassung der Liniennummerierung unumgänglich. Sie soll so umgesetzt werden, dass die gewachsene Liniennummerierung durch eine neue systematische Nummerierung ersetzt wird. Die Linien auf demselben Korridor sollen dabei aufeinander folgende Nummerierungen aufweisen. Zudem sollen den Hauptlinien die tiefsten Nummern vergeben werden. Gleichwohl sollen die bestehenden Nummerierungen möglichst beibehalten werden.

Ab Fahrplanwechsel (Dezember 2018, siehe Beilage Linienplan VBSG neu) sollen zudem

- a) die Linien 3 (Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz), 203 (Bahnhof St.Gallen – Wittenbach) und 7 „West“ (Abtwil St.Josefen – Säntispark – Bahnhof St.Gallen) zu den Linien Säntispark – Bahnhof St.Gallen – Wittenbach Bahnhof (neu Linie 4) und Abtwil St.Josefen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz (neu Linie 3) verknüpft werden,
- b) die Verknüpfung der Linien 7 „Ost“ (Bahnhof St.Gallen – Achslen – Neudorf) mit den Linien 2/8 „West“ (Hinterberg / Wendeplatz Stocken – Bahnhof St.Gallen) zu den Linien Hinterberg – Bahnhof St.Gallen – Achslen – Neudorf (neu Linie 7) und Wendeplatz Stocken – Bahnhof St.Gallen – Achslen – Neudorf (neu Linie 8) vorgenommen werden,
- c) die Buslinien 6 und 9 zur neuen Linie Hölzli, Schoren – Bahnhof St.Gallen – Rotmonten – Neudorf – Gallusmarkt – Schuppis Nord (neu Linie 9) verknüpft werden,
- d) die Linie 10 „Süd“ (Oberhofstetten – Bahnhof St.Gallen) mit einer Schlaufe über den Rosenberg (neu Linie 10) verlängert werden,
- e) die Verlängerung der Linien 2/8 „Süd“ (Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen) über die Bachstrasse bis Heiligkreuz (neu Linie 6) realisiert werden,
- f) die Einführung einer neuen Direktverbindung Abtwil Zentrumspark – Bahnhof St.Gallen (neu Linie 12) ermöglicht werden.

Mit Datum vom 12. Januar 2018 wurden den Verkehrsbetrieben die Entscheide des AöV betreffend die Punkte c) bis f) mitgeteilt.

Nachfolgend werden die konkrete Umsetzung der Verknüpfung der Buslinien 6 und 9 (Hölzli – Rotmonten) (c), die Anpassung der Buslinie 10 (Oberhofstetten) (d) und die Verlängerung der Buslinie 2/8 (Bach St.Georgen – Heiligkreuz) (e) betrachtet. Die Direktverbindung Abtwil Zentrumspark – Bahnhof St.Gallen (f) wird hingegen in den zeitgleich zu behandelnden Vorlagen „Umsetzung Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau; Beschaffung von drei Zweiachs-Standardautobussen“ (Vorlage Nr. 1595 vom 27. März 2018) sowie „Umsetzung Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau; Neue Buserschliessung Spisegg, Versuchsbetrieb; Verpflichtungskredit“ (Vorlage Nr. 1604 vom 27. März 2018) abgebildet.

Die Elektrifizierung der Buslinien Säntispark – Bahnhof St.Gallen – Wittenbach Bahnhof, Abtwil St.Josefen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz sowie Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz ist in den Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation angemeldet und soll im Jahr 2021 realisiert werden. Eine Vorlage für die Beschaffung von Trolleybussen und für die Elektrifizierung der relevanten Streckenabschnitte wird dem Stadtparlament noch im Jahr 2018 vorgelegt.

