

7. Februar 2018

## **Berichterstattung an das Parlament**

Postulat 114 / Hans-Peter Hutter (CVP)

eingereicht am 29. September 2016 – Wortlaut siehe Beilage

### **„öV-Strategie Wil“**

#### **Antrag**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Es sei festzustellen, dass das Stadtparlament vom vorliegenden Bericht Kenntnis genommen hat.
2. Das Postulat „öV-Strategie Wil“ sei als erledigt abzuschreiben.

#### **Zusammenfassung**

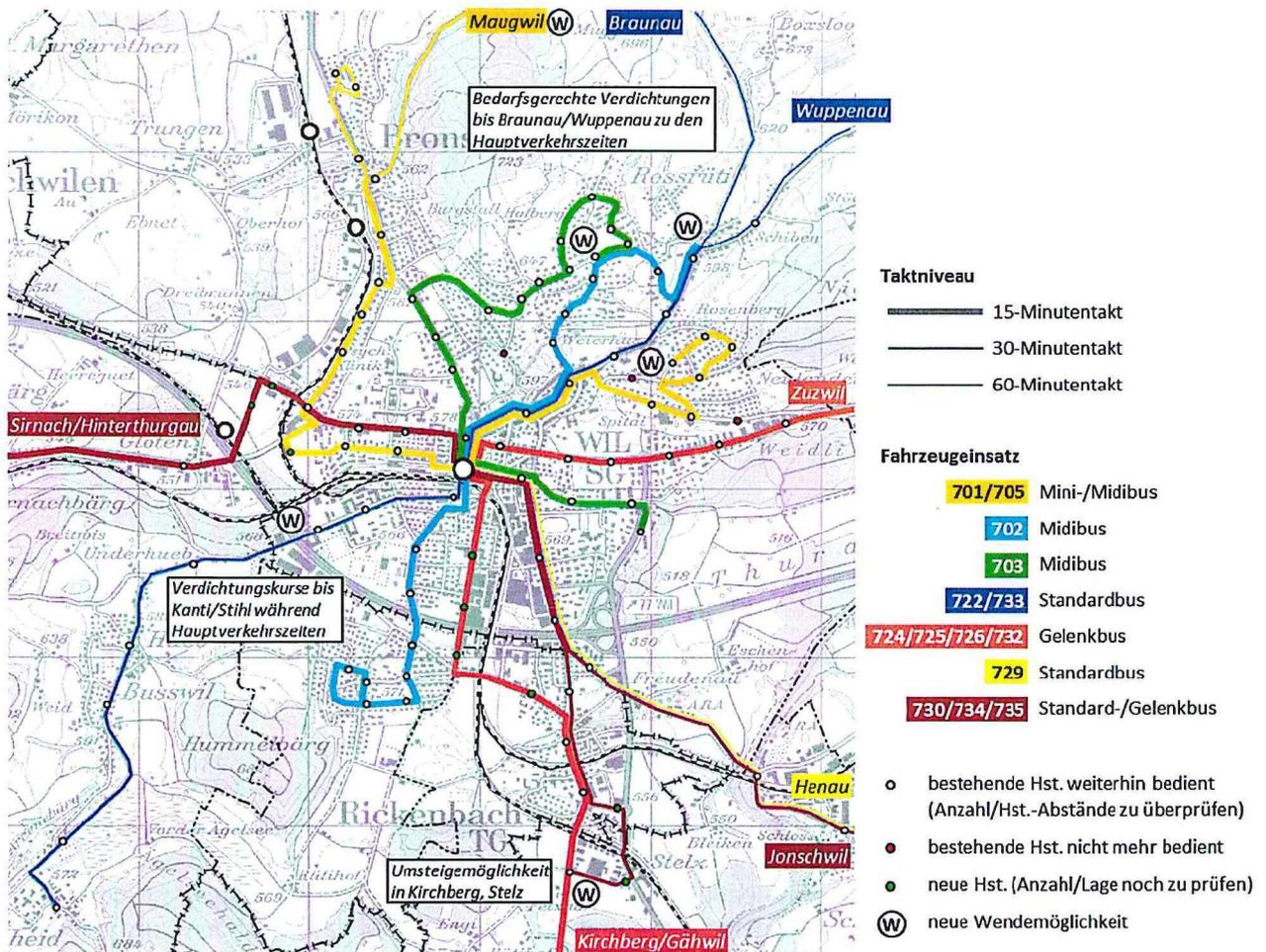
Hans-Peter Hutter (CVP) reichte zusammen mit 29 Mitunterzeichnenden ein Postulat zum Thema „öV-Strategie Wil“ ein. An dem an der Stadtparlamentssitzung vom 1. September 2016 verabschiedeten Konzeptbericht Strategie Strasse seien verschiedene Szenarien aufgezeigt worden, wie das Zentrum von Wil vom stetig ansteigenden motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden könne. Der Bericht halte dabei fest, dass der Verkehr in der Stadt Wil zum grössten Teil hausgemacht sei und nur ein kleiner Teil davon auf den Durchgangsverkehr entfalle.

Der Stadtrat wurde eingeladen, dem Stadtparlament darüber Bericht zu erstatten, wie eine zukunftsgerichtete öV-Strategie für die Stadt Wil aussehen müsse, um den hohen und stetig zunehmenden hausgemachten MIV zu reduzieren.

Das Stadtparlament hat das Postulat am 2. Februar 2017 für erheblich erklärt.

