

24. Oktober 2018

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Umsetzung Buskonzept Wil 2021

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für die Optimierung und den Umbau der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 seien ab Fahrplanjahr 2021 jährlich wiederkehrende Netto-Mehrkosten von Fr. 340'000.-- zu genehmigen.
2. Für die Optimierung und den Umbau der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 seien einmalige Investitionskosten für die Bereitstellung der Infrastruktur (Haltestellen) von Fr. 100'000.-- zu genehmigen.
3. Für die Optimierung und den Angebotsausbau auf dem Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz (Glärnisch-/Toggenburgerstrasse; Linie 732 und neue Linie 731) seien ab Fahrplanjahr 2021 jährlich wiederkehrende Netto-Mehrkosten von Fr. 45'000.-- zu genehmigen.
4. Es sei festzustellen, dass das Stadtparlament von der geprüften Verbesserung der ÖV-Erschliessung am Abend und am Wochenende Kenntnis genommen hat und im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2021 auf einen Angebotsausbau am Abend und am Wochenende verzichtet.
5. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss zu Ziffer 1 gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Der heutige Fahrplan auf dem Stadtbusnetz ist wegen der hohen Verspätungsanfälligkeit grundsätzlich nicht mehr tragbar. Auf den Fahrplan 2019 (ab Dezember 2018) hin wird zwar der Fahrplan verdichtet. Verbesserungen bei der Fahrplanstabilität sind jedoch nicht zu erwarten. Deshalb werden im Buskonzept Wil 2021 (Fahrplanwechsel Dezember 2020) primär Massnahmen vorgeschlagen, welche die Betriebsqualität der Stadtbuslinien verbessern. Trotz der Verbesserungen auf der Angebotsseite sind die geplanten Infrastrukturmass-

nahmen mit Busbevorzugungen weiterhin zwingend für ein attraktives ÖV-System. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen wird allerdings noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die Diskussion und die verabschiedeten Empfehlungen des Stadtparlaments zur im Jahr 2017 erarbeiteten ÖV-Strategie Wil 2030/35 wurden bei der Erarbeitung des Buskonzepts 2021 wo möglich berücksichtigt. An der ursprünglichen ÖV-Strategie Wil 2030/35 soll jedoch festgehalten werden, weil die Stossrichtungen nach wie vor als zielführend beurteilt werden.

Kernelement des Stadtbuskonzepts sind entspannte Fahrpläne und sicherere Anschlüsse am Bahnhof Wil, unter anderem durch die Aufhebung der Rundlinien in den Gebieten Oelberg/Hofberg sowie Neulanden. Weitere positive Auswirkungen sind teilweise höhere zeitliche Verfügbarkeit, kürzere Reisezeiten, mehr Anschlüsse am Bahnhof Wil und ein verständlicheres Liniennetz. Die vorgeschlagenen Massnahmen helfen somit auch, die Ziele der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie, welche die Verlagerung des zukünftigen Mehrverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr postulieren, zu erfüllen.

Zusätzlich wird die Bedienung der bisher nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Glärnischstrasse vorgeschlagen. Dies soll mit der bestehenden Regionallinie 732 Wil Bahnhof – Gähwil erfolgen. Gleichzeitig soll eine neue Linie 731 zwischen Wil Bahnhof und Stelz via Toggenburgerstrasse eingeführt werden.

Im Buskonzept Wil 2021 wurden auch Optimierungen und Verbesserungen beim Abend- und Wochenendangebot der Stadtbuslinien geprüft. Während das heutige Abendangebot als zweckmässig beurteilt wird, besteht am Wochenende eher Handlungsbedarf. Ein solcher Angebotsausbau setzt das Erreichen der gesetzlichen Zielvorgaben voraus. Der dafür notwendige Kostendeckungsgrad ist aber auch nach einer vierjährigen Phase mit einem Versuchsbetrieb nicht zu erreichen, weshalb vorerst aus wirtschaftlichen Gründen auf einen Angebotsausbau am Wochenende verzichtet wird.