## **2 Verknüpfung der Buslinien 6 und 9 sowie Anpassung Buslinie 10**

Im Jahre 2016 hat das städtische Tiefbauamt zusammen mit den Verkehrsbetrieben St.Gallen VBSG und dem AöV eine Verknüpfung der Buslinien 6 und 9 geprüft. Die dafür eingesetzten Fachexperten konnten die Machbarkeit aufzeigen. Die zweckmässigste Variante sah vor, die Haltestelle Röteli, an der durchschnittlich 130 Fahrgäste pro Tag zu- und aussteigen, jedoch nicht mehr zu bedienen. An der einspurig ausgebauten Zwinglistrasse wären zudem bauliche Massnahmen zur Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit sowie der Betrieb einer Lichtsignalanlage notwendig geworden. Nach einer Gesamtabwägung hat der Stadtrat deshalb am 21. März 2017 im Rahmen der formulierten Anträge für das 6. ÖV-Programm (2019 – 2023) entschieden, von der Verknüpfung der Buslinien 6 und 9 vorerst

abzusehen. Mit der Beantwortung der Petition „Erhaltung der Bushaltestelle Röteli“ im April 2017 wurde dieser Entscheid öffentlich bekanntgegeben. Das AöV ist diesem Antrag des Stadtrats indes mit der Begründung, dass die Verknüpfung der Linien 6 und 9 aus Sicht des kantonalen Amtes einen wichtigen Bestandteil des ÖV-Konzeptes darstelle, nicht gefolgt. Unter den Prämissen, dass weder die Haltestelle Röteli aufgehoben noch die Haltestelle Zwinglistrasse ausgebaut werden sollen, wurde die Planung erneut an die Hand genommen. Resultat der neuen Rahmenbedingungen sind eine Verknüpfung der Linien 6 und 9 zu einer Durchmesserlinie (neu Linie 9) sowie eine Ringlinie (neu Linie 10), die mit dem Linienast Bahnhof – Oberhofstetten (heutiger West-Ast der Linie 10) verbunden ist (vgl. Beilage Neue VBSG Linie 9 und angepasste Linie 10, Übersicht).

Hauptziele der Verknüpfung der Buslinie 6 und 9 sowie der Anpassung der Linie 10 sind:

- die Erhöhung der Fahrplanstabilität der Linie 9 durch den Rückzug aus der Rosenbergstrasse,
- die Konzentration aller Buslinien auf den Bahnhofplatz,
- die Schaffung von Durchmesserlinien,
- eine bessere Erschliessung der Universität,
- eine direkte Erschliessung des Schoren-Quartiers in beide Fahrtrichtungen,
- eine direkte Erschliessung des Rosenbergs zum Bahnhof.

## **2.1 Angebotsplanung**

### **2.1.1 Verknüpfung der Buslinien 6 und 9**

Die beiden Buslinien 6 und 9 haben derzeit unterschiedliche Taktmuster. Zudem besteht auf der Linie 9 während der Abendstunden sowie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen kein Angebot. Diese ungleichen Angebote werden für die künftige Linie 9 zwischen Hölzli – Bahnhof St.Gallen – Rotmonten auf der Basis des Taktes der heutigen Linie 6 soweit möglich vereinheitlicht, was angebotsmässig zu einer Verbesserung führt (siehe Beilage Taktvergleich Linie 9).

### **2.1.2 Buslinie 10 inkl. Schlaufe über den Rosenberg**

Mit der Verknüpfung der Linien 6 und 9 und der geänderten Linienführung am Rosenberg werden die Haltestellen Nussbaumstrasse und Röteli von der neuen Durchmesserlinie 9 nicht mehr bedient. Mit der Einführung einer neuen Schlaufe, zusammengebunden mit der Linie 10 „Süd“ (Oberhofstetten – Bahnhof St.Gallen), werden diese Haltestellen trotzdem weiterhin von den VBSG angefahren. Durch diese neue Durchbindung muss die heutige Linie 10 Oberhofstetten – Abacus-Platz getrennt werden; zukünftig gibt es deshalb eine Linie 10 (Oberhofstetten – Bahnhof St.Gallen – Rosenbergschlaufe – Bahnhof St.Gallen) sowie eine Linie 11 (Bahnhof St.Gallen – Abacus-Platz).