## 1. öV Strategie Wil 2030/2035

Das Planungsbüro Infas, Zürich hat im Auftrag der Stadt Wil und des Kantons St.Gallen eine öV Strategie 2030/2035 erarbeitet. Das künftige Busnetz soll wie folgt aussehen:



Die wesentlichen Inhalte der Strategie sind folgende:

- Auf den vier Hauptachsen werden Hauptlinien gebildet, auf welchen die Busse im 15min Takt verkehren.
- Grössere Gefässe wie Gelenkbusse sind auf den Hauptachsen einsetzbar, um bei Bedarf eine höhere Nachfrage abzudecken.
- Regionalbus und Stadtbuss ergänzen sich im Taktsystem und fahren nicht gleichzeitig
- Aufgrund der ungünstigen Anschlusssituation am Bahnhof Wil ist wenn immer möglich ein 15 min Takt auf allen Linien anzustreben.
- Die Quartierserschliessung erfolgt mit quartierverträglichen Kleinbussen.
- Basierend auf der sehr hohen Nachfrage werden auch künftig alle Linien über den Bahnhof Wil geführt.

- Stadt- und Regionalbuslinien könnten als Durchmesserlinien geführt werden, die Realisierbarkeit ist jedoch abhängig vom Bahnfahrplan und dem Takt der Buslinien.
- Stadtbuslinien werden mit Endhaltestelle statt Schlaufen vorgesehen, dadurch können zur Steigerung der betrieblichen Stabilität an den Endhaltestellen Ausgleichszeiten abgewartet werden
- Führung der Linie nach Braunau via Rossrüti statt Bronschhofen / Maugwil
- Führung aller Kurse von Bronschhofen / Maugwil via Bildfeld / Westquartier, anstelle Bronschhoferstrasse
- Erschliessung der Glärnischsstrasse / Rickenbach
- Zusätzliche S-Bahnhalte in Rickenbach würden die öV-Erschliessungsqualität der Gemeinde und insbesondere der verkehrintensiven Einkaufsnutzungen deutlich verbessern. Der zusätzliche S-Bahnhalt an der Linien Wil-Weinfeld im Gebiet Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Wil West bringt für die städtische öV Erschliessung keinen massgebenden Vorteil, jedoch für die Erschliessung des ESP.

## 2. Beantwortung Fragen Postulat

*Welche Anforderung aus Kundensicht müsste der öV erfüllen, damit er die innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse der Stadt Wil aber auch der Agglomerationen besser abdecken könnte?*

Die öV-Nutzung steigt, je höher die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit ist. Es gilt darum die vorhandenen zeitlichen Lücken welche einerseits in den Randstunden und am Wochenende bestehen zu schliessen sowie die räumlich mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossenen Gebiete in einem geeigneten Mass zu erschliessen. Ein wichtiger Faktor für den Erfolg des öV-Angebots in der Praxis ist die Qualität. Die Kurse müssen pünktlich und zuverlässig verkehren, die Busse sauber und das Fahrpersonal gut ausgebildet sein. Die betriebliche Stabilität und damit die Zuverlässigkeit lassen derzeit insbesondere in den Spitzenstunden teilweise zu wünschen übrig. Diese zeitlichen Engpässe lassen sich nur mit der Realisierung der öV-Bevorzugungsmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm und einer grundlegenden Überarbeitung des Stadtbusnetzes erreichen. Die öV-Strategie sieht dazu Massnahmen vor.

*Welche öV-Konzepte könnten diese Anforderungen am besten erfüllen? Hier ist insbesondere auch die Möglichkeit einer Stadtbahn als Rückgrat des öV zu prüfen.*

Anhand der vertieften Analyse wurde eine öV Strategie 2030/2035 erarbeitet. Diese bildet die künftige öV-Strategie der Stadt Wil und des Kantons St.Gallen für Anliegen in Wil. In der öV-Strategie wurde eine Stadtbahn geprüft, das Potential in Wil ist deutlich nicht vorhanden. Darum wird weiterhin auf eine Feinverteilung mittels Bussystem gesetzt.

*Wie würden diese öV-Konzepte die Konzepte der Strategie Strasse und der Velostrategie sowie den geplanten Umbau des Bahnhofplatzes beeinflussen und ergäben sich allenfalls Synergien?*

Die öV-Strategie verfolgt kongruent zur Velostrategie und der Strategie Strasse, dass der Mehrverkehr wenn immer möglich über den Fuss-Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr abgewickelt wird, und der motorisierte Verkehr bei neuen Nutzungen deutlich reduziert wird. Die öV-Strategie fordert deutlich die Umsetzung der Strategie Strasse, respektive des Agglomerationsprogrammes. Erst durch Busbevorzugungsmassnahmen und Dosierungen und gezielte Lenkung des motorisierten Individualverkehrs können die Busse zuverlässig durch das Stadtgebiet gebracht werden. Für die Planung des Bahnhofplatzes zeichnet sich keine wesentliche Änderung ab. Die

Anzahl Buslinien / Kanten und dadurch die Haltekantenanordnung kann aufgrund der heute bekannten Bahnkonzepte nicht verändert werden.

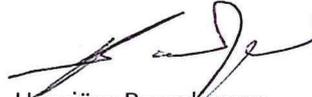
*Welchen Beitrag könnten diese Konzepte leisten, um zudem die Altstadt und ihre Vorstädte mit der Oberen Bahnhofstrasse und dem Bahnhof Wil besser mit dem öffentlichen Verkehr zu verbinden.*

Die öV Strategie stellt wie bisher eine starke Achse zwischen den Haltestellen Adler / Rose / Schwanen / Bahnhof sicher. Es fahren anzahlmässig weniger Busse über diesen Korridor, jedoch sind sie zeitlich gut verteilt, so dass die zeitliche Erschliessung des genannten Korridors vergleichbar bleibt.

Stadt Wil



Susanne Hartmann  
Stadtpräsidentin



Hansjörg Baumberger  
Stadtschreiber

Beilage  
ÖV-Strategie 2030/2035