1. Ausgangslage

Mit der ÖV-Strategie Wil 2030/2035, die im Jahr 2017 von der Stadt Wil und vom Kanton St.Gallen (Amt für öffentlichen Verkehr, AÖV) gemeinsam erarbeitet wurde, liegt eine Angebotsstrategie vor, wie sich der öffentliche Verkehr in der Stadt Wil und Umgebung – abgestimmt auf das Siedlungswachstum – in den nächsten 15 Jahren entwickeln soll (Infras, Schlussbericht 21.12.2017). Die wesentlichen Inhalte der Strategie sind folgende:

- Busse verkehren auf vier neuen Hauptachsen (Toggenburgerstrasse, Glärnischstrasse, Zürcherstrasse, St.Gallerstrasse) wenn immer möglich im 15-Minuten-Takt. Auf diesen vier Hauptlinien sind auch Gelenkbusse einsetzbar, um bei Bedarf eine höhere Nachfrage abzudecken.
- Der 15-Minuten-Takt wird auf allen Linien angestrebt, da die Anschlusssituation am Bahnhof Wil aufgrund des übergeordneten Bahnfahrplans ungünstig ist und bleibt.
- Bei den Stadtbuslinien sind Endhaltestellen statt Schlaufen vorgesehen, dadurch können zur Steigerung der betrieblichen Stabilität an den Endhaltestellen Ausgleichszeiten abgewartet werden.
- Die Regional- und Stadtbusse ergänzen sich im Taktsystem und fahren nicht gleichzeitig.
- Aufgrund der hohen Nachfrage fahren auch künftig alle Linien den Bahnhof Wil an. Langfristig sind auf allen Linien Durchmesserlinien anzustreben. Die Realisierbarkeit ist jedoch abhängig vom Bahnfahrplan und dem Takt der Buslinien.

2. Projektauftrag

Im Auftrag des Stadtrats und des Kantons St.Gallen (Amt für öffentlichen Verkehr) hat das Planungsbüro Infrac, Zürich ein „Buskonzept Wil 2021“ erarbeitet. Darin werden als ersten Schritt zur Umsetzung der Angebotsstrategie Massnahmen vorgeschlagen, die sich bereits auf diesen Zeithorizont umsetzen lassen. Aufgrund der akuten betrieblichen Probleme stand die Optimierung der Stadtbuslinien (inkl. Linie nach Braunau) im Zentrum. Zudem wurden Verbesserungen im Korridor Wil – Kirchberg sowie Massnahmen zur Verbesserung des Abend- und Wochenendangebots geprüft.

3. Übersicht Konzept 2021

Aufgrund der vertieften Prüfung von in der Angebotsstrategie 2030/35 postulierten Massnahmen werden zwei Massnahmenpakete zur Umsetzung auf das Fahrplanjahr 2021 vorgeschlagen:

- Massnahmenpaket 1. Priorität: Optimierung/Umbau Stadtbuslinien 701, 702 und 703
- Massnahmenpaket 2. Priorität: Optimierung/Ausbau Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz

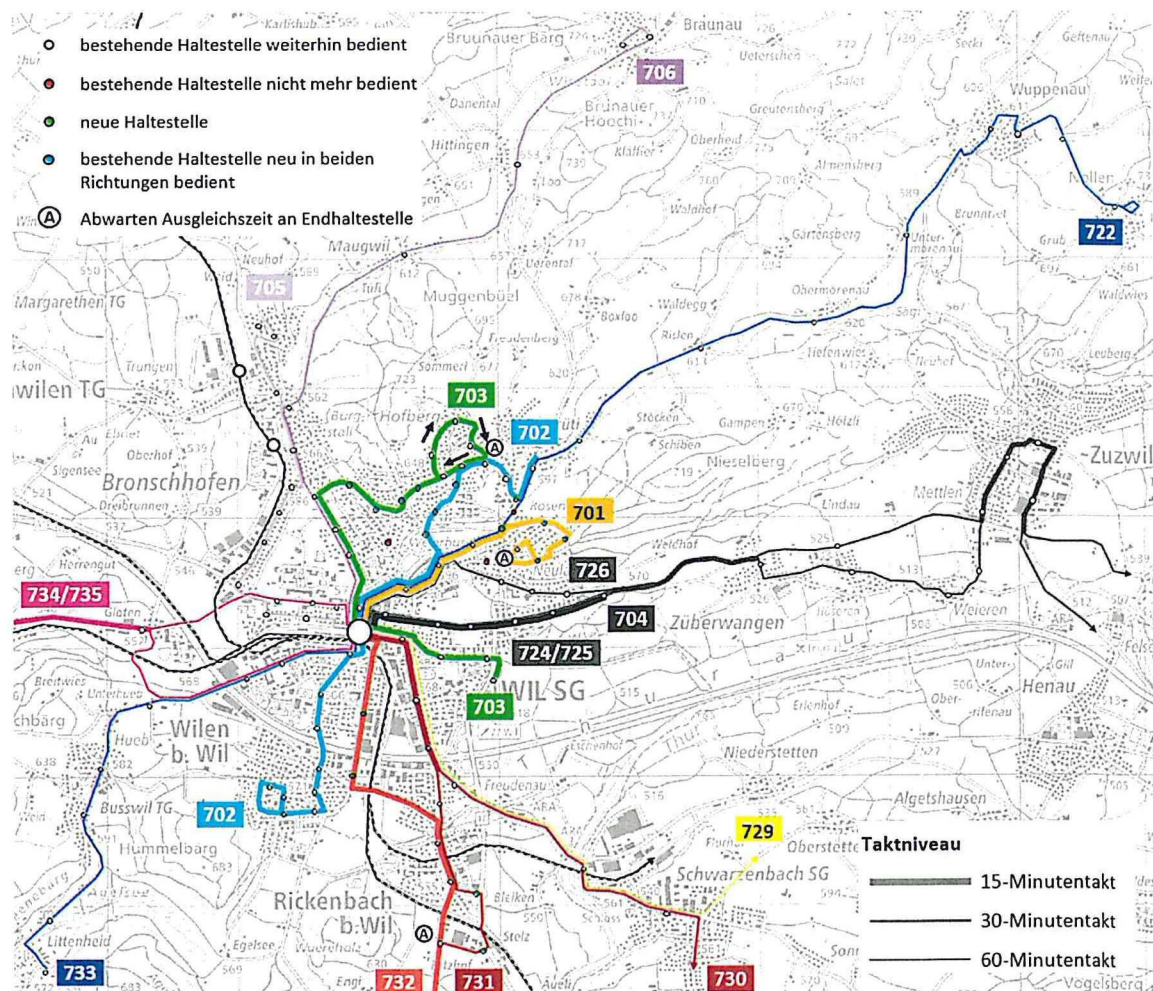


Abb.1: Fahrplankonzept 2021 mit beiden Massnahmenpaketen „Stadtbus“ und „Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz“

4. Optimierung/Umbau Stadtbuslinien 701, 702 und 703

Massnahmen

Die Stadtbuslinien 701, 702 und 703 sollen gemäss ÖV-Strategie Wil 2030/35 nicht mehr als Rundkurse, sondern als Stichlinien betrieben werden. Diese Massnahme steigert die Betriebsstabilität, weil Reserve- bzw. Ausgleichszeiten an den Linienenden eingeplant werden können, welche bei Verspätungen eine pünktliche Abfahrt in die Gegenrichtung ermöglichen. Stichlinien sind generell auch flexibler in Bezug auf die Anschlussausrichtung am Bahnhof Wil, was hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Bahnknotens von hoher Bedeutung ist. Zudem verbessern sie die Verständlichkeit des Stadtbusangebots, weil die Quartiere in beide Richtungen mit einheitlicher Linienführung bedient werden.

Massnahmen im Überblick:

- Linie 701 als Stichlinie via Konstanzerstrasse ins Quartier Neulanden mit Ausgleichszeit am Linienende (Haltestelle Neulanden) zur Verbesserung der Fahrplanstabilität;
- Linie 702 Wil Bahnhof – Rossrüti in beiden Richtungen via Hofberg mit Ausgleichszeit am Linienende zur Verbesserung der Fahrplanstabilität;
- Linie 703 Wil Bahnhof – Neugruben via Bronschhoferstrasse und Oelberg.

Aus fahrplantechnischen Gründen (Umlaufzeit für stabilen Betrieb) soll die Linie 703 am Linienende weiterhin als Rundkurs via Gruben- und Neugrubenstrasse verkehren.