Die Linie 10 verkehrt neu werktags den gesamten Tag hindurch in einem 20'-Takt (vgl. Beilage Taktvergleich Linie 10). Am Samstag ergeben sich keine Änderungen gegenüber heute. Der Teilast „Bahnhof – Rosenbergschlaufe“ der Linie 10 wird von Montag bis Samstag auch am späteren Abend noch von Bussen bedient (vgl. Beilage Taktvergleich Rosenbergschlaufe).

## 2.2 Betriebskosten

Die beiden neuen Linien führen gesamthaft zu Abgeltungen von rund CHF 3 Mio. pro Jahr:

Gesamtkosten der neuen Buslinien 9 und 10 (in CHF Mio.)

	Linie 9 (neu)	Linie 10 (neu) O'hofstetten - Rosenberg	Total
Gesamtkosten	3.7	1.1	4.8
./.. Einnahmen	<u>1.3</u>	<u>0.5</u>	<u>1.8</u>
Ungedeckte Kosten (Abgeltung)	2.4	0.6	<u>3.0</u>

Denselben Umfang an Abgeltungen in diesem Bereich umfassen bereits die heutigen Linien. Auch sie führen gesamthaft zu Abgeltungen von rund CHF 3 Mio. pro Jahr:

Gesamtkosten der heutigen Buslinien 6, 9 resp. 10 (in CHF Mio.)

	Linie 6 (ist)	Linie 9 (ist)	Linie 10 (ist) Ast O'hofstetten	Total
Gesamtkosten	1.2	2.6	0.7	4.5
./.. Einnahmen	<u>0.5</u>	<u>0.7</u>	<u>0.3</u>	<u>1.5</u>
Ungedeckte Kosten (Abgeltung)	0.7	1.9	0.4	<u>3.0</u>

Folglich ergeben sich zwischen dem heutigen Angebot in diesem Bereich und dem neuen Angebot keine finanziellen Veränderungen.

## 2.3 Kostenaufteilung

Die Linien werden gemäss dem AöV als Umbau von bestehenden Linien und damit nicht als Versuchsbetrieb, sondern als ordentlicher Betrieb betrachtet. Für Linien in einem ordentlichen Betrieb werden der Stadt St.Gallen die Kosten nach dem Schlüssel des Gemeindepools (derzeit 31 % der Gemeindekosten) verrechnet. Da die ungedeckten Kosten des bisherigen Angebots gleich gross sind wie diejenigen der neuen Linie 9 und 10, ergeben sich aufgrund dieser Massnahme keine Veränderungen für den städtischen Kostenanteil an der Abgeltung (Konto 616.3610).

## 2.4 Bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit Verknüpfung der Buslinien 6 und 9

Für die Inbetriebnahme im Dezember 2018 werden die neuen Haltestellen mit einem provisorischen Ausbaustandard und damit noch nicht barrierefrei umgesetzt. Nach Vorliegen der Erkenntnisse aus den ersten Betriebsjahren werden die genauen Lagen der Haltestellen überprüft und die definitiven Haltestellen im Rahmen von Strassenprojekten oder Strassensanierungen barrierefrei erstellt. Dieses Vorgehen wurde mit den Behindertenverbänden abgesprochen. Nachfolgend werden die Massnahmen an den einzelnen Haltestellen beschrieben.

### 2.4.1 Haltestelle Universität/Curtistrasse (neu)

Die neue Haltestelle wird lediglich markiert.

### 2.4.2 Haltestelle Telltreppe (neu)

Die neue Haltestelle wird markiert. Gleichzeitig muss ein EBZ-Parkplatz aufgehoben und damit demarkiert werden.