Kundennutzen

Diese Massnahmen bewirken folgende Vorteile für die Stadt Wil (in Klammern sind jeweils die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze, welche davon profitieren, ausgewiesen):

- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit: Taktverdichtungen entlang der Bronschhoferstrasse und im Quartierkern Rossrüti (1'300 Einwohner und 350 Arbeitsplätze);
- Kürzere Reisezeiten zum Bahnhof Wil wegen kürzeren Zugangswegen (Höhenstrasse ca. 200 Einwohner) und durch Stichlinien im Zweirichtungsbetrieb, was grössere Umwege vermeidet (Hofbergstrasse ca. 900 Einwohner und 100 Arbeitsplätze);
- Mehr Anschlüsse am Bahnhof Wil (gute Anschlüsse in Richtung Zürich und St.Gallen) für den Korridor Bronschhoferstrasse (1'100 Einwohner und 250 Arbeitsplätze);
- Ein übersichtliches und verständliches ÖV-Netz wegen weniger Rundlinien (total 2'500 Einwohner und 250 Arbeitsplätze in den Quartieren Neulanden, Hofbergstrasse und Bergtal-/Höhenstrasse);
- Verbesserung der Betriebsstabilität: Durch eine Ausgleichszeit am Linienende verkehren die Buslinien 701 und 702 pünktlich oder können auf Verspätungen besser reagieren (3'700 Einwohner und 1'500 Arbeitsplätze).

Kosten und Finanzierung des Angebots

Die Massnahmen 2021 führen auf den drei Stadtbuslinien 701, 702 und 703 gegenüber dem Fahrplan 2019 zu betrieblichen Mehrkosten von knapp Fr. 700'000.-- pro Jahr. Diese rühren einerseits von leicht höheren produktiven Kilometerleistungen her (geänderte Linienführungen). Andererseits ist für die Verbesserung der Fahrplanstabilität auf den Linien 701 und 703 ganztägig je ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich.

Der Umbau des Systems führt zu Mehrkosten. Da die Anzahl der Kurse pro Linie gegenüber Fahrplan 2019 gleich bleibt, handelt es sich nicht um einen Angebotsausbau, sondern um einen Angebotsumbau. Im Falle eines Angebotsumbaus kann der Kanton das Angebot bestellen, wenn die Mindestvorgaben (Kostendeckungsgrad und

Nachfrage) des Ortsbussystems erfüllt werden. Der minimale Kostendeckungsgrad für ein Ortsbussystem wie in Wil (Angebotsstufe 3) beträgt 30%. Gemäss aktuellem Budget kann der Kanton St.Gallen das umgebaute Angebot auf den Fahrplan 2021 voraussichtlich bestellen, da das Ortsbussystem die Mindestvorgabe von 30% gemäss Prognosen mit den geplanten Massnahmen erfüllt.

Die neuen Linienführungen der Linien 701, 702 und 703 und der Zweirichtungsbetrieb in den Quartieren (Aufhebung Rundlinien) bedeuten zusätzliche Haltestellenabfahrten für Wil. Diese lösen für die Stadt Wil Mehrkosten von ungefähr Fr. 340'000.-- pro Jahr aus. Damit erhöht sich der Beitrag der Stadt Wil an die ungedeckten ÖV-Kosten um ca. 9%.

Investitionskosten Bushaltestellen

Die Massnahmen auf den Stadtbuslinien erfordern folgende Haltestellenanpassungen (die Namen der neuen Haltestellen sind noch nicht definitiv):

- Bienenstrasse (701) neu in beide Richtungen bedient,
- Buebenloo (701) neu in beide Richtungen an Ulrich-Rösch-Strasse (bisher an Buebenloostrasse) bedient,
- Konstanzerstrasse (701): neue Haltestelle in der der Ulrich-Röschstrasse,
- Ulrich-Rösch-Strasse (701) neu in beide Richtungen bedient,
- Unterdorfweg (702): neue Haltestelle für Linie 702,
- Grundstrasse (702): neu in beide Richtungen an Grundstrasse,
- Hofberg (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Krebsbachbrücke (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Neualtwil (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Städeli (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Höhenstrasse (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Letten (703): Zusätzliche Haltestelle für Linie 703 notwendig,
- Oelberg (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Quellenstrasse (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Trottenweg (703): Neue Haltestelle für Linie 703.

Die Kosten für die Erstellung der provisorischen Haltestellen betragen gemäss Schätzung der Abteilung Tiefbau, Verkehr total Fr. 80'000.-- bis Fr. 100'000.--. Die provisorischen Haltestellen werden nicht zwingend hindernisfrei eingerichtet. Haltestellenanpassungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) werden in einem separaten Projekt der Stadt Wil behandelt.

5. Optimierung/Ausbau Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz (Linien 731 und 732)

Massnahmen

Das in der ÖV-Strategie Wil 2030/35 postulierte Konzept für den Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz soll auf den Fahrplan 2021 umgesetzt werden. Die Linie 732 Wil – Gähwil verkehrt neu (Fahrplanjahr 2021) via Glärnischstrasse. Damit kann die örtliche Erschliessungslücke mit dem öffentlichen Verkehr in diesem Korridor eliminiert werden. Gleichzeitig wird eine neue Linie Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz (Linie 731) im Halbstundentakt via Toggenburgerstrasse eingeführt. Die Linie 731 bildet zusammen mit der bestehenden, unveränderten Linie 730 Wil – Jonschwil einen ganztägigen Viertelstundentakt auf der Toggenburgerstrasse. Die neue Linie hat zum Ziel, die Einkaufsangebote und Arbeitsplätze in der Stelz und an der Glärnischstrasse besser an den öffentlichen Ver-

kehr anzuschliessen. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen wird diese neue Linie in einem Einladungsverfahren ausschreiben.

Massnahmen im Überblick:

- Linie 732 Wil – Gähwil neu via Glärnischstrasse.
- Gleichzeitig neue Linie Wil Bahnhof – Stelz (Linie 731) im Halbstundentakt via Toggenburgerstrasse: Die Linie 731 bildet zusammen mit der bestehenden, unveränderten Linie 730 Wil – Jonschwil einen ganztägigen Viertelstundentakt auf der Toggenburgerstrasse.

Kundennutzen

- Erschliessungslücke Glärnischstrasse behoben und Verbesserung der Erschliessung von Kirchberg Stelz und Rickenbach Breite (Einkaufszentrum): rund 200 Einwohner und 800 Arbeitsplätze profitieren;
- Kürzere Reisezeiten aufgrund kürzerer Zugangswege zum öffentlichen Verkehr: 200 Einwohner und 200 Arbeitsplätze profitieren entlang der Glärnischstrasse (bisher Fussweg zum Bahnhof Wil);
- Ideale Anschlusssituation für die Toggenburgerstrasse mit Einführung eines sauberen 15-Minutentaktes (1'400 Einwohner und 1'000 Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Haltestellen): Anschlüsse einerseits an den Fernverkehr in Richtung Zürich und andererseits an die S-Bahn Richtung St. Gallen.

Kosten und Finanzierung des Angebots

Die Betriebsdauer der neuen Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz wird wie folgt definiert:

- Mo-Fr: 05:45 Uhr bis 20:15 Uhr
- Sa: 07:30 Uhr bis 17:30 Uhr

Das oben aufgeführte Angebotsniveau bedeutet, dass für die Linie 731 die Vorgaben der Angebotsstufe 2 (15 – 29 Kurspaare pro Tag) massgebend sind. Die Linie 731 tangiert die Kantone St.Gallen und Thurgau und ist dementsprechend durch beide Kantone zu finanzieren.

Bei der Einführung der Linie 731 handelt es sich um einen Angebotsausbau. Dies bedeutet, dass die Zielvorgaben erfüllt sein müssen. Die Zielvorgabe Kostendeckungsgrad einer Linie der Angebotsstufe 2 beträgt 35%. Falls die Zielvorgaben nicht erfüllt werden, ist ein Versuchsbetrieb notwendig. Nach maximal 4 Jahren würde ein Versuchsbetrieb enden, was bedeutet, dass bis dahin die Zielvorgaben erfüllt sein müssen. Falls nicht, wird das Angebot abgebaut oder muss durch zusätzliche Beiträge (z.B. Gemeindebeiträge) finanziert werden.