#### **2.4.3 Haltestelle Tigerberg (bestehend)**

Die bestehenden Haltestellen Tigerberg (beidseits) befinden sich nördlich der Einmündung Dufourstrasse. Künftig wird die Haltestelle nur noch in einer Richtung angefahren. Damit die Haltestelle sowohl von der Linie 9 wie auch der Linie 10 befahren werden kann, wird die Haltestelle neu südlich der Einmündung angeordnet. Entsprechend sind Markierungs- und Demarkierungsarbeiten erforderlich.

#### **2.4.4 Haltestelle Winkelried (bestehend)**

Die bestehende Haltestelle (Haltestelle in einer Richtung) an der Zwinglistrasse befindet sich westlich der Einmündung Winkelriedstrasse. Damit sowohl die Linie 9 als auch die Linie 10 dieselbe Haltestelle bedienen können, wird die Haltestelle neu östlich der Einmündung angeordnet. Entsprechend sind Markierungs- und Demarkierungsarbeiten erforderlich.

#### **2.4.5 Haltestelle Blumenberg (bestehend)**

Die bisherige Linienführung der Linie 9 – von der Rosenbergstrasse in die Zwinglistrasse einmündend – liess keine Anfahrtsmöglichkeit der Haltestelle beim Blumenbergplatz zu. Die Linie 9 bediente die Haltestelle, die sich vor dem Kino Rex, südöstlich der Liegenschaft Zwinglistrasse Nr. 2, befindet. Künftig werden alle Linien die bestehende Haltestelle auf der Höhe des Blumenbergplatzes anfahren. Dadurch wird der Umstieg optimiert. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Haltestelle Zwinglistrasse zurückgebaut werden.

#### **2.4.6 Haltestelle Bahnhof Nord (bestehend)**

Die Haltestelle Bahnhof Nord (an der Rosenbergstrasse) wird nicht mehr benötigt und somit aufgehoben. Entsprechend wird im Rahmen der Bauarbeiten zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes der Randstein der Rosenbergstrasse nicht mehr als Haltekante ausgebildet.

### **2.5 Erstellung von Lichtsignalanlagen**

Aufgrund von Sicherheitsüberlegungen (Überschleppen der Gegenfahrbahn und des Fussgänger-Wartebereichs sowie reduzierte Sichtweiten) sind an den beiden Knoten Dufourstrasse/Müller-Friedberg-Strasse sowie Dufourstrasse/Varnbühlstrasse neue Lichtsignalanlagen mit Busanmeldeschlaufen (analog des Knotens Teufener Strasse/Felsenstrasse) erforderlich. Die LSA werden lediglich für die Busbevorzugung betrieben und erhalten den Status „Blinkbetrieb“, wenn keine Busse die Knoten passieren. Die nicht mehr benötigte, bestehende LSA am Knoten Dufourstrasse/Schorenstrasse wird zurückgebaut. Das Steuergerät wird für eine der beiden neuen LSA wiederverwendet.

### **2.6 Kosten bauliche Massnahmen**

Die Kosten für die baulichen Anpassungen im Rahmen der Linienverlängerung belaufen sich insgesamt auf CHF 430'000 (inkl. MWST). Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
1. Bauarbeiten Haltestellen	31'000
2. Lichtsignalanlagen – Gerätetechnik	147'000
3. Lichtsignalanlagen – Bauarbeiten und Rohranlagen	197'000
4. Honorare (ca. 10 %)	35'000
5. Diverses/Unvorhersehbares	<u>20'000</u>
Total Kosten (inkl. MWST)	<u>430'000</u>

Aufgrund des Entscheides des Stadtrates zur Petition Röteli wurde in der Investitionsrechnung der Kredit für diese Linienverknüpfung herausgestrichen. Entsprechend müssen wieder finanzielle Mittel für dieses Projekt in der Investitionsrechnung eingestellt werden.