Für die neue Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz entstehen bei einem Halbstundentakt jährliche Betriebskosten von knapp Fr. 400'000.--. Die Kosten für die Stadt Wil liegen in der Grössenordnung von Fr. 30'000.-- bis Fr. 45'000.-- pro Jahr, je nachdem, ob die neue Linie als Versuchsbetrieb gefahren wird oder nicht. In diesem Gesamtbetrag sind die Kosteneinsparungen aus wegfallenden Abfahrten der Linie 732 (neu via Glärnischstrasse anstatt Toggenburgerstrasse) berücksichtigt.

Infrastrukturmassnahmen Bushaltestelle

Investitionskosten für die neue Haltestelle Glärnischstrasse fallen vorerst keine an, da für den Versuchsbetrieb nur eine provisorische Haltestelle mit Tafel installiert wird. Wenn feststeht, dass eine Linienführung über die Glärnischstrasse definitiv ins Angebot aufgenommen wird, muss für die Haltestelle in der Glärnischstrasse ein Projekt ausgearbeitet werden.

6. Abend- und Wochenendangebot auf Stadtbuslinien

Abendangebot nach 20 Uhr

Das heutige Abendtaxi-Angebot auf dem Stadtbusnetz ermöglicht nach 20 Uhr viertelstündliche, auf die Zugsankünfte ausgerichtete Abfahrten vom Bahnhof in die Quartiere (Mo-Do bis 23:30 Uhr, Fr/Sa bis 00:30 Uhr). Dabei verkehren die Taxis ohne feste Linie bzw. feste Haltestellen, sondern bringen die Fahrgäste bis vor die Haustüre. Rückfahrten aus den Quartieren zum Bahnhof sind jedoch in den Abendstunden nicht möglich. Für den Haustürservice müssen die Fahrgäste einen Zuschlag auf den regulären ÖV-Tarif von Fr. 3.-- bezahlen.

Dieses Angebot wird grundsätzlich als bedürfnisgerecht erachtet, denn die Nachfrageströme nach 20 Uhr führen grossmehrheitlich vom Bahnhof in die Quartiere. Entsprechend gering ist zu diesen Zeiten das Bedürfnis für Fahrten zum Bahnhof Wil. Vielfach als störend empfunden wird der Zuschlag von Fr. 3.-- in den Abendstunden, denn z.B. auch Arbeitspendelnde, welche später als 20 Uhr unterwegs sind, bezahlen für jede Fahrt diesen Zuschlag. Dies dürfte denn auch der Grund dafür sein, dass v.a. zwischen 20 und 21 Uhr ein hohes Verkehrsaufkommen durch private PKWs auf dem Bahnhofplatz beobachtet wird, weil offensichtlich mit den Schnellzügen ankommende Fahrgäste am Bahnhof abgeholt werden. Daraus lässt sich folgern, dass vor allem zwischen 20 und 21 Uhr ein Potenzial für die Verlängerung des Linienbetriebs um eine Stunde vorhanden ist.

Als Alternative zum Abendtaxi wurde die zeitliche Ausdehnung des Stadtbus-Linienbetriebs in die Abendstunden in unterschiedlicher Ausprägung geprüft.

Massnahme	Kosten *
Verlängerung Viertelstundetakttaxi bis 21:15 Uhr und Abendtaxibetrieb ab 21:15 bis Betriebsschluss	Fr. 300'000.--/Jahr
Linienangebot Halbstundentakttaxi von 20:15 bis 22:15 Uhr und Abendtaxibetrieb ab 22:15 bis Betriebsschluss	Fr. 380'000.--/Jahr
Linienangebot Halbstundentakttaxi ab 20:15 bis Betriebsschluss, kein Abendtaxi	Fr. 840'000.--/Jahr (Einsparung Abendtaxi Mo-Sa von ca. Fr. 160'000.--/Jahr nicht abgezogen)

* abzüglich Erträge

Heute fährt das Taxi, sobald alle Personen ausgestiegen sind, direkt zurück zum Bahnhof. Dies hat den Vorteil, dass die Taxis innerhalb von 15 Minuten rechtzeitig zurück sind und den nächsten Bahnanschluss abnehmen können. Es wurde auch ein Ausbau des Abendtaxiangebots geprüft, indem auch Fahrten zum Bahnhof (Rückfahrt) angeboten würden. Damit wäre eine konsequente, fahrplanmässige Bedienung der Haltestellen notwendig, auch wenn das Taxi keine Fahrgäste befördert (analog Linienbetrieb). Folglich würde sich der Fahrzeugbedarf verdoppeln, was mit massiven zusätzlichen Kosten verbunden wäre.