### **3 Verlängerung der bestehenden Linien 2/8 „Süd“ (Bach St.Georgen bis Heiligkreuz)**

Die Verlängerung der bestehenden Linie 2/8 Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen bis nach Heiligkreuz steht im direkten Zusammenhang mit den neuen Durchmesserlinien Säntispark – Bahnhof St.Gallen – Wittenbach (neu Linie 4) und Abtwil St.Josefen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz (neu Linie 3). Aus der Neuorganisation dieser beiden Linien wird gegenüber heute eine Reduktion des Angebots zulasten des Abschnitts Heiligkreuz bis Bahnhof resultieren. Heute verkehren auf dem Abschnitt Heiligkreuz – Bahnhof mehrere Buslinien: Neben der Linie 3 (Bahnhof – Heiligkreuz), die im 7.5-Minutentakt verkehrt, auch die PostAuto-Linie 200 (Arbon – Wittenbach – St.Gallen) im 30-Minutentakt und die PostAuto-Linie 203 (Wittenbach – St.Gallen) im 15-Minutentakt. Damit verkehren heute in diesem Abschnitt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) 14 Busse pro Stunde. Die neuen Durchmesserlinien 3 und 4 der VBSG sollen ab Dezember 2018 jeweils im 15-Minuten-Takt verkehren. Die PostAuto-Linie 200 eingerechnet, fällt die Frequenz damit auf lediglich 10 Busse pro Stunde (vgl. Beilage Korridor Langgasse ohne Buslinienverlängerung). Insbesondere in Spitzenzeiten ist aus Kapazitätsgründen in diesem Abschnitt jedoch eine Ergänzung des Angebots sinnvoll. Anstatt die beiden neuen Linien punktuell im Takt zu verdichten, wird die Verlängerung Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz (neu Linie 6) eingesetzt (vgl. Beilage Verlängerung VBSG Linie 2/8, Übersicht sowie Beilage Korridor Langgasse mit Buslinienverlängerung).

Hauptziele dieser Buslinie sind:

- eine Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs St.Fiden (via Marktplatz und Heiligkreuz),
- eine bessere Erschliessung des südlichen Quartiers Heiligkreuz,
- ein direkter Zugang von St.Georgen zum Marktplatz,
- eine Entlastung der neuen Linien auf dem Korridor Marktplatz – Heiligkreuz,
- eine Kompensation der wegfallenden Frequenzen (Linie 3/203-7) auf der St.Jakob-Strasse/Langgasse.

#### **3.1 Angebotsplanung**

Das bestehende Taktangebot an Werktagen wird beibehalten (insbesondere der 10-Minuten-Takt in Spitzenzeiten). Am Samstagmorgen (05:00 – 10:00) sowie am Sonntag (10:00 – 21:00) wird die Buslinie aus Auslastungsgründen neu mit einem 20-Minuten-Takt betrieben (bisher 15-Minuten-Takt). Neu werden jedoch sämtliche Kurse Bach St.Georgen – Bahnhof bis Heiligkreuz weitergeführt (vgl. Beilage Taktvergleich Linie 6).

#### **3.2 Betriebskosten**

Aufgrund der zusätzlichen Fahrleistungen sind Mehrkosten beim Betrieb (Fahrzeugkilometer und Personalstunden) und Mehreinnahmen (aus dem Verkauf von Billetten) zu erwarten. Für den Linienabschnitt Bahnhof – Heiligkreuz (der neuen Linie 6) ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Kosten Linienabschnitt Bahnhof – Heiligkreuz (Offerte 2017, in CHF Mio.)

Gesamtkosten	2.0
./. Einnahmen	<u>0.6</u>
Ungedekte Kosten (Abgeltung)	<u>1.4</u>

Mit der neu verlängerten Buslinie Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz (Linie 6, vgl. Beilage Linienplan VBSG neu) soll die Reduktion des Angebots auf dem Abschnitt Bahnhof – Heiligkreuz infolge der Durchmesserlinie Wittenbach – Säntispark (neue Linien 3, 4) kompensiert werden. Die verlängerte, neue Linie 6 tritt an die Stelle einer punktuellen Verdichtung der beiden neuen Linien 3 und 4 auf dem Abschnitt. Die Einsparungen durch den Verzicht auf die Verdichtungen sind für die Gesamtkosten der neuen Linie 6 mit zu berücksichtigen. Gesamthaft ergeben sich so Einsparungen der Abgeltung von CHF 0.8 Mio.

Einsparungen Linienabschnitt Bahnhof – Heiligkreuz (in CHF Mio.)

	Reduktion Angebot	Verdichtungsverzicht	Total
Gesamtkosten	0.6	0.9	1.5
./. Einnahmen	<u>0.4</u>	<u>0.3</u>	<u>0.7</u>
Ungedeckte Kosten (Abgeltung)	0.2	0.6	<u>0.8</u>

Unter Berücksichtigung der Einsparungen kostet das neue Angebot in diesem Korridor (Bahnhof – Heiligkreuz) gegenüber heute CHF 0.6 Mio. mehr pro Jahr.

Gesamtkosten Linienabschnitt Bahnhof – Heiligkreuz (in CHF Mio.)

Linienverlängerung	1.4
./. Einsparung	<u>0.8</u>
Ungedeckte Kosten (Abgeltung)	<u>0.6</u>

### 3.3 Kostenaufteilung

Die Linienverlängerung wird vom AöV als Umbau von bestehenden Linien und damit nicht als Versuchsbetrieb, sondern als ordentlicher Betrieb betrachtet. Im ordentlichen Betrieb werden die Abgeltungen zu 50 % vom Kanton und zu 50 % vom Gemeindepool (aller St.Galler Gemeinden) übernommen. Nach aktuellem Schlüssel hat sich die Stadt St.Gallen mit rund 31 % am Gemeindepool zu beteiligen. Somit erhöht sich der städtische Anteil mit der Verlängerung der Linie 6 um rund CHF 90'000 pro Jahr.

In der Budgetplanung der Laufenden Rechnung (Konto 616 „Öffentlicher Verkehr“) wurden bei der mittelfristigen Planung die gemäss ÖV-Konzept vorgesehenen Massnahmen in geschätzter Form berücksichtigt. Die städtischen Kosten werden nun in die konkrete Budgetplanung 2019 integriert.

### 3.4 Bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit Buslinie Bach St.Georgen – Bahnhof St.Gallen – Heiligkreuz

Für die Inbetriebnahme im Dezember 2018 werden die neuen Haltestellen mit einem provisorischen Ausbaustandard und damit noch nicht sämtlich barrierefrei umgesetzt. Nach Vorliegen der ersten Erkenntnisse aus dem Betrieb werden die genauen Lagen der Haltestellen überprüft und die definitiven Haltestellen im Rahmen von Strassenprojekten oder Strassensanierungen barrierefrei erstellt. Dieses Vorgehen wurde mit den Behindertenverbänden abgesprochen.

#### 3.4.1 Haltestelle Rosenheimstrasse (neu)

Bei der Haltestelle Rosenheimstrasse besteht eine Abhängigkeit mit dem Ausbau der Olma-Messen. Kurzfristig ist die Haltestelle an der Rosenheimstrasse im Bereich des Hauses Nr. 12 und längerfristig in der Nähe des geplanten Olma-Hauptzugangs an der Rosenheimstrasse im Bereich des heutigen



Hauses Nr. 2/4 geplant. Kurzfristig werden somit nur kleinere Massnahmen umgesetzt (Haltestellentafel und Markierungsarbeiten). Die definitive Lage und Ausgestaltung der Haltestelle wird nach der Inbetriebnahme der neuen Buslinie in Zusammenarbeit mit dem Vorhaben der Genossenschaft Olma Messen St.Gallen geplant.

Bei der Einmündung von der Rosenheimstrasse in die St.Jakob-Strasse ist zur Gewährleistung des Fahrkomforts die bestehende Anrampung zu entfernen und eine Trottoirüberfahrt zu erstellen.

### **3.4.2 Haltestellen Bachstrasse (neu)**

Lage und Ausgestaltung der Haltestellen Migros Bach sind längerfristig abhängig von der Entwicklung des Bahnhofareals St.Fiden. Kurzfristig werden die Haltestellen unmittelbar beim Haupteingang der Migros angeordnet. Die daran angrenzenden sieben Parkplätze (davon ein Behindertenparkplatz) entlang der Südseite des Migros-Gebäudes müssen aus diesem Grund auf das der Strasse gegenüberliegende Areal, das sich im städtischen Besitz befindet, verschoben werden. Auf diesem Areal werden bereits heute durch die Dienststelle Liegenschaften Parkplätze an die Migros vermietet. Die Mietkosten für die sieben verschobenen Parkplätze können nicht der Migros angelastet, sondern müssen dem Projekt belastet werden. In Absprache mit der Dienststelle Liegenschaften werden die Mietkosten mit einem pauschalen Betrag von CHF 50'400<sup>2</sup> abgegolten.

Da auf der Südseite der Bachstrasse ein Trottoir fehlt, ist die Realisierung einer Bushaltestelle nur mit dem Bau eines Trottoirs möglich. Die Planung sieht vor, das am Knoten Bachstrasse/Heimatstrasse vorhandene Trottoir westwärts zu verlängern. Damit wird auch weiterhin ein sicherer Zugang zu den Parkplätzen, der Bushaltestelle und der Migros gewährleistet.

### **3.4.3 Haltestellen Hodlerstrasse (neu)**

Die Haltestellen Hodlerstrasse können infolge des Strassensanierungsprojekts auf der Spinnereistrasse bereits im Jahre 2018 mit einer behindertengerechten, 22 cm hohen Haltekante realisiert werden.

### **3.4.4 Haltestelle Kolosseumstrasse (neu)**

Die Haltestelle Kolosseumstrasse stadteinwärts wird mit einer Trottoirausbuchtung realisiert. Die Haltestelle stadtauswärts ist an der Heiligkreuzstrasse geplant (südlich des Knotens Heiligkreuzstrasse/Lukasstrasse). Diese wird bis auf Weiteres markiert und mit einer Haltestellentafel ausgestattet.

### **3.5 Wendeplatz Heiligkreuz (bestehend)**

Beim Wendeplatz Heiligkreuz sind lediglich minime Anpassungen erforderlich. Um das Überholen von stehenden Bussen zu ermöglichen, ist auf dem Wendeplatz eine Fahrgasse von sechs Metern zu gewährleisten. Deswegen sind APG-Werbetafeln sowie Salzbehälter des Strasseninspektorats zu verschieben. Mit der Fertigstellung des Altersheims Heiligkreuz wird die Situation zusätzlich verbessert.

---

<sup>2</sup> Berechnung der Pauschale: Jährliche Mietkosten von CHF 2'520 (7 Parkplätze à 30 Fr / Monat \* 12 Monate). Pauschale = 20 Jahre x jährliche Mietkosten.

### 3.6 Anpassung Lichtsignalanlagen

Bei den Lichtsignalanlagen K024 (Knoten Langgasse/Splügenstrasse) und K026 (Knoten Langgasse/Kolumbanstrasse) sind Anpassungen der Signalpläne und zusätzliche Busanmeldeschlaufen erforderlich.

### 3.7 Kosten bauliche Massnahmen

Die Kosten für die baulichen Anpassungen für die Linienverlängerung belaufen sich auf insgesamt CHF 470'000 (inkl. MWST). Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
1. Bauarbeiten	281'000
2. Baunebenarbeiten	65'000
3. Massnahmen Lichtsignalanlagen	15'600
4. Entschädigungen	50'400
5. Honorare (ca. 10 % der Pos. 1 und 2)	36'000
6. Diverses / Unvorhersehbares	<u>22'000</u>
Total Kosten	<u>470'000</u>

## 4 Fahrzeugbeschaffungen

Die neue Durchmesserlinie 9 wird ausschliesslich mit Soloautobussen betrieben werden. Die VBSG benötigen wegen der Zusammenführung und des damit verbundenen Angebotsausbaus ein zusätzliches Fahrzeug. Die neue Buslinie 10 wird ausschliesslich mit sogenannten „Midibussen“ betrieben werden. Die VBSG benötigen wegen der Verlängerung und des damit verbundenen Angebotsausbaus ein zusätzliches Fahrzeug. Die neue Linie 6 wird bis zur Elektrifizierung im Jahre 2021 mit Dreiachs- und Gelenkautobussen betrieben werden. Die VBSG benötigen für den Zeitraum bis zur Elektrifizierung für diese Linie keine neuen Fahrzeuge.

Weitere diesbezügliche Informationen sind der Vorlage „Umsetzung Buskonzept St.Gallen Ost/Oberthurgau; Beschaffung von drei Zweiachs-Standardautobussen“ (Vorlage Nr. 1595 vom 27. März 2018) zu entnehmen.

## 5 Mehraufwand für Betrieb, Unterhalt und Winterdienst

Sämtliche Routen des öffentlichen Verkehrs werden durch das Strasseninspektorat in erster Priorität vom Schnee geräumt. Aufgrund der veränderten und zusätzlichen Busstrecken ist eine Anpassung der Schneeräumungsrouten für den Winter 2018/2019 notwendig. Die entsprechende Planung wird im Sommer 2018 vorgenommen. Infolge längerer Strecken ist mit jährlichen approximativen Mehrkosten von rund CHF 100'000 (CHF 75'000 für die neue Durchmesserlinie 9 und angepasste Buslinie 10 und CHF 25'000 für die neu Linie 6) zu rechnen. Die entsprechenden Kosten werden im Budget der Laufenden Rechnung 2019 eingestellt.

## 6 Parkplatzaufhebungen/-ersatz

Auf der Rosenheimstrasse sind zwei Parkplätze der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) aufzuheben. Ein Ersatzangebot wird im Zusammenhang mit der langfristigen Haltestellenplanung (Olma-Erweiterung) geprüft.

An der Hodlerstrasse sind vier EBZ-Parkplätze zu saldieren. Diese Parkplätze werden an der Hodlerstrasse (ein Parkplatz), Spinnereistrasse (ein Parkplatz) sowie an der Kolosseumstrasse (zwei Parkplätze) ersetzt. Damit bleibt die effektive Anzahl an Parkplätzen im Gebiet gleich.

## **7 Terminplanung**

Vorbehältlich der Genehmigung durch das Stadtparlament sollen im 2. Quartal 2018 die Verkehrsanordnungen ausgeschrieben werden, sodass im 3. Quartal mit den Bau- und Markierungsarbeiten begonnen werden kann. Ebenfalls im 2. Quartal soll die Submission der Fahrzeugbeschaffungen durchgeführt werden. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen und die Fahrzeugbeschaffungen vollzogen sein. Sollten zu den einzelnen Verkehrsanordnungen Re-kurse erhoben werden, würde die Inbetriebnahme der einzelnen Buslinien zeitlich gestaffelt erfolgen.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:  
Eichbaum

Beilage:  
Linienplan VBSG neu  
Neue VBSG Linie 9 und angepasste Linie 10, Übersicht  
Verlängerung VBSG Linie 2/8, Übersicht  
Taktvergleich Linie 9  
Taktvergleich Linie 10  
Taktvergleich Rosenbergschlaufe  
Taktvergleich Linie 6  
Korridor Langgasse ohne Buslinienverlängerung  
Korridor Langgasse mit Buslinienverlängerung

Konto:  
61.5017.xxx (bauliche Massnahmen neue Linie 9 und 10)  
61.5017.911 und 61.5017.930 (bauliche Massnahmen neue Linie 6)