Erklärung zur Finanzierung:

Der Kostendeckungsgrad wird mit dem Umbau des Grundangebots auf ca. 31% sinken. Damit werden die gesetzlichen Zielvorgaben der Wirtschaftlichkeit von 40% oder 45% deutlich verfehlt und auch mit einem vierjährigen Versuchsbetrieb sind die Zielvorgaben nicht zu erreichen. Aus diesem Grund kann der Kanton derzeit keine weiteren Angebotsausbauten am Abend bestellen und finanzieren; ein Ausbau müsste deshalb alleine durch die Stadt Wil finanziert werden.

Rolle Abendtaxi im Buskonzept 2021:

Das Abendtaxi soll grundsätzlich in der heutigen Form (Haustürservice und Zuschlag) beibehalten werden. Die Ablösung durch einen Linienbetrieb auch nach 20 Uhr würde zu unverhältnismässigen Mehrkosten führen. Zudem würde bei einem Ausbau des Abendangebots die Gefahr drohen, dass die Stadtbuslinien mit den zusätzlichen Kursen in eine höhere Angebotsstufe fallen und damit eine noch höhere Zielvorgabe erreichen müssten. Deshalb ist am Abend dem Haustürservice, unter anderem auch aus Sicherheitsgründen, ein höheres Gewicht beizumessen als der Fahrmöglichkeit aus den Quartieren zum Bahnhof.

Wochenendangebot

Am Wochenende wurden ebenfalls mögliche Ausbauten auf dem Stadtbusnetz geprüft. Im Vergleich mit Städten ähnlicher Grösse wie Kreuzlingen oder Frauenfeld, wo der Stadtbus samstags im 15-Minutentakt und sonntags im Halbstundentakt verkehrt, besteht in Wil Optimierungspotenzial. Samstags verkehren heute die Stadtbusse in Wil nur halbstündlich, sonntags gar nur im Stundentakt. Als unbefriedigend aus Sicht des Freizeitverkehrs wird zudem die Einstellung des Linienbetriebs am Samstag bereits ab 18 Uhr und am Sonntag ab 19 beurteilt.

Für den Ausbau des Wochenendangebots auf den Stadtbuslinien wurden folgende Optionen geprüft:

Massnahme	Kosten *
Verlängerung des Halbstundentakts samstags bis 20:15 Uhr und Verlängerung des Stundentakts sonntags ab 19:30 bis 20:15 Uhr	Fr. 110'000.--/Jahr
Samstag: Verlängerung Halbstundentakt bis Betriebsschluss, kein Abendtaxi (nur im Zusammenhang mit Modul Linienangebot Halbstundentakt Mo-Fr ab 20:15 bis Betriebsschluss)	Fr. 240'000.--/Jahr (Einsparung Abendtaxi nicht abgezogen)
Verdichtung zum Viertelstundentakt samstags zwischen 09:00 und 17:00 Uhr	Fr. 160'000.--/Jahr
Sonntag: Verlängerung Stundentakt ab 19:30 bis 00:30 Uhr	Fr. 110'000.--/Jahr
Verdichtung zum Halbstundentakt sonntags zwischen 08:30 und 20:15 Uhr	Fr. 220'000.--/Jahr
Sonntag Verlängerung Halbstundentakt ab 19:30 bis 00:30 Uhr (nur im Zusammenhang mit Verdichtung Halbstundentakt sonntags zwischen 08:30 und 20:15 Uhr)	Fr. 220'000.--/Jahr

* abzüglich Erträge

Erklärung zur Finanzierung:

Analog zur Finanzierung von Angebotsausbauten am Abend müssten Ausbauten am Wochenende alleine durch die Stadt Wil finanziert werden.

Wochenendangebot im Buskonzept 2021:

Es ist nachvollziehbar, dass das heutige Wochenendangebot nicht mehr zeitgemäss ist. Dennoch sind die Kosten – gemessen am Nutzen – für die Stadt Wil unverhältnismässig hoch, weil die gesetzlichen Zielvorgaben der Wirtschaftlichkeit deutlich verfehlt werden und sich deshalb der Kanton nicht an den Kosten beteiligen kann. Den dringend notwendigen Stabilisierungsmassnahmen auf den Stadtbuslinien von Montag bis Freitag ist erste Priorität einzuräumen. Um diese Massnahme nicht zu gefährden, wird aus wirtschaftlichen Überlegungen auf einen Antrag zur Verdichtung des Wochenendangebotes verzichtet. In einem weiteren Schritt zur Umsetzung der Angebotsstrategie soll das Thema wieder aufgegriffen und neu beurteilt werden.

7. Zuständigkeit

Neue, während mindestens zehn Jahren wiederkehrende Ausgaben von jährlich mehr als Fr. 100'000.-- bis Fr. 600'000.-- unterstehen gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum. Das Buskonzept 2021 löst für die Stadt Wil jährliche Nettokosten von Fr. 340'000.-- (Optimierung/Umbau Stadtbuslinien 701, 702 und 703) bzw. Fr. 45'000.-- (Optimierung/Ausbau Linien 731 und 732) aus. In diesen Kosten sind die Beitragsleistungen der Kantone St.Gallen und Thurgau sowie der Gemeinden Kirchberg SG, Rickenbach TG und Wilen SG bereits berücksichtigt.

Besteller des Angebots für den Umbau der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 ist der Kanton St.Gallen (AöV). Die schriftliche Zusicherung des Kantons St.Gallen liegt bereits vor und die benötigten Finanzmittel sind in der Budgetplanung berücksichtigt.

Den Angebotsausbau im Korridor Wil Bahnhof – Kirchberg Stelz bestellen die Kantone St.Gallen und Thurgau gemeinsam, mit Beteiligung der betroffenen Gemeinden. Zuständig für die Gemeinde Kirchberg ist der Kanton St.Gallen, für die Thurgauer-Gemeinden der Kanton Thurgau. Der Kanton St.Gallen hat bereits schriftlich zugesichert, für die neue Linie 731 einen allenfalls notwendigen Versuchsbetrieb zu unterstützen. Die Realisierung des Angebotsausbaus im Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse setzt auch die Beteiligung des Kantons Thurgau sowie der betroffenen Nachbargemeinden voraus (Zusicherung noch ausstehend).

Für die baulichen Massnahmen (Einrichtung Bushaltestellen), die für die Umsetzung des Buskonzeptes notwendig sind, ist auf Stadtgebiet von Wil die Stadt Wil zuständig. Eine erste Begehung mit der Kantonspolizei hat bereits stattgefunden. Der Kredit gemäss Ziffer 2 des Antrags kann erst beansprucht werden, wenn der Entscheid zu Ziffer 1 des Antrags rechtskräftig vorliegt.

8. Termine

24. Oktober 2018	Verabschiedung der Parlamentsvorlage durch den Stadtrat und Überweisung an das Stadtparlament
Februar 2019	Verabschiedung des Berichts und Antrags durch das Stadtparlament
März/April 2019	Durchführung Fahrplan- und Bestellverfahren
Mai bis August 2019	Erstellen verbindliche Offerten durch Transportunternehmen zuhanden Kanton
bis November 2020	Prüfung der Offerten durch Kanton und Bereinigung Detailofferten Umsetzung Fahrplan und Bereitstellung der Infrastruktur
Herbst 2020	Budgetgenehmigung Kantonsrat
13. Dezember 2020	Einführung der Massnahmen (Fahrplanwechsel für Fahrplanjahr 2021)

S. Hartmann

Susanne Hartmann
Stadtpräsidentin



Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Stadt Wil/Kanton St.Gallen, Buskonzept Wil 2021, Infrac, Schlussbericht 01.10.2018
Schreiben „Absichtserklärung Buskonzept Wil 2021“ vom 27.9.18 des Kantons St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr