

Stadt Wil, Kanton St.Gallen

ÖV-Strategie Wil 2030/2035

Schlussbericht
Zürich, 21. Dezember 2017

Matthias Lebküchner
Jonas Stadler



Impressum

ÖV-Strategie Wil 2030/2035

Schlussbericht

Zürich, 21. Dezember 2017

3078a_OeV-Strategie_Wil_Schlussbericht_20171221.docx

Auftraggeber

Stadt Wil, Kanton St.Gallen

Projektleitung

Bettina Anderau-Latzer, Stadt Wil

Markus Schait, Kanton St.Gallen

Projektsteuerung

Patrick Ruggli, Kanton St.Gallen

Daniel Stutz, Stadt Wil

Autorinnen und Autoren

Matthias Lebküchner

Jonas Stadler

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

Inhalt

1.	Einleitung	5
1.1.	Ausgangslage	5
1.2.	Auftrag / Aufgabe	5
2.	Marktanalyse	6
2.1.	Ist-Analyse	6
2.1.1.	ÖV-Angebot	6
2.1.2.	ÖV-Nachfrage	13
2.1.3.	Siedlungsstruktur	16
2.2.	Nachfrageentwicklung	17
2.2.1.	Siedlungsprognosen	17
2.2.2.	Verkehrsprognosen	19
2.3.	Folgerungen zur Analyse	19
3.	Ziele und Handlungsspielräume für den ÖV 2035	21
3.1.	Generelle Ziele	21
3.2.	Handlungsspielraum	23
4.	Zweckmässigkeitsüberlegungen Stadtbahn	24
4.1.	Stadtbahn/Tram	24
4.2.	Zusätzliche S-Bahn-Halte	26
5.	ÖV-Angebotsstrategie 2030/2035	27
5.1.	Kernelemente der Angebotsstrategie	27
5.1.1.	Das Hauptnetz	27
5.1.2.	Quartiererschliessung	29
5.2.	Zielangebot 2030/2035	29
5.2.1.	Übersicht	29
5.2.2.	Mit Regionalbuslinien entlang den Hauptachsen	30
5.2.3.	Übrige Regionalbuslinien	31
5.2.4.	Quartiererschliessung mit Stadtbuslinien	32
5.2.5.	Busbevorzugungsmassnahmen verbessern die Fahrplanstabilität	34
5.2.6.	Strategische Grundsätze für Abend-/Sa-/So-Angebot auf Stadtbuslinien	35

5.3.	Bewertung der Angebotsstrategie _____	36
5.3.1.	Übersicht Vor- und Nachteile der Angebotsstrategie _____	36
5.3.2.	Erläuterungen zu den einzelnen Kriterien _____	37
5.4.	Zielerreichung _____	41
5.5.	Umsetzung _____	42
Annex	_____	43

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Mit dem am 02.02.2017 vom Stadtparlament für erheblich erklärten Postulat «ÖV-Strategie Wil» hat die Stadt Wil den politischen Auftrag erhalten, in Ergänzung zu den bestehenden Strategien Strasse und Velo auch eine Strategie für den öffentlichen Verkehr zu erarbeiten. Die «ÖV-Strategie Wil» soll als Teil einer Gesamtverkehrsstrategie u.a. aufzeigen, welchen Beitrag der öffentliche Verkehr leisten kann um das Zentrum von Wil vom stetig ansteigenden motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

1.2. Auftrag / Aufgabe

Als Bestandteil der Gesamtverkehrsstrategie der Stadt Wil soll eine ÖV-Teilstrategie entwickelt werden. Diese Strategie soll mit einem marktorientierten Ansatz aufzeigen, welche Anforderungen hinsichtlich Qualität und Kapazität der öffentliche Verkehr erfüllen muss, um die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt Wil (inkl. der funktional zur Stadt gehörenden Räume Wilen, Rickenbach und Stelz) bestmöglich abzudecken. Dabei sind folgende Hauptfragen zu beantworten:

- Welche Nachfragepotenziale bestehen längerfristig für den öffentlichen Verkehr?
- Mit welchen Konzepten lassen sich diese Potenziale abholen?
- Welchen Beitrag kann der öffentliche Verkehr leisten, um das Zentrum von Wil vom stetig ansteigenden motorisierten Individualverkehr zu entlasten?

Um diese Fragen zu beantworten sind verschiedene Angebots-Szenarien für den Zielzustand 2035 zu entwickeln und zu bewerten. Dabei sind neben verkehrlichen auch ökologische und wirtschaftliche Kriterien zu berücksichtigen. Zudem sind allfällige Abhängigkeiten bzw. Rückkoppelungen zu den übrigen Teilstrategien (v.a. Strasse und Velo) darzulegen.

2. Marktanalyse

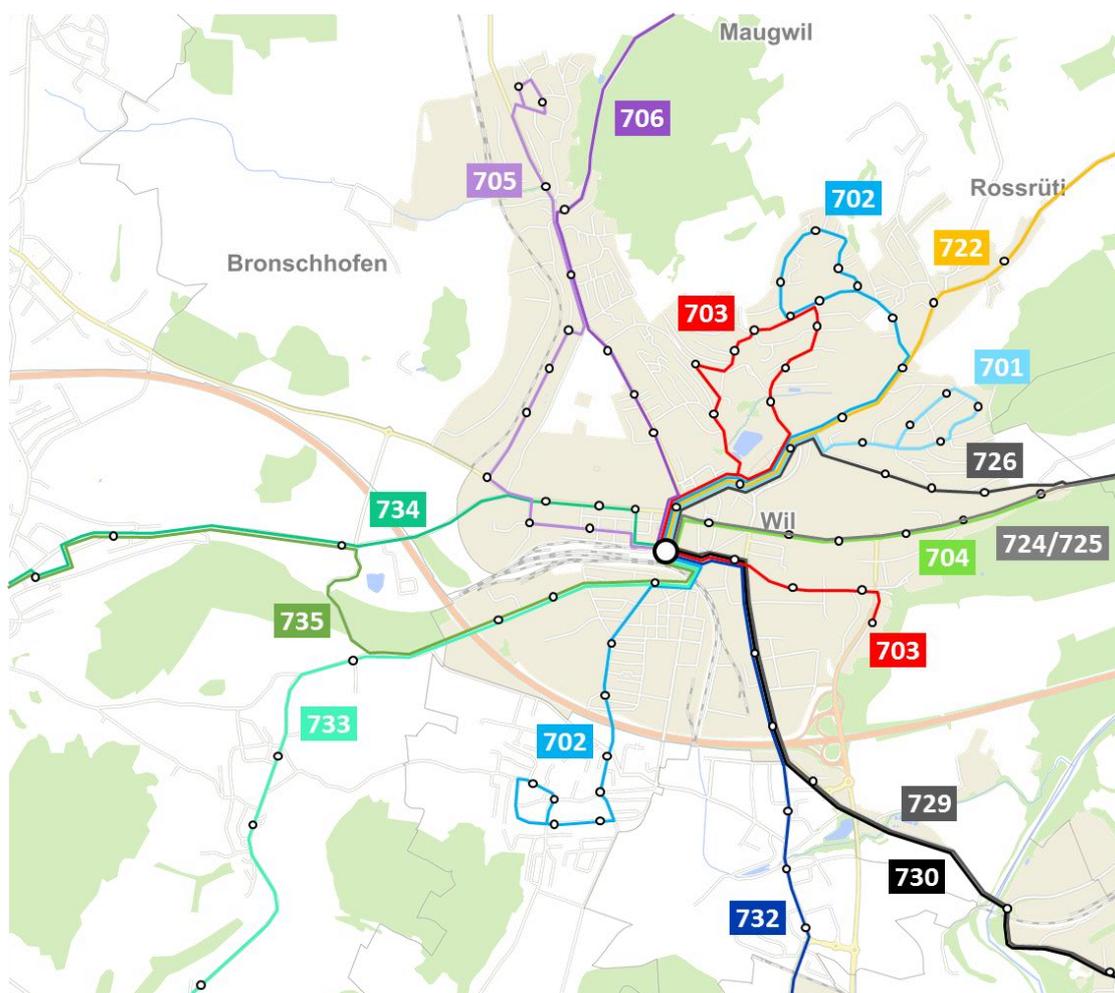
2.1. Ist-Analyse

2.1.1. ÖV-Angebot

Busangebot

Das Busangebot der Stadt Wil, in Abbildung 1 dargestellt, setzt sich aus Stadtbus- und Regionalbuslinien zusammen. Die Stadtbuslinien 701 bis 706 erschliessen die Quartiere der Gemeinde Wil. Auch die Regionalbuslinien 722, 724 – 726, 729, 730 und 732 – 735, welche allesamt bis Wil Bahnhof verkehren, haben für die Stadt Wil eine Erschliessungsfunktion. Das detaillierte Angebot pro Buslinie und Aussagen zum Abendangebot sind dem Annex (Tabelle 1 und Tabelle 2) zu entnehmen.

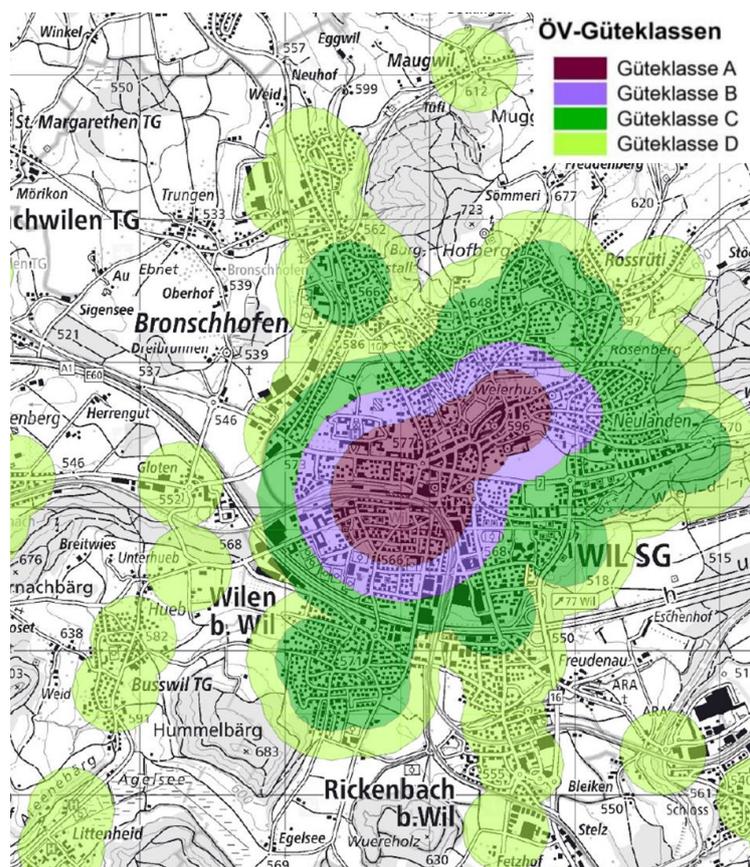
Abbildung 1: Liniennetz Fahrplan 2019



ÖV-Güteklassen Stadt Wil

Die ÖV-Güteklassen sind ein Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Berechnung der ÖV-Güteklassen erfolgt in zwei Schritten: Zuerst werden aus der Art der Verkehrsmittel und dem Kursintervall die Haltestellenkategorien bestimmt. Diese werden danach mit der Distanz zur Haltestelle zu ÖV-Güteklassen kombiniert. Daraus ergeben sich folgende Güteklassen: Güteklasse A: sehr gute Erschliessung; Güteklasse B: gute Erschliessung; Güteklasse C: mittelmässige Erschliessung; Güteklasse D: geringe Erschliessung; keine Güteklasse: marginale oder keine ÖV-Erschliessung.¹ Für Einzonungen von Wohn-, Misch- und Kernzonen muss das Gebiet mindestens mit der ÖV-Güteklasse D erschlossen sein. Besteht nur eine Busverbindung, ist ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten erforderlich.²

Abbildung 2: ÖV-Güteklassen



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung

¹ Bundesamt für Raumentwicklung, Reisezeiten und ÖV-Güteklassen, 2013

² Richtplan Kanton St. Gallen; Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen

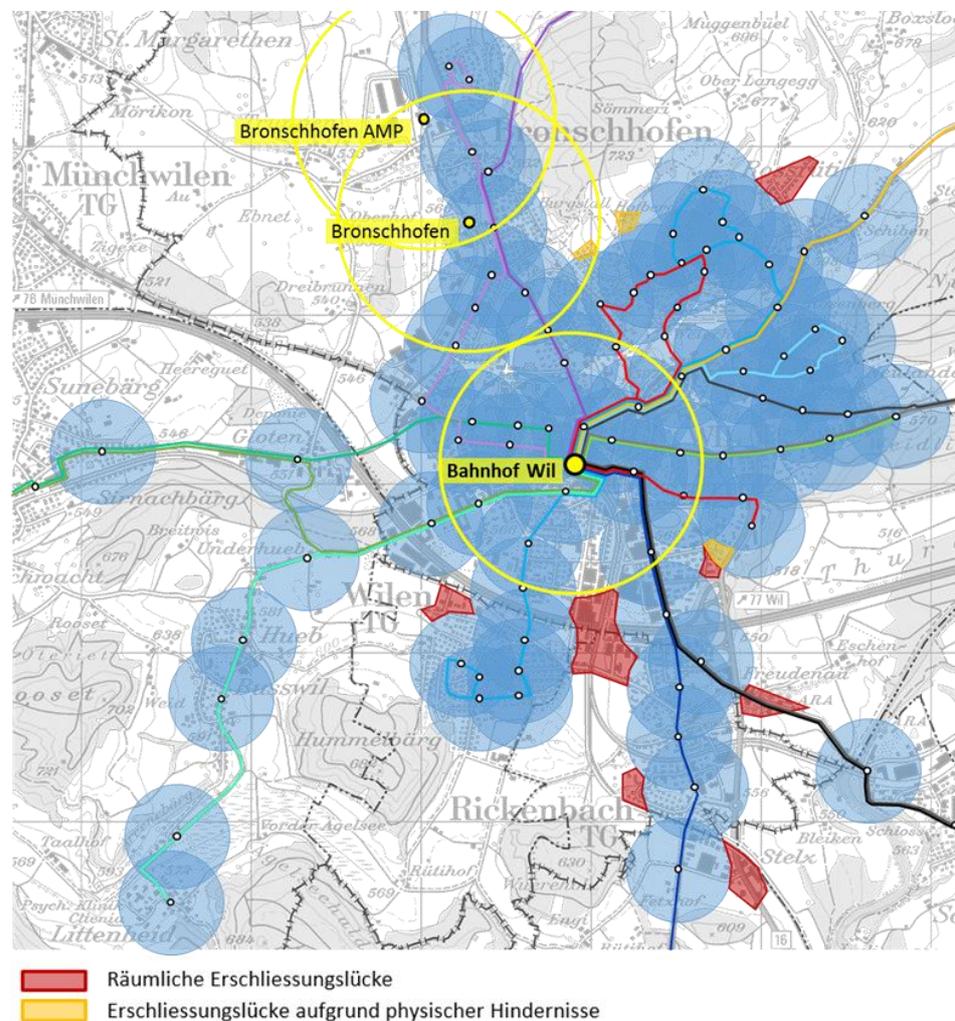
Die Klassifizierung in Abbildung 2 gilt es aus folgendem Grund zu hinterfragen: Die Berechnungsmethode bestimmt den Parameter Kursintervall pro Haltestelle anhand der Anzahl Abfahrten zwischen 06:00 und 20:00 Uhr (werktags). Da in Wil die Stadtbuslinien (teilweise auch Regionallinien) auf verschiedenen Abschnitten (z.B. Rose – Adler) parallel verkehren, wird der Parameter *Kursintervall* und damit die Erschliessungsqualität überschätzt. Dies verfälscht die Einteilung der Güteklasse.

Netzabdeckung

Die Haltestellenabstände entlang der Stadtbuslinien sind relativ dicht. Eine hohe räumliche Erschliessungsdichte ist jedoch wichtig angesichts der Kleinräumigkeit bzw. kurzen Distanzen. In den Quartieren Neulanden und Hofberg sind die dichten Haltestellenabstände zudem auf die topographischen Verhältnisse (Höhenunterschiede) zurückzuführen.

Das Gewerbegebiet rund um die Glärnischstrasse ist als einziger Stadtteil *räumlich* ungenügend erschlossen.

Abbildung 3: Räumliche Netzabdeckung 2019

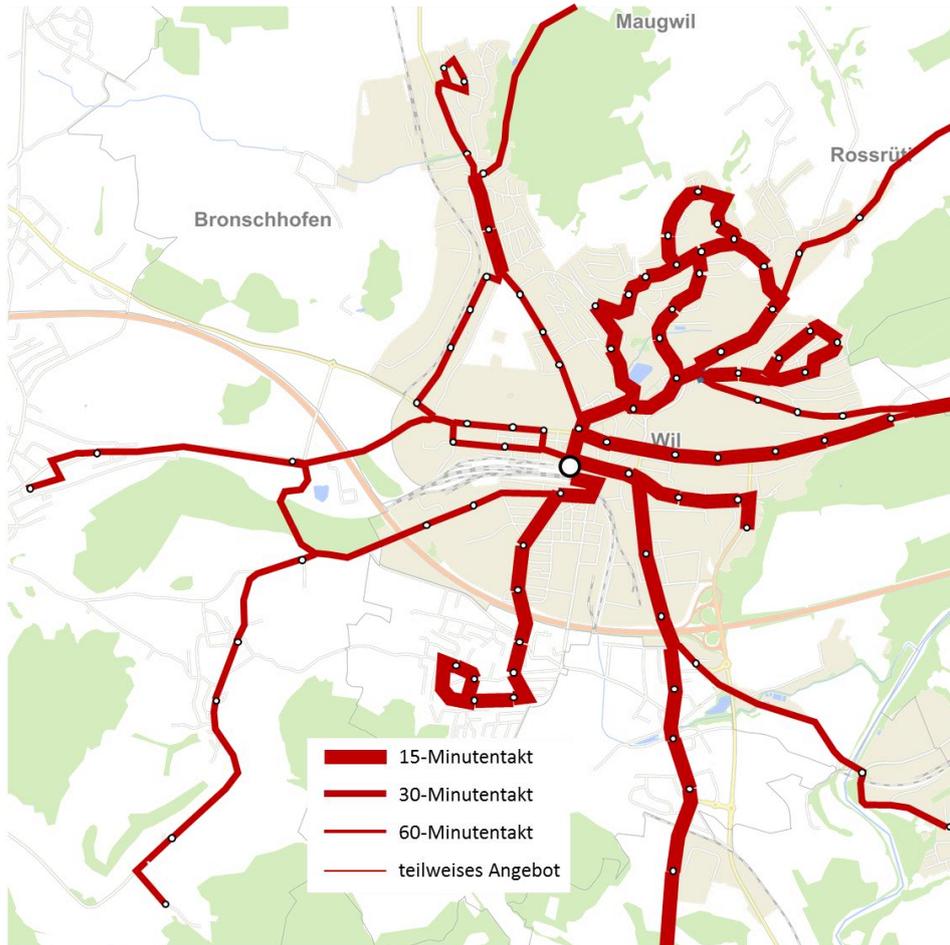


Radius um Bahnhof Wil (gelb): 750 Meter

Radius um Bushaltestellen (blau): 300 Meter

(gemäss Angebotsstandards Regional- und Ortsverkehr Kanton St.Gallen; im Thurgau ist der Erschliessungsstandard für die Bahn mit 760m und für den Regionalbus mit 380m definiert)

Abbildung 4: Zeitliche Netzabdeckung 2019 (Hauptverkehrszeit)



Anschlussausrichtung

Während der Stadtbus Montag bis Freitag tagsüber im 15-Minutentakt verkehrt, haben die Linien beim Bahnhof Wil Anschluss auf den Bahnverkehr von und nach Zürich sowie St.Gallen. Am Samstag und Sonntag werden die Linien zum 30-Minuten- bzw. 60-Minutentakt ausgedünnt. Die Anschlusssituation verschlechtert sich dementsprechend. So sind nur noch Anschlüsse *in* die eine und *von* der anderen Richtung möglich (siehe Annex Tabelle 3 und Tabelle 4, Abbildung 17 und Abbildung 18). Ab 20 Uhr verkehrt das Abendtaxi. Das Abendtaxi fährt inkl. Anschluss von der Bahn viertelstündlich ab dem Bahnhof Wil in die Quartiere und bringt die ÖV-Nutzer nach Hause. Anschluss auf die Bahn machen die Abendtaxis nicht.

Die Regionalbuslinien verkehren im Halbstunden- bzw. Stundentakt. Die Anschlussbeziehungen sind tendenziell auf den Fernverkehr Richtung Zürich ausgerichtet.

Fahrplanstabilität

Beobachtungen zu Betriebsstabilität³:

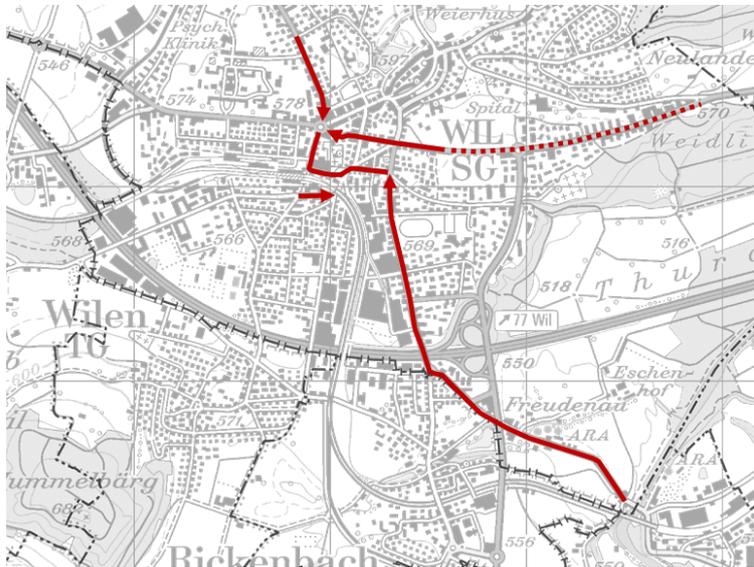
- HVZ Morgen und Samstagmittag (12:00 bis 15:00):
Stadtbuslinien teilweise verspätet, da die Strassenabschnitte in Bahnhofsnähe (Rösslikreisel – Bahnhof, Schwanenkreisel – Bahnhof und Weststrasse) ein zu hohes Verkehrsaufkommen aufweisen.
- HVZ Abend:
Einhaltung des Fahrplans oftmals nicht möglich. Kurse sind verspätet, weil das Verkehrsaufkommen auf den Strassen durch Überlagerung des Feierabend- und Einkaufsverkehrs noch höher ist.
- Sobald Verspätungen auftauchen wird bei den im Viertelstundentakt verkehrenden Stadtbuslinien nicht mehr auf die Bahnanschlüsse beim Bahnhof Wil geachtet. Die Busse fahren mit den aufgeschaukelten Verspätungen unmittelbar weiter. Bei Verspätungen von über 10 Minuten, was in der abendlichen Hauptverkehrszeit vorkommt, werden einzelne Kurse übersprungen. Bei Linien im Halbstundentakt wird nach wie vor versucht die Anschlüsse zu halten.
- Linienbetrieb beim Regionalbus (WilMobil und Postauto) ist weniger problematisch, da am Linienende meist genügend Reservezeiten vorhanden sind (z.B. Fischingen, Gähwil...). Dies verhindert das Aufschaukeln der Verspätungen und die Anschlüsse können meistens gewährleistet werden.
- Postauto wird in zukünftigen Fahrplanverfahren die Fahrzeiten verlängern, da die Linien heute noch genügend Reserven in den Umlaufzeiten haben. Beim Stadtbus ist dies nicht möglich, da die Umläufe bereits sehr knapp ausfallen. Diese Lösung mit Fahrzeitverlängerungen ist aus Kundensicht jedoch nicht zielführend.

Ursachen/Probleme:

- Strassen im Bahnhofszulauf sind durch den MIV zu stark belastet und die Buslinien bleiben regelmässig stecken.
- Linienprofile: Die Stadtbuslinien haben am Linienende meist gar keine Reservezeit (u.a. Rundkurse resp. die Fahrzeit der Stadtbuslinien ab Bahnhof und zurück beträgt meist knapp 15 Minuten) und am Bahnhof nur ganz wenige Minuten. Dadurch können Verspätungen nirgends abgebaut werden und werden auf den Folgekurs übertragen. Dies führt zu einem Aufschaukeln der Verspätungen.

³ Quelle: Telefoninterviews mit T. Tinner (WilMobil), A. Deterling (Bos Ostschweiz) und S. Lechner (Postauto)

Abbildung 5: Neuralgische Punkte, welche Verspätungen verursachen



Grafik INFRAS. Quelle: Busbehinderungen Wil, Rapp Trans

Mögliche Lösungen:

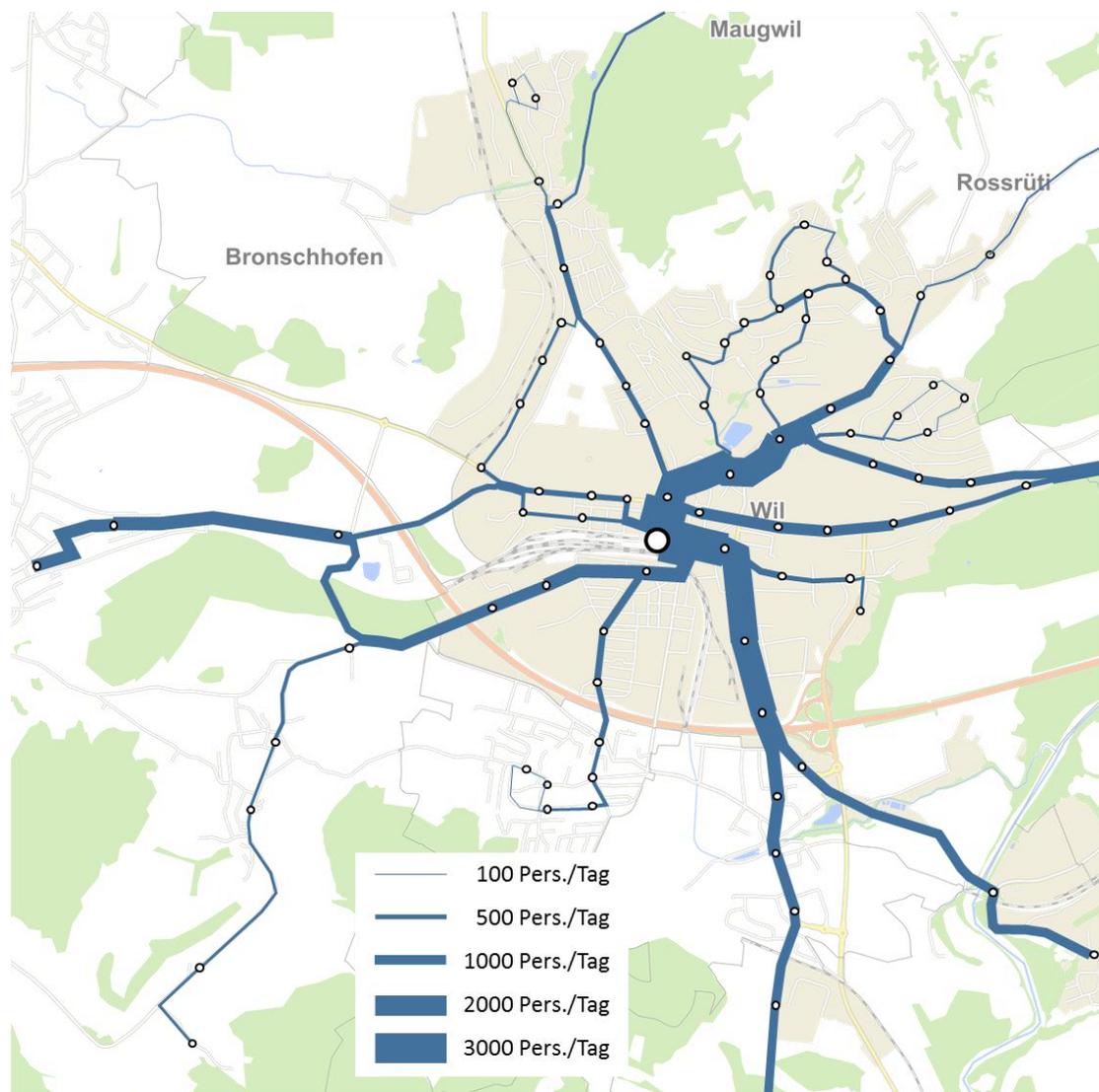
- Für einen zuverlässigen Busverkehr mit hoher Anschlussicherheit in den Umsteigeknoten sind Verkehrsmanagement- inkl. Busbevorzugungsmassnahmen (physische oder elektronische Busspuren, Buspriorisierungen anhand Fahrbahnhaltestellen, Busschleusen oder durch Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen) erforderlich. Entsprechende Planungsarbeiten sind bereits im Gange.
- Neuralgische Abschnitte aus Sicht Busbehinderungen bestehen im Raum Wil vor allem in den Korridoren Zürcherstrasse, Bronschhoferstrasse und St.Gallerstrasse – Lerchenfeldstrasse im Zulauf auf den Schwanenkreisel. Aber auch auf den Korridoren aus Richtung Rickenbach (Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse und Glärnischstrasse) sind Busbevorzugungsmassnahmen wichtig.
- Die Bushaltestellen im Zentrumsbereich sind als Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit für den MIV umzugestalten, so dass der Bus als Pulkführer verkehren kann. Zudem ist zur Beschleunigung des Busverkehrs auf den Billettverkauf durch das Fahrpersonal zu verzichten.

2.1.2. ÖV-Nachfrage

Netzbelastung

Abbildung 6 zeigt die Netzbelastung der Stadt- und Regionalbuslinien mittels der durchschnittlichen Besetzung pro Werktag in beide Richtungen auf. Die stärksten Querschnitte sind die Bahnhofszubringerstrassen. Zwischen Schwanen und Rose verkehren durchschnittlich 2'940 Personen pro Tag, zwischen Rössli und Lindenhof in etwa gleichviele und entlang der Hubstrasse (Korridor Kantonsschule) ungefähr halb so viele.

Abbildung 6: Netzbelastung 2016 [Pers./Werktag in beide Richtungen]

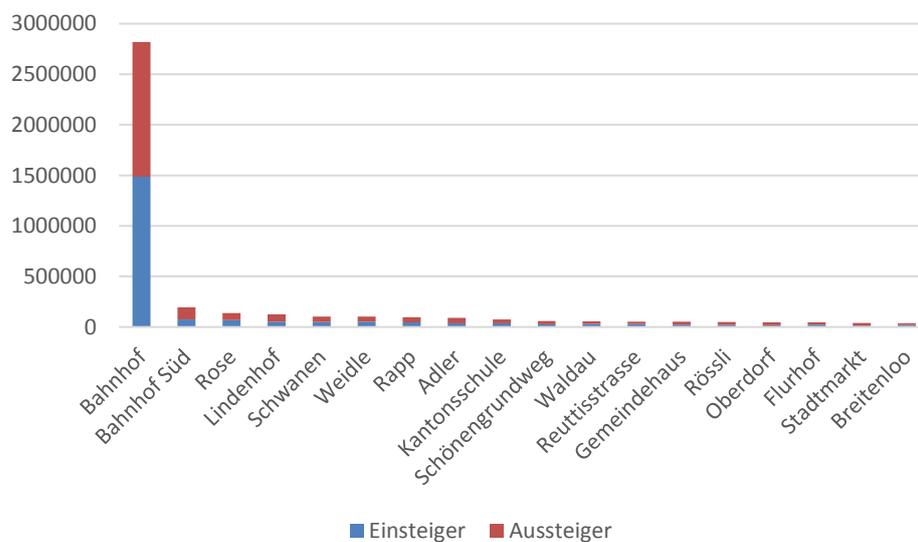


Grafik INFRAS. Quelle Daten: WilMobil, Postauto, Regiobus

Haltstellenaufkommen

Das Diagramm in Abbildung 7 zeigt die Bedeutung des Bahnhofs Wil. Er ist die mit Abstand wichtigste Haltestelle im Stadtbusnetz. Daraus ist u.a. auch die wichtige Funktion des Stadtbus- ses als Bahnzubringer abzuleiten (vgl. dazu auch den Abschnitt Umsteigeströme).

Abbildung 7: Anzahl Ein- und Aussteiger pro Jahr (2016)



Grafik INFRAS. Quelle: Fahrgastzählungen

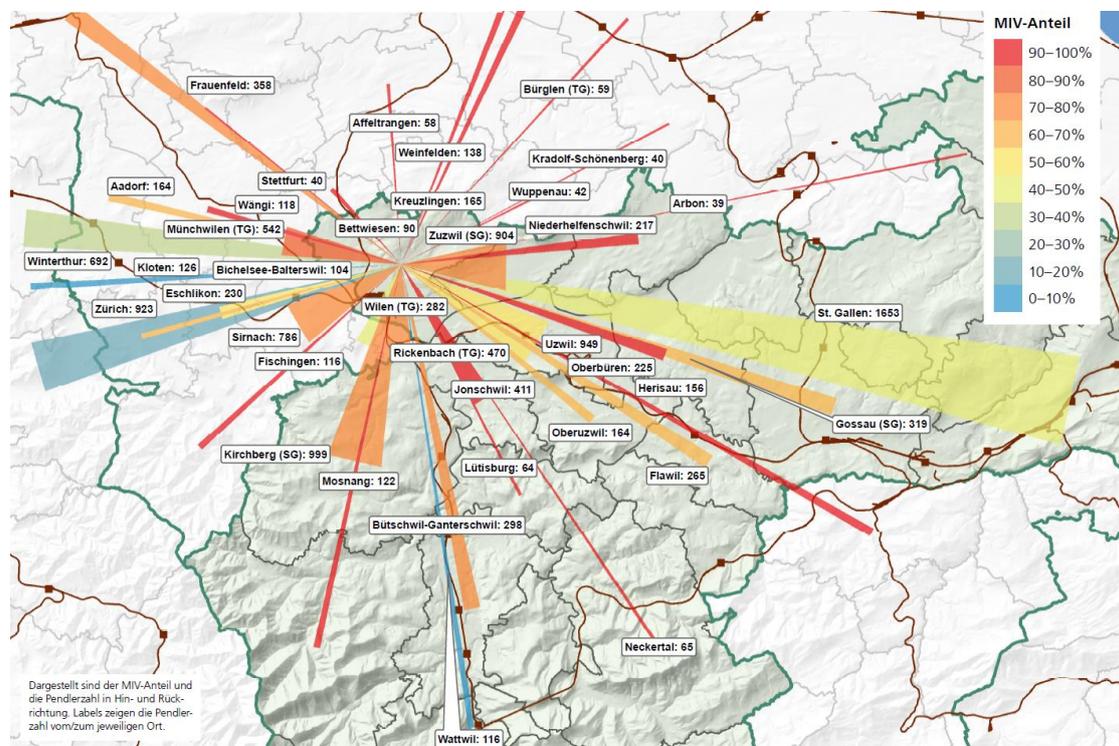
Kapazität

Mit dem aktuellen Angebot sowie den heute eingesetzten Fahrzeugen bestehen keine systematischen bzw. über eine längere Zeitdauer auftretende Kapazitätsengpässe. Überlastungen beschränken sich auf einzelne Kurse primär in der Morgenspitze. Ähnliches gilt auch für die Regionalbusse. Die aktuelle Situation ist kursspezifisch im Annex (Tabelle 6 und Tabelle 7) beschrieben.

Pendlerströme

Abbildung 8 zeigt die Pendlerströme von bzw. nach Wil aus dem Jahr 2011 bis 2013. Der Gesamtpendlerstrom (MIV+ÖV) Richtung St.Gallen mit 1653 Pendler von/nach St.Gallen selbst und 949 von/nach Uzwil ist stärker als derjenige Richtung Winterthur/Zürich. Da jedoch der MIV-Anteil bei den Pendlern von/nach Winterthur und Zürich kleiner ist als derjenige von/nach St.Gallen und Uzwil, benützen pro Richtung in etwa gleich viele Pendler den öffentlichen Verkehr.

Abbildung 8: Pendlerströme von/nach Wil 2011/13



Quelle Daten: Strukturerhebung Bund 2011 – 2013, Grafik: statistisches Amt Kanton St.Gallen

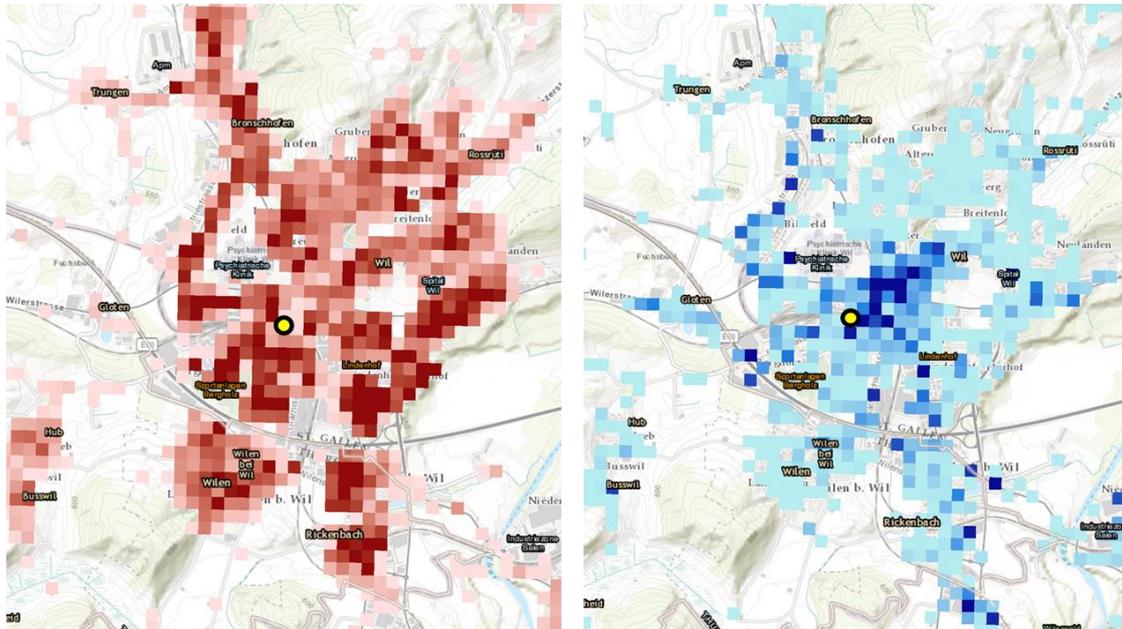
Die Auswertung der Umsteigeströme (Annex Abbildung 19 und Abbildung 20) während der morgendlichen Hauptverkehrszeit am Bahnhof Wil zeigen, dass bei Wegreisenden Zürich die leicht grössere Bedeutung hat als St.Gallen, es bei den Zureisenden genau umgekehrt ist.

2.1.3. Siedlungsstruktur

Abbildung 9 zeigt links die Einwohner- und rechts die Arbeitsplatzverteilung auf. Die Hektarrasterdaten zu den Einwohnern stammen aus dem Jahr 2015 und diejenigen zu den Arbeitsplätzen aus dem Jahr 2014.

Die Einwohner sind auf dem Stadtgebiet relativ ausgeglichen verteilt. Die höchste Einwohnerdichte haben die Quartiere Lindenhof/Reuttistrasse sowie das Bergholzquartier mit vielen Mehrfamilienhäuser. Die Arbeitsplatzverteilung zeigt ein klareres Bild. Die höchste Anzahl an Arbeitsplätzen gibt es im Stadtzentrum bzw. in Bahnhofsnähe.

Abbildung 9: Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Neue Volkszählung, Bevölkerung 2015 und Statistik der Unternehmensstruktur 2014;

2.2. Nachfrageentwicklung

2.2.1. Siedlungsprognosen

In der folgenden Abbildung sind die Siedlungsprognosen der Gemeinden Wil, Rickenbach und Wilen aufgeführt. Die Prognosen stammen aus dem Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation und wurden ausgehend von den Bevölkerungszahlen 2013 bestimmt.

Abbildung 10: Siedlungspotenziale 2030 / 2040

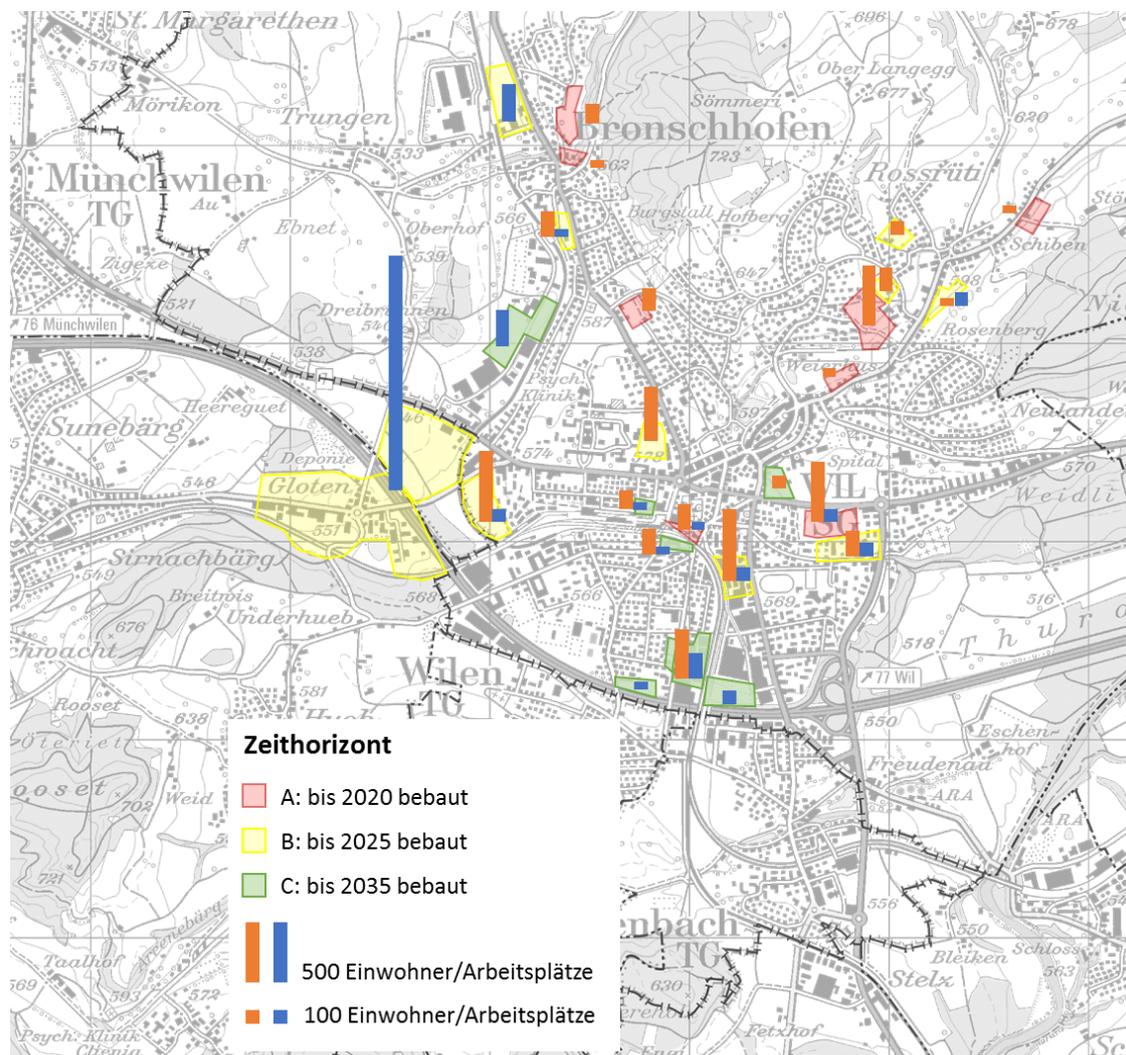


Bevölkerungsprognose der Stadt Wil gemäss Agglomerationsprogramm: Einwohner in Wohn- und Mischzonen 2013: 21'800, 2030: 24'100 (+2'300), 2040: 24'700 (+2'900). Gesamtbevölkerungszahl 2013 betrug 23'000. In dieser Abbildung wurde das Wachstum in den Wohn- und Mischzonen der Gesamtbevölkerungszahl addiert.

Grafik INFRAS. Quelle: Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation

In Abbildung 11 sind die Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Wil aufgeführt. Die Zahlenwerte und die Einschätzung der Umsetzungshorizonte beruhen auf Annahmen. In diesen Entwicklungsschwerpunkten ist bis ins Jahr 2035 mit insgesamt knapp 5000 zusätzlichen Einwohner und knapp 4000 zusätzlichen Arbeitsplätzen zu rechnen. Der Entwicklungsschwerpunkt Wil-West mit ungefähr 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen ist dabei hervorzuheben.

Abbildung 11: Entwicklungsschwerpunkte Wil⁴



Zahlenwerte beruhen auf Annahmen

Quelle Zahlenwerte: Stadt Wil

⁴ Detaillierte Zahlenwerte sind dem Annex (Abbildung 24 und Tabelle 8) zu entnehmen.

2.2.2. Verkehrsprognosen

Die Gesamtverkehrszunahme aufgrund weiterer Siedlungsentwicklungen werden mittels Annahmen zu spezifischen Verkehrspotenzialen pro Einwohner und Arbeitsplatz abgeschätzt:

- 3.5 Wege pro Einwohner und Tag
- 2 bis 4 Wege pro Arbeitsplatz und Tag

Mit Annahmen zum Modalsplit für den zukünftigen Mehrverkehr aus Siedlungsentwicklungen, welche sich auf die Ziele der Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen, des Agglomerationsprogramms 3. Generation sowie der Velostrategie der Stadt Wil abstützen, werden die ÖV-Potenziale hergeleitet:

- ÖV (Bahn und Bus): 30 – 40%
- MIV (Auto/Motorrad): 10 – 20%
- Fuss- und Veloverkehr: 40 – 50%

Aus diesen Annahmen ist im Zeithorizont 2035 mit rund 7'500 – 13'000 zusätzlichen ÖV-Fahrten in der Stadt Wil inkl. Wil-West zu rechnen (Binnen- sowie Ziel-/Quellverkehr; Detailberechnungen siehe Annex Tabelle 9). Gegenüber heute bedeutet dieser Mehrverkehr eine Nachfragezunahme im ÖV von 50 – 70%. Diese zusätzlichen ÖV-Fahrten verteilt sich sowohl auf die Bahn (Siedlungsentwicklungen im Einzugsbereich der Bahnhöfe Wil, Wil-West und Bronschhofen) als auch auf die Stadt- und Regionalbuslinien.

2.3. Folgerungen zur Analyse

Der vorgesehene 15-Minutentakt im Stadtbusnetz (Montag bis Freitag) ist grundsätzlich ein attraktives Angebot. Im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen besteht jedoch in folgenden Bereichen Handlungsbedarf.

Heutige Angebotsqualität

- Räumliche Erschliessungslücken beim Entwicklungsschwerpunkt Wil-West und an der Glärnischstrasse;
- Zeitliche Verfügbarkeit ist Mo-Fr ausreichend, am Wochenende und am Abend ist Ausbaupotenzial vorhanden;
- Betriebsqualität im Stadtbusnetz ist aufgrund überbelasteten Strassen und ausgereizten Fahrzeugumläufen ungenügend. Die Planung entsprechender Infrastrukturmassnahmen sind bereits aufgenommen. Da es sich dabei um längerfristige Projekte handelt, ist die Realisierung erst in ein paar Jahren zu erwarten.

Heutige Nachfrage

- Der wichtigste Zielort im Stadtbusnetz ist der Bahnhof Wil, deshalb sind die am stärksten belasteten Querschnitte auf den Bahnhofszubringerstrassen. Es sollen deshalb auch künftig alle Buslinien via Bahnhof Wil geführt werden.
- Überlastungen beschränken sich heute auf einzelne Kurse primär in der Morgenspitze.;
- Pendlerströme von/nach St.Gallen sind im Allgemeinen höher als von/nach Zürich, jedoch sind die Pendlerströme zwischen Zürich und Wil ÖV-affiner;
- Die Umsteigeströme am Bahnhof Wil zeigen, dass bei Wegreisenden Zürich die leicht grössere Bedeutung hat als St.Gallen, es bei den Zureisenden genau umgekehrt ist.

Längerfristige ÖV-Potenziale

- Die Stadt wächst im Westen mit dem ESP Wil-West und Lenzenbüel am stärksten. Auch im Zentrum, entlang der St.Gallerstrasse, Richtung Rossrüti und Bronschhofen sind Entwicklungen vorgesehen. Richtung Süden (Glärnisch-/Toggenburgerstrasse) sind langfristig weitere Entwicklungen geplant.
- Da der Mehrverkehr v.a. auf Langsamverkehr und ÖV verlagert werden soll, ist bis ins Jahr 2035 mit einer ÖV-Nachfragezunahme von 50 – 70% zu rechnen. Diese zusätzlichen ÖV-Fahrten verteilt sich sowohl auf die Bahn (Siedlungsentwicklungen im Einzugsbereich der Bahnhöfe Wil, Wil-West und Bronschhofen) als auch auf die Stadt- und Regionalbuslinien.
- Kapazitätsprobleme, welche heute noch vereinzelt auftauchen, könnten sich durch die Nachfragezunahme akzentuieren. V.a. die Achsen entlang der Zürcher- und St.Gallerstrasse sowie aus Richtung Rossrüti sind davon betroffen.
- Im Hinblick auf die Modal-Split-Ziele kommt den bereits sich in Planung befindenden Verkehrsmanagement- bzw. Busbevorzugungsmassnahmen entsprechende Bedeutung zu.

3. Ziele und Handlungsspielräume für den ÖV 2035

3.1. Generelle Ziele

Ziele der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie⁵

Generell

Der Staat setzt sich zum Ziel, dass der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist und öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden. Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Das künftige Verkehrswachstum in den urbanen Verdichtungsräumen wird vor allem mit einer Verschiebung des Modal-Splits aufgefangen, d.h. der MIV muss stabilisiert und der Mehrverkehr soll über den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden.

Für die Region Wil

Für die Region Wil formuliert die kantonale Gesamtverkehrsstrategie folgende Ziele:

- Stärkung und Sicherstellung von Wil als zentralen ÖV-Umsteigepunkt für die Region, Optimierung der Feinverteilung im ÖV;
- Koppelung der Realisierung des ESP Wil-West an eine sehr gute Erschliessung mit allen Verkehrsträgern;
- Vorantreibung der Zentrumsentlastung Wil;
- ÖV-Priorisierung und Eigentrassierung ÖV auf den Ost-West-Hauptachsen;
- verkehrliche Entlastung des Stadtzentrums Wil und Erhöhung der ÖV-Zuverlässigkeit im städtischen Gebiet und bei den Anschlüssen am Bahnhof Wil.

Ziele Agglomerationsprogramm 3. Generation⁶

Generell

Die beiden Zentren Wil und Uzwil mit ihren Verknüpfungen im Fernverkehr und den zentralörtlichen Funktionen sollen Dreh- und Angelpunkt der Agglomeration sein. Ihre Funktionen sollen beibehalten, die teilweise schwierigen Verhältnisse verbessert (Stausituation, ÖV-Behinderung und Umweltprobleme), die öffentlichen Räume aufgewertet und die Bahnhöfe als Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs attraktiv gestaltet werden.

⁵ Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen; Regierung des Kantons St.Gallen; August 2017

⁶ Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation; Regio Wil, Kanton SG, Kanton TG; November 2016

Die politischen Grenzen zur Zentrumsregion sollen aus funktionaler Sicht überwunden werden. Die Zentrumsregion Wil umfasst die vom Siedlungsbild her zusammengewachsenen zentrumsnahen Gemeinden Wilen und Rickenbach zusammen mit Münchwilen und Sirnach. Diese Orte sollen ebenfalls einen Beitrag für eine konzentrierte Gesamtentwicklung dieser Zentrumsregion leisten.

Für Kern-Agglomeration

Im Kernbereich der Agglomerationen (Kernbereich Wil: Münchwilen, Sirnach, Wil, Wilen, Rickenbach) wird im ÖV ein städtisches Angebot mit mind. einem Viertelstundentakt angestrebt. Der überkommunale Entwicklungsschwerpunkt Wil-West gilt als Kernpunkt einer starken wirtschaftlichen Entwicklung. Mit Wil-West wird ein Arbeitsplatzgebiet von überregionaler Ausstrahlung geschaffen, das von der Agglomeration aktiv akquirierte Unternehmen und damit Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung an einem idealen Standort beheimaten soll.

Spezifische Ziele für die ÖV-Strategie Wil

Aufgrund der übergeordneten Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen und dem Agglomerationsprogramm 3. Generation leiten sich folgende Hauptziele für die ÖV-Strategie Wil ab:

- Voraussetzungen hinsichtlich Qualität und Kapazität schaffen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt Wil (inkl. Wilen, Rickenbach und Stelz) bestmöglich abzudecken.
- Der öffentliche Verkehr soll – zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr – den Grossteil des künftigen Mehrverkehrs übernehmen; das bedeutet:
 - Hohe Anforderungen an die ÖV-Qualität hinsichtlich Angebot, Kapazität und Betrieb in den Entwicklungsschwerpunkten, insbesondere im ESP Wil-West;
 - Für eine substantielle Erhöhung des ÖV-Marktanteils im Raum Wil ist auch eine hohe ÖV-Qualität in den übrigen Stadtteilen sowie den angrenzenden Räumen erforderlich.

3.2. Handlungsspielraum

Handlungsspielraum Stadtbus

- Wenige Linien (dafür hohe zeitliche Verfügbarkeit) oder viele Linien (und damit hohe örtliche Verfügbarkeit)
- Viele Durchmesserlinien (und dafür u.U. weniger gute Anschlüsse im Knoten Wil) oder konsequentes Radialliniensystem mit höherer Flexibilität in Bezug auf die Anschlussgestaltung im Knoten Wil
- Rendez-vous-System am Bahnhof Wil innerhalb Stadt- und Regionalbussystem (mit Parallelfahrten in den gemeinsamen Korridoren) oder Priorität auf versetzte Abfahrten zwecks höherer zeitlicher Verfügbarkeit auf den gemeinsamen Korridoren)
- Aufgabenteilung Stadtbus/Regionalbus
- Kapazität/Gefässgrösse (Schnittstelle zu zeitl. Erschliessung)
- Quartierverträglichkeit (Schnittstelle zu örtlicher/zeitlicher Erschliessung und Gefässgrösse)

Handlungsspielraum Bahn

- Tram/Stadtbahn
- Zusätzlich Bahnhaltstellen zur Verbesserung der Erschliessungswirkung der Bahn

4. Zweckmässigkeitsüberlegungen Stadtbahn

Gemäss Postulat bzw. der Stellungnahme des Stadtrats ist der Ansatz Stadtbahn als Rückgrat des ÖV zu prüfen. Vor der Entwicklung möglicher Angebotsszenarien wird grob die Zweckmässigkeit einer Stadtbahn geprüft. Der Stadtbahnansatz im Sinne «Verbesserung der Erschliessungswirkung der Bahn im Untersuchungsperimeter» wird in zwei Stossrichtungen unterteilt:

- Stadtbahn/Tram (Verlängerung der Frauenfeld-Wil-Bahn über den Bahnhof Wil hinaus oder eigenständiges Stadt- bzw. Trambahnsystem),
- Verbesserung der Erschliessungswirkung der bestehenden Bahnlinien mit zusätzlichen Bahnhaltstellen (z.B. Wil-West an FW und/oder Linie Wil – Weinfelden, in Rickenbach/Stelz) und mit S-Bahn-Durchbindungen im Knoten Wil.

Die Zweckmässigkeitsüberlegungen zum Stadtbahnansatz beziehen sich primär auf das Nachfragepotenzial bzw. die Chancen für die Stadtentwicklung sowie Grobkosten/Wirtschaftlichkeit. Je nach Ergebnis wird der Ansatz Stadtbahn verworfen oder in die Entwicklung von Angebotsszenarien miteinbezogen.

4.1. Stadtbahn/Tram

Wie teuer ist eine Stadtbahn/ein Tram und welche Nachfrage rechtfertigt diese Investition?

- Kosten: Die Infrastrukturkosten betragen 35 – 45 Mio. CHF pro Kilometer und die Betriebskosten ungefähr 16 CHF pro Kurskilometer.
- Tramwürdige Nachfrage: Mindestens 8'000 – 10'000 Fahrgäste pro Tag (im stärksten Querschnitt und in beide Richtungen) rechtfertigen ein Tramangebot. Mischnutzungen im Tramkorridor (Arbeit, Wohnen, Einkaufen, Freizeit usw.) bewirken eine ausgewogene Tagesganglinie der Nachfrage auch in Randzeiten (Abend, Wochenende).
- Kapazität: Ein Tram besitzt 80 – 150 Sitzplätze. Zum Vergleich weisen Gelenkbusse 45 und Standardbusse 35 Sitzplätze auf.

Ist eine Stadtbahn/ein Tram realistisch für Wil?

Ob ein Stadtbahn- oder Tramsystem für die Stadt Wil sinnvoll und realistisch ist, wird am Beispiel *einer Tramlinie* zwischen Wil, Bahnhof – Rickenbach Stelz *via Toggenburgerstrasse*, dem heute stärkst belasteten Buskorridor aufgezeigt.

- Mit einer Linienlänge von 3 – 3.5 km sind Investitionskosten von 100 – 150 Mio. CHF zu erwarten.
- Die heutige Nachfrage auf dem Abschnitt Bahnhof – Stelz beträgt durchschnittlich 2'800 Personen/Tag im stärksten Querschnitt.

- Die Siedlungsentwicklungsgebiete entlang des Korridors Toggenburgerstrasse generieren ein zusätzliches ÖV-Potenzial von 1'000 bis 1'700 ÖV-Fahrten pro Werktag (Berechnung analog zu Seite 12/13).
- Insgesamt besteht im Korridor Toggenburgerstrasse ein Nachfragepotenzial in der Grössenordnung von 4'000 bis maximal 5'000 Fahrten pro Tag. Das erforderliche Nachfragepotenzial für eine Tramlösung ist jedoch doppelt so hoch.

Die Einführung einer Tramlinie hat auch Folgen für die Regionalbuslinien entlang der Toggenburgerstrasse (Linien 729, 730 und 732):

- Entweder werden die Regionalbuslinien verkürzt und an das Tramsystem angeschlossen
⇒ Reisende von/nach ausserhalb des Tramkorridors (Schwarzenbach, Jonschwil, Kirchberg, Gähwil) müssten umsteigen,
- oder die Buslinien werden unverändert und parallel zur Tramlinie geführt
⇒ Das Nachfragepotenzial des Trams sinkt auf 900 – 950 Personen/Tag.

Wird das Nachfragepotenzial mit der für ein Tramsystem würdigen Nachfrage und den Investitionskosten verglichen, erscheint ein **Tramsystem für die Region Wil** als **unverhältnismässig**. Dieser Ansatz wird somit nicht weiterverfolgt.

4.2. Zusätzliche S-Bahn-Halte

Die ÖV-Erschliessung im Raum Wil kann mit zusätzlichen S-Bahnhaltestellen verbessert werden.

S-Bahnhaltestelle Wil-West zur Förderung des Entwicklungsschwerpunktes

Die Realisierung der Haltestelle Wil-West an der Frauenfeld-Wil-Bahn hat gemäss Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation Priorität A⁷. Ende September 2017 kommunizierte das Bundesamt für Verkehr (BAV), dass die Haltestelle Wil-West an der FW-Bahn ein Modul des Ausbauschnitts der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) ist⁸. Die Umsetzung des Moduls ist in der ersten Etappe (2030) geplant. Die Haltestelle Wil-West an der Frauenfeld-Wil-Bahn wird folglich als gesetzt behandelt und ist Bestandteil des Referenzzustandes.

Als zusätzliche Option wird die Haltestelle an der S-Bahn-Linie Wil – Weinfelden (Priorität C gemäss Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation)⁷ in die Strategieentwicklung aufgenommen und geprüft.

S-Bahnhaltestelle Rickenbach

Zusätzliche Bahnhaltestellen in Rickenbach an den S-Bahnlinien Wil – St.Gallen und Wil – Wattwil sind weitere Optionen, welche im regionalen ÖV-Konzept bereits aufgegriffen wurden. S-Bahnhaltestellen in Rickenbach können die Erschliessung Rickenbachs mit grossen Einkaufsnutzungen, insbesondere die Erreichbarkeit aus der Region, verbessern. Fahrplantechnisch ist die Machbarkeit unsicher (insbesondere an der Linie Wil – St.Gallen). Die allfällige Umsetzung von zusätzlichen S-Bahnhaltestellen würde das Busangebot im Gebiet Rickenbach nicht ersetzen. Für die Weiterverfolgung dieses Ansatzes sind die Gemeinden, die Region und der Kanton Thurgau verantwortlich.

⁷ Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation; Regio Wil, Kanton SG, Kanton TG; November 2016

⁸ Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK; 29. September 2017

5. ÖV-Angebotsstrategie 2030/2035

5.1. Kernelemente der Angebotsstrategie

Das zukünftige Busangebot in der Stadt Wil (inkl. Wilen, Rickenbach und Stelz) soll eine klarere Struktur aufweisen. Hauptlinien entlang von Hauptachsen bilden zusammen das Hauptnetz. Ergänzt wird dieses mit weiteren, funktional untergeordneten Regional- und Quartierlinien. Auch künftig sollen alle Linien über den wichtigen Umsteigeknoten Bahnhof Wil verkehren.

5.1.1. Das Hauptnetz

Das Hauptnetz besteht aus leistungsfähigen Regionalbus-Korridoren, vor allem auf Achsen mit geplanten Busbevorzugungsmassnahmen. Entlang dieser Achsen soll nur ein Produkt angeboten werden. Der Regionalbus übernimmt also auch Stadtbusfunktion. Leistungsfähige Korridore weisen zudem folgende Eigenschaften auf:

- Dichtes Angebot: Mindestens 15-Minutentakt.
- Grössere Gefässe sind einsetzbar: z.B. Gelenkbusse, die die Voraussetzung für eine effiziente Kapazitätssteigerung schaffen, während weitere Taktverdichtungen aufgrund zusätzlichem Fahrpersonal unter Umständen teuer sind.

Innerhalb des Hauptnetzes werden aus Marktsicht sinnvolle Durchmesserlinien zwischen den unterschiedlichen Hauptachsen angestrebt.

Hauptachsen

Die Hauptachsen werden anhand der heutigen Nachfrage bzw. der Netzbelastung (siehe Abbildung 6), der geplanten Siedlungsentwicklung (siehe Abbildung 11) und der Siedlungsstruktur (Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Einkauf) bestimmt. Als leistungsfähige Korridore mit geplanten Busbevorzugungsmassnahmen eignen sich folgende Achsen:

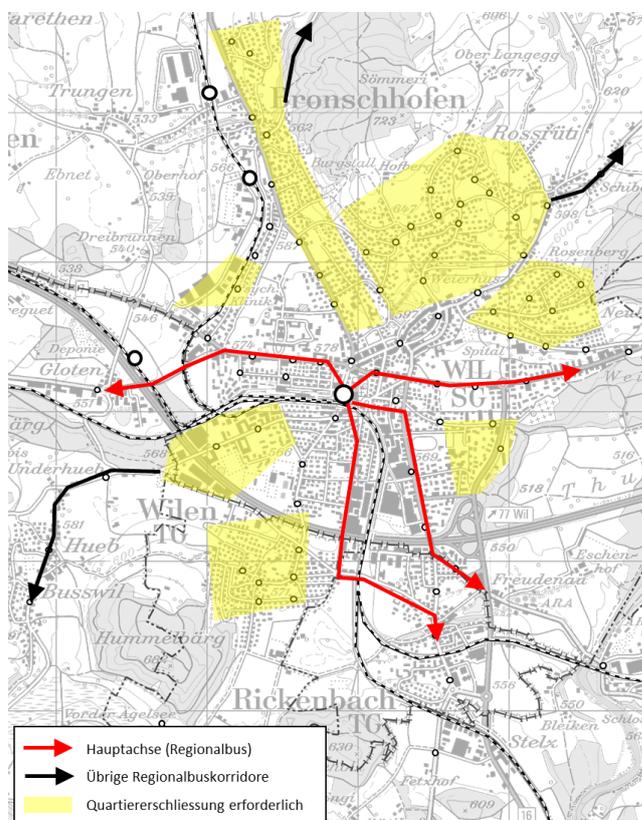
- Zürcherstrasse – Sirnach (Erschliessung ESP Wil-West)
- St. Gallerstrasse – Zuzwil (kein Parallelverkehr Regional- und Stadtbus)
- Glärnischstrasse – Rickenbach – Kirchberg
- Toggenburgerstrasse – Jonschwil/Stelz

Als Hauptachsen weniger geeignet sind die Bronschhoferstrasse, der Korridor Rossrüti und die Hubstrasse:

- Aufgrund des Parallelverkehrs der S-Bahn ist das Nachfragepotenzial Richtung Bronschhofen für eine Hauptachse nicht ausreichend.

- Die Strecke Schwanen – Rose – Adler ist nicht mit Gelenkbussen befahrbar, deshalb eignet sich der Korridor Rossrüti nicht als Hauptachse.
- Die Hubstrasse hat trotz 2'000 Arbeitsplätzen der Firma Stihl ein geringes Nachfragepotenzial. Stihl lässt im mit ÖV schwierig abdeckbarem Schichtbetrieb arbeiten und festigt künftig das Parkplatzangebot indem die oberirdischen Parkplätze durch ein Parkhaus ersetzt werden. Auch sind in diesem Korridor keine Entwicklungen geplant.

Abbildung 12: Hauptnetz und Quartierschliessung



Durchmesserlinien

Nach Möglichkeit sind auf dem Hauptnetz Durchmesserlinien zu realisieren. Prinzipiell bietet der 15-Minutentakt ideale Voraussetzungen für attraktive Durchmesserlinien. Inwiefern Durchmesserlinien mit schlanken Bahnanschlüssen und minimalen Standzeiten funktionieren ist abhängig vom konkreten Bahnfahrplan, welcher für den Horizont 2030/35 noch nicht bekannt ist.

5.1.2. Quartierserschließung

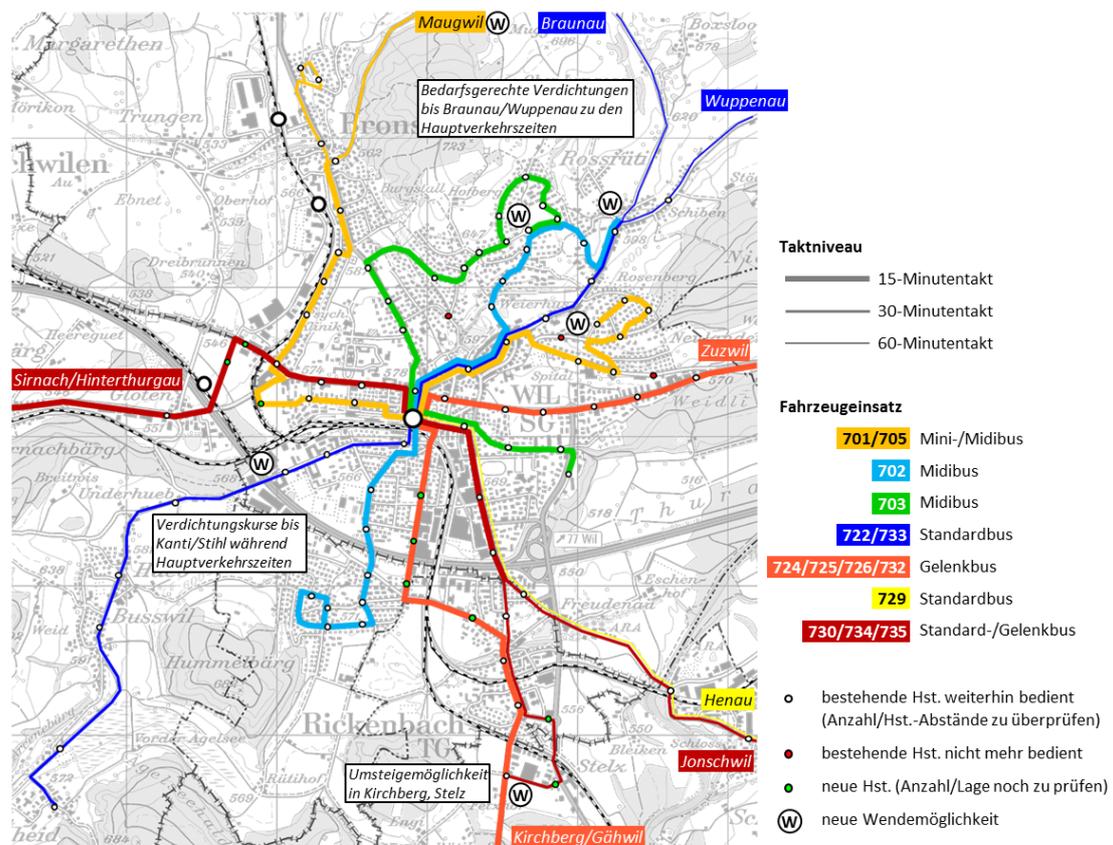
Stadtteile und Quartiere, die nicht durch Hauptachsen erschlossen bzw. nicht erschliessbar sind, werden mit Stadtbuslinien bedient. Wichtig bei der ergänzenden Quartierserschließung ist zum einen die gute **Quartierverträglichkeit**. Oft verkehren die Buslinien in Quartierstrassen mit Tempo 30-Zonen. Aus diesem Grund eignen sich kleinere Busse dafür. Zum anderen sollen die Haltestellen **gut zugänglich** sein. Für im Hang liegende Quartiere sind kurze Fusswegdistanzen aus topografischen Gründen besonders wichtig.

5.2. Zielangebot 2030/2035

5.2.1. Übersicht

Die Abbildung 13 zeigt das Zielangebot der ÖV-Strategie Wil 2030/2035.

Abbildung 13: Zielangebot 2030/2035



Tägliches Grundangebot. Taktverdichtungen zu Hauptverkehrszeiten oder Taktreduktionen in Randzeiten sind der Nachfrage entsprechend zu prüfen.

5.2.2. Mit Regionalbuslinien entlang den Hauptachsen

Zuzwil – Wil Bahnhof – Kirchberg (724/725/726/732)

Takt	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus
Linienführung	Die Regionalbuslinien aus Zuzwil verkehren allesamt entlang der St. Gallerstrasse. Die Linie wird beim Bahnhof Wil mit dem Regionalbus Richtung Kirchberg durchgebunden. Zwischen Wil Bahnhof und Rickenbach bedient die Linie die Glärnischstrasse.
Bemerkungen	Der Regionalbus ersetzt entlang der St. Gallerstrasse die Stadtbuslinie 704 Richtung Wilerwald. Deswegen und aufgrund der Siedlungsentwicklungen ist ein Gelenkbuseinsatz erforderlich. Zwischen Wil und Kirchberg sind heute bereits Gelenkbusse im Einsatz.

Sirnach – Wil Bahnhof – Stelz/Jonschwil: Erschliessung ESP Wil-West und Stelz (730/734/735)

Takt	15-Minutentakt mit Liniensplitting Richtung Jonschwil und Stelz (je 30-Minutentakt)
Fahrzeugeinsatz	Standardbus, längerfristig allenfalls Gelenkbus
Linienführung	Wegen den grossen Entwicklungen im Raum Wil-West werden die Linien aus Richtung Hinterthurgau/Sirnach einheitlich via Wil-West und die Zürcherstrasse zum Bahnhof Wil geführt. Vom Bahnhof Wil aus Richtung Süd-Osten verkehrt die Linie entlang der Toggenburgerstrasse abwechselnd nach Jonschwil und Stelz. Damit wird das Arbeitsplatzgebiet Stelz und das Einkaufszentrum Breite besser mit dem ÖV erschlossen.
Bemerkungen	Durch den Entwicklungsschwerpunkt Wil-West mit vielen Arbeitsplätzen ist Nachfragepotenzial in beide Lastrichtungen vorhanden. Der Fahrzeugeinsatz (Standard- oder Gelenkbusse) ist der Nachfrage entsprechend anzupassen. Eventuell ist auch längerfristig kein Gelenkbuseinsatz notwendig, da sich aufgrund der geplanten neuen FW-Haltestelle die Nachfrage Richtung Wil West auf Bahn und Bus verteilt.

Weitere Bemerkungen zu den Hauptachsen:

Die Anzahl Haltestellen und deren Anordnung gilt es zu überprüfen, insbesondere entlang der St. Gallerstrasse und Zürcherstrasse, da die bestehenden Haltestellenabstände vergleichsweise kurz sind für Hauptachsen.

Bei der Haltestelle Kirchberg Stelz können Reisende von Gähwil/Kirchberg Richtung Toggenburgerstrasse (Nachfrage 2016: ca. 50 Reisende pro Tag) auf die Linie 730 Stelz – Bahnhof Wil umsteigen.

5.2.3. Übrige Regionalbuslinien

Littenheid – Wil Bahnhof – Wuppenau/Braunau (722/733)

Takt	30-Minutentakt zwischen Littenheid und Rossrüti. Ab Rossrüti stündlich weiter bis Wuppenau und stündlich bis Braunau
Fahrzeugeinsatz	Standardbus
Linienführung	Zwischen Littenheid – Bahnhof Wil und auf dem Ast Wuppenau gegenüber heute unveränderte Linienführung. Braunau wird neu via Rossrüti statt Bronschhofen bedient, weil dies aus Gesamtnetztsicht effizienter ist, verglichen mit einer Stadtbusverlängerung ab Bronschhofen.
Bemerkungen	<p>Während den Hauptverkehrszeiten kann das Angebot je nach Bedarf verdichtet werden. Verdichtungskurse zwischen dem Bahnhof Wil und der Kantonschule/Stihl sind denkbar. Um Taktbrüche zwischen HVZ und NVZ zu vermeiden könnte das Verdichtungsangebot Richtung Rossrüti wie folgt aussehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15'-Takt bis Rossrüti ▪ Nach Wuppenau bzw. Braunau je im 15/45-Minutentakt. <p>Im Zustand STEP AS 2025 (+/- FPL 2019) können somit für die beiden Äste Braunau und Wuppenau in den HVZ stündlich Anschlüsse nach Zürich (FV) und St.Gallen (S1) angeboten werden.</p>

Uzwil – Henau – Schwarzenbach – Wil Bahnhof (729)

Takt	60-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz	Standardbus
Linienführung	<i>unverändert</i>
Bemerkungen	<i>keine</i>

5.2.4. Quartierserschliessung mit Stadtbuslinien

Die Rundkurse werden aufgehoben.

Die Stadtbuslinien 701, 702 und 703 werden nicht mehr als Rundkurse, sondern als Stichlinien betrieben. Diese Massnahme steigert die Betriebsstabilität, weil die Reserve- bzw. die Ausgleichszeit am Linienende bei Verspätungen eine pünktliche Abfahrt in die Gegenrichtung ermöglicht. Stichlinien sind generell auch flexibler in Bezug auf die Anschlussausrichtung, was in hinsichtlich der noch unsicheren 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.

Die Aufhebung der Rundkurse bedingt an den Linienenden eine Wendemöglichkeit und einen Standplatz, was mit dem vorgeschlagenen Netz ohne grosse Infrastrukturmassnahmen möglich scheint (Details in der anschliessenden Linienbeschreibung).

Neulanden – Wil Bahnhof – Himmelrich (701/705)

Takt	15-Minutentakt zwischen Neulanden und Bronschhofen. Ab Bronschhofen halbstündlich weiter bis Himmelrich und halbstündlich bis Maugwil
Fahrzeugeinsatz	Mini-/Midibus
Linienführung	Neulanden – Von Thurnsteig – Spital – Rose – Wil Bahnhof – ESP Lenzenbüel – Bildfeld – Himmelrich / Maugwil
Bemerkungen	<p>Standplatz bei Haltestelle Neulanden, Wenden via Zelghalde und Bienenstrasse (für optionale Linienführung siehe Anhang «geprüfte Varianten»).</p> <p>Im Knoten Von Thurnsteig/Fürstenlandstrasse sind bauliche Massnahmen erforderlich. Falls die Massnahmen unverhältnismässig sind, ist das Angebot anzupassen. Eine mögliche Lösung ist, statt mit nur einer Linie, das Gebiet Neulanden/Spital mit zwei Linien zu bedienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15- Minutentakt Neulanden wie heute oder via Adler – Konstanzerstrasse – Neulanden ▪ 15-Minutentakt Adler – Spital – Wilerwald <p>In Maugwil ist eine Wendemöglichkeit erforderlich. Umlauftechnisch ist eine Verlängerung bis Braunau nicht mehr möglich; deshalb wird Braunau neu mit einer Regionallinie via Rossrüti erschlossen.</p> <p>Mit der viertelstündlichen Verbindung ins Bildfeld (zusammen mit der geplanten Fussgängerunterführung zwischen Bildfeldstr. und Industriestr.) wird eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle Wil-West an der Linie Weinfeld – Wil aus städtischer Sicht als nicht erforderlich erachtet. Eine solche würde primär die Erreichbarkeit von Wil-West aus dem Raum Weinfeld verbessern.</p>

Rossrüti – Wil Bahnhof – Wilen b. Wil (702)

Takt	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz	Midibus
Linienführung	Rossrüti – Hofberg – Rose – Wil Bahnhof – Wilen bei Wil, Gemeindezentrum
Bemerkungen	Wenden und Standplatz Rossrüti in der Schlaufe Braunauer-, Oberdorf- und Freudenbergstrasse

Städeli – Wil Bahnhof – Reuttistrasse (703)

Takt	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz	Midibus
Linienführung	Wil, Städeli – Neugruben – Oelberg – Letten – Wil Bahnhof – Reuttistrasse
Bemerkungen	Wenden via Kreisel im Quartier Gruben, Standplatz an der Haltestelle Städeli. Die Linienführung via Bronschhoferstrasse steht im Zusammenhang mit der Linienführung der Linie 701/705 Richtung Bronschhofen. Die Linie 701/705 wird viertelstündlich via ESP Lenzenbüel und Bildfeld geführt und deswegen bedient die Linie 703 die Haltestellen entlang der Bronschhoferstrasse.

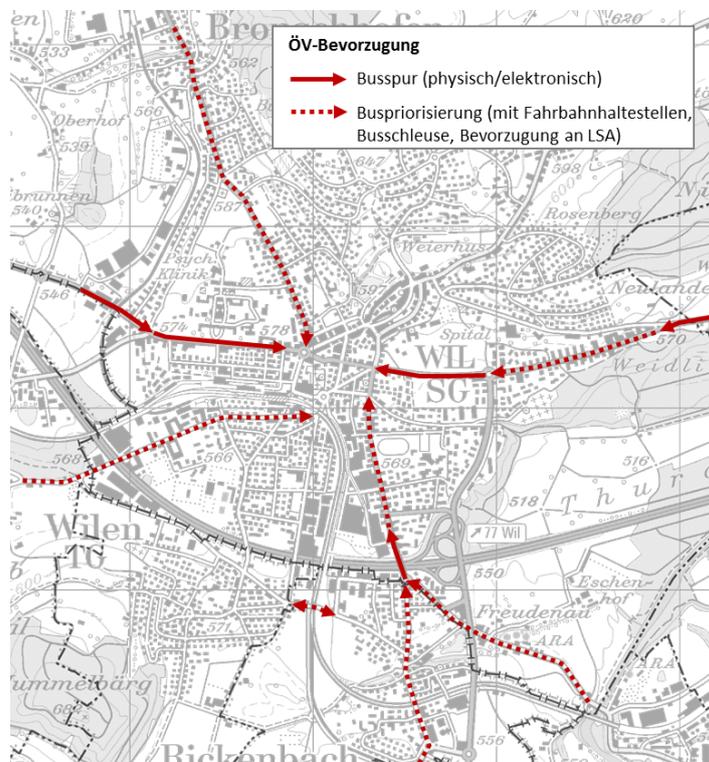
Verteilung der Nachfrage behebt Kapazitätsengpässe im Stadtbusnetz

Heute sind insbesondere die zur Minute 00 bzw. 30 im Knoten Wil verkehrenden Busse überdurchschnittlich ausgelastet (Fernverkehr Richtung ZH und S-Bahn Richtung SG verkehren ebenfalls im 00/30-Knoten), während die Zwischenkurse eine geringe Auslastung aufweisen (nur S-Bahnanschluss Richtung Winterthur). Der Viertelstundentakt auf den Buslinien führt ab dem Fahrplan 2019 dazu, dass sich die Nachfrage besser auf die einzelnen Kurse verteilt, weil die Anschlüsse Richtung St.Gallen neu zur Minute 15/45 stattfinden.

5.2.5. Busbevorzugungsmassnahmen verbessern die Fahrplanstabilität

Es wird vorausgesetzt, dass die geplanten Busbevorzugungsmassnahmen im Zeithorizont 2030/2035 umgesetzt sind. Die Busbevorzugungsmassnahmen verbessern die Betriebsqualität und verkürzen die Reisezeiten. In der anschliessenden Bewertung fliesst dieser Effekt nicht ein, da angenommen wird, dass die Massnahmen unabhängig von der ÖV-Angebotsstrategie umgesetzt werden.

Abbildung 14: Geplante Busbevorzugungsmassnahmen



Grafik INFRAS. Quelle: FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG, Regio Wil, 23. September 2016, Metron

5.2.6. Strategische Grundsätze für Abend-/Sa-/So-Angebot auf Stadtbuslinien

Linienbetrieb am Samstag

Analog zum Werktag soll auch am Samstag dasselbe Liniennetz betrieben werden. Das Taktniveau ist nachfragegerecht auszurichten. Aufgrund der hohen Bedeutung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs ist der 15-Minutentakt tagsüber bzw. während der Ladenöffnungszeiten zu prüfen.

Angebot am Sonntag und nach 20 Uhr

Trotz schwächerer Nachfrage gegenüber Werktagen soll auch an Sonntagen und am Abend ein möglichst flächendeckendes Angebot im Raum Wil angeboten werden. Denn fehlende Randverkehrszeitenangebote können das Verkehrsverhalten der Bevölkerung auch Montag-Samstag zuungunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Hierzu ist zu prüfen, ob mit einem Linienangebot nach Fahrplan (beispielsweise mit Linienzusammenlegungen und ausgedünntem Takt) oder einer alternativen Betriebsform (wie das heutige Abendtaxi) aus Kosten/Nutzen-Sicht der bessere Ansatz für Wil darstellt. Anzustreben ist ein Halbstundentakt, am Abend möglichst bis Mitternacht.

5.3. Bewertung der Angebotsstrategie

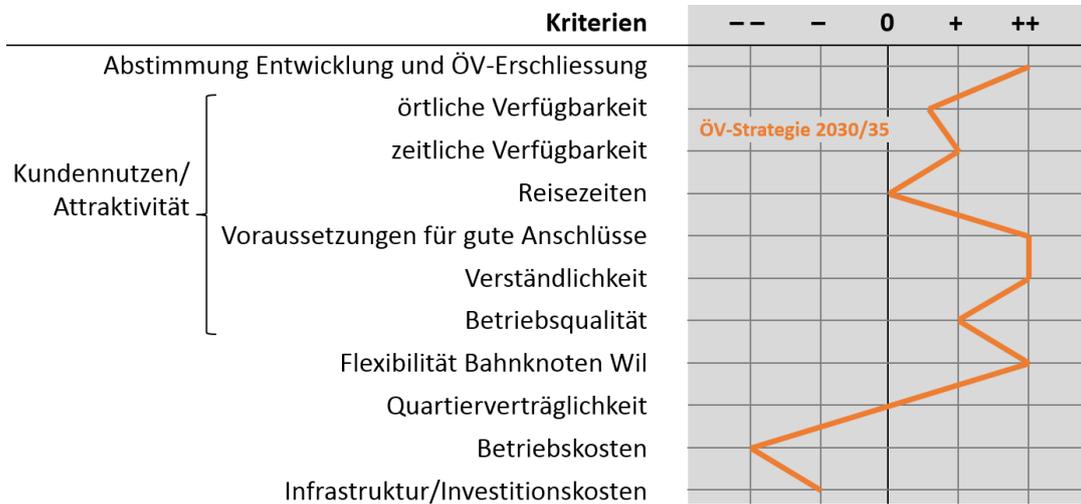
5.3.1. Übersicht Vor- und Nachteile der Angebotsstrategie

Die ÖV-Angebotsstrategie Wil 2030/2035 wird nachfolgend mit dem Referenzzustand (ÖV-Angebot 2019) gegenübergestellt. Dabei werden – in Anlehnung an die Erfolgsfaktoren für einen attraktiven öffentlichen Verkehr – folgende Kriterien betrachtet:

- Abstimmung Siedlungs-/Stadtentwicklung und ÖV-Erschliessung
- Kundennutzen/Attraktivität:
 - örtliche/zeitliche Verfügbarkeit,
 - Reisezeiten,
 - Voraussetzungen für gute Anschlüsse,
 - Verständlichkeit,
 - Betriebsqualität
- Flexibilität im Hinblick auf die Unsicherheiten im Bahnknoten Wil
- Quartierverträglichkeit
- Betriebskosten
- Anforderungen Infrastruktur/Investitionskosten

Abbildung 15 zeigt die Vor- und Nachteile in Form eines Bewertungsprofils. Die ÖV-Strategie 2030/2035 schneidet bei allen Kriterien ausser bei den Kosten besser oder zumindest identisch ab, als der Referenzzustand. Die vorgeschlagenen Massnahmen verbessern die Angebotsqualität spürbar und tragen dazu bei die gesamtverkehrlichen Ziele für die Region Wil insbesondere im Zusammenhang mit den weiteren Siedlungsentwicklungen zu erfüllen. Die Strategie hilft den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen und die Zunahme des Autoverkehrs in der Innenstadt zu dämpfen.

Abbildung 15: Bewertung gegenüber Referenzzustand (FPL 2019)



5.3.2. Erläuterungen zu den einzelnen Kriterien

Abstimmung Siedlungsentwicklung & ÖV-Erschliessung

Die ÖV-Strategie 2030/2035 ist gut auf die zu erwartenden Siedlungsentwicklungen abgestimmt. Das Angebot wird just in denjenigen Gebieten ausgebaut, wo Entwicklungen geplant sind.

Vorteile gegenüber Referenzzustand	Nachteile gegenüber Referenzzustand	Note
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschliessung Glärnischstrasse im 15'-Takt ▪ Angebotsausbau Wil-West (15-Minutentakt) ▪ Angebotsausbau Lenzenbüel (15-Minutentakt) ▪ Kapazitätsausbau St. Gallerstrasse (Gelenkbuseinsatz) 	keine	++

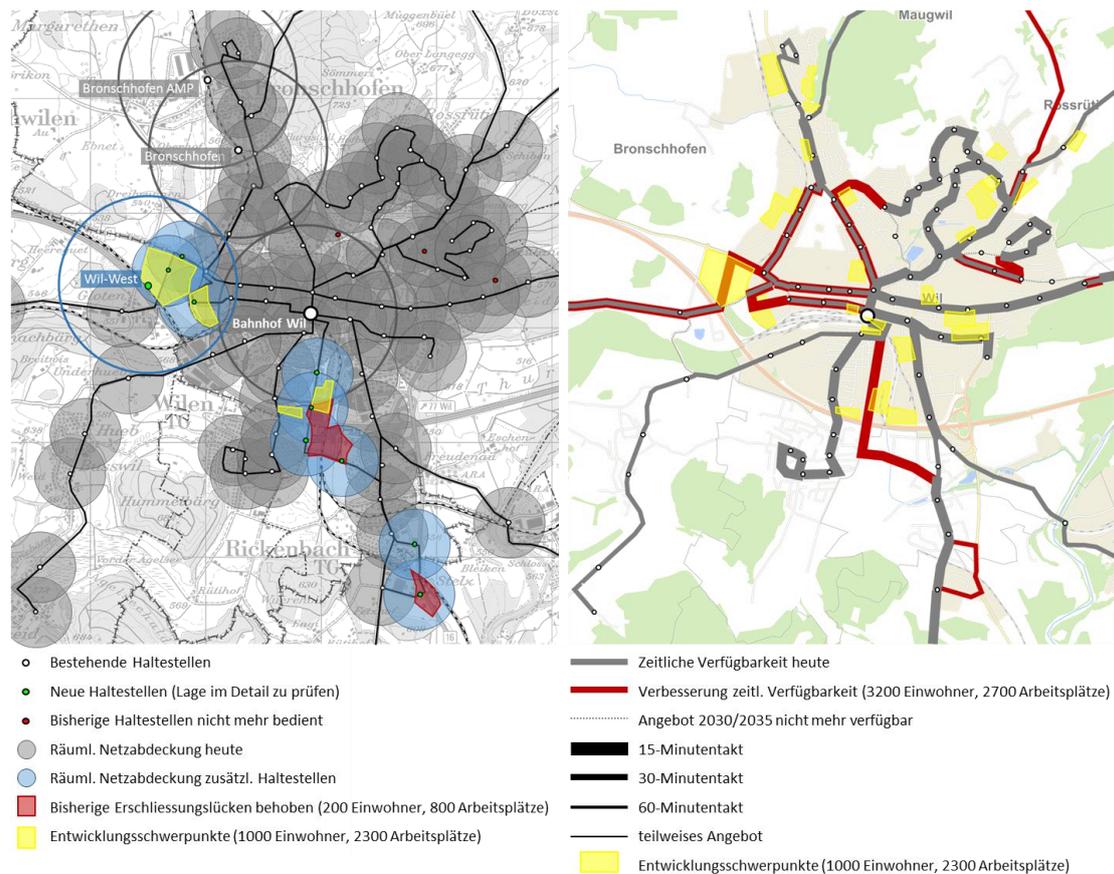
In der Glärnischstrasse profitieren 400 potenzielle Einwohner und 200 geplante Arbeitsplätze vom Angebotsausbau. Zudem verbessert der Angebotsausbau im Korridor Zürcherstrasse zusammen mit der Haltestelle an der FW-Bahn die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wil-West (2000 Arbeitsplätze) und Lenzenbüel (600 Einwohner und 100 Arbeitsplätze geplant).

Kundennutzen/Attraktivität

Der Kundennutzen bzw. die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bewertet das Angebot aus Kundensicht. Im Zusammenhang mit der Zielerfüllung den künftigen Mehrverkehr möglichst mit dem ÖV abzudecken ist die Attraktivität wichtig.

- Örtliche Verfügbarkeit: Haltestellen sind in kurzer Fusswegdistanz und gut erreichbar.
- Zeitliche Verfügbarkeit: Öffentliche Verkehrsmittel verkehren in hoher Regelmässigkeit
- Reisezeiten: Buslinien verkehren schnell und ohne grossen Umwege
- Voraussetzung für gute Anschlüsse: Das Busangebot ermöglicht gute Bahnanschlüsse. Takt und einheitliche Linienführungen beeinflussen die Voraussetzung für gute Anschlüsse.
- Verständlichkeit: ÖV-Netz ist für den Kunden einfach zu verstehen.
- Betriebsqualität: Buslinien verkehren pünktlich oder können auf Verspätungen reagieren.

Abbildung 16: Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit Strategie 2030/2035



	Vorteile gegenüber Referenzzustand	Nachteile gegenüber Referenzzustand	Note
örtliche Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschliessung Glärnischstrasse ▪ Bessere Erschliessung Kirchberg Stelz und Rickenbach Breite (Einkaufszentrum) <p><i>Neu vom ÖV-Angebot erschlossen sind 200 Einwohner und 800 Arbeitsplätze.</i> Siehe Abbildung 16.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellen Scheibenberg, Sonnenberg und Friedberg werden nicht bedient 	0/+
zeitliche Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung Zürcher- & Bronschhoferstrasse, sowie Lenzenbüel und Bildfeld ▪ Taktverdichtung Spital <p><i>Insgesamt profitieren ungefähr 3200 Einwohner und 2700 Arbeitsplätze von Taktverdichtungen. (Abbildung 16)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestelle Kapuziner Kloster nur noch im Halbstundentakt (evtl. 15'-Takt zur HVZ) 	+
Reisezeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuzwil einheitlich direkt via St. Gallerstrasse (Änderungen im Minutenbereich) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kirchberg/Gähwil via Glärnischstr. und Bronschhofen via Lenzenbüel (Änderungen im Minutenbereich) 	0
Voraussetzungen für gute Anschlüsse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten durch einheitliche Linieneinführungen im 15'-Takt (Korridore Spital, Bildfeld und Zuzwil) 	<i>keine</i>	++
Verständlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einheitliche Linieneinführung in den Korridoren Toggenburger-/Glärnischstrasse, St. Gallerstrasse/Spital und Bronschhofen/Bildfeld ▪ Trennung Stadtbus und Regionalbus entlang Korridor St. Gallerstrasse/Spital ▪ Aufhebung Rundkurse ⇒ Bedienung in beide Richtungen (Neugruben/Oelberg) 	<i>keine</i>	++
Betriebsqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufhebung Rundkurse ⇒ Reserve-/Ausgleichszeit am Linieneende ermöglicht bei Verspätungen eine pünktliche Abfahrt in die Gegenrichtung. 	<i>keine</i>	+

Flexibilität im Hinblick auf die Unsicherheiten im Bahnknoten Wil

Der längerfristige Bahnfahrplan 2030/2035 im Knoten Wil ist noch nicht bekannt. Deshalb spielt das Kriterium Flexibilität eine wichtige Rolle. Insbesondere das Liniennetz soll den Unsicherheiten im Bahnknoten Wil Rechnung tragen. Linien mit Rundkursen am Liniende sind beispielsweise nicht flexibel. Wenn sich die Fahrplanzeiten der Bahn ändern und die Anschlusszeiten unverändert bleiben soll, muss die Linienführung angepasst werden. Die Aufhebung der Rundkurse, welche generell unflexibler in Bezug auf die Anschlussausrichtung sind erhöht die Flexibilität im Stadtbusnetz im Hinblick auf die Unsicherheiten im Bahnknoten Wil massgeblich.

Vorteile gegenüber Referenzzustand	Nachteile gegenüber Referenzzustand	Note
Die Aufhebung der Rundkurse bzw. eindeutige Endhaltestellen mit Reservezeit auf den Linien 701, 702, 703, 705 und 706 bieten Flexibilität in der Fahrplangestaltung im Hinblick auf die Unsicherheiten im Bahnknoten Wil.	<i>keine</i>	++

Quartierverträglichkeit

Takt und Fahrzeuggrössen beeinflussen die Quartierverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs. Der Einsatz von Kleinfahrzeugen erweist sich beispielsweise für Quartiere mit engen Strassenverhältnissen als Vorteil. Deshalb sieht die vorgeschlagene Angebotsstrategie auch künftig den Einsatz von Kleinfahrzeugen (Midi-/Minibusse) auf dem Stadtbusliniennetz vor.

Vorteile gegenüber Referenzzustand	Nachteile gegenüber Referenzzustand	Note
Entlastung Der Altstadt im Abschnitt Adler – Schwanen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Referenzzustand: 16 (zwischen Adler und Rose stadteinwärts 12) Kurse pro Stunde je Richtung ▪ ÖV-Strategie Wil: 10 – 12 Kurse pro Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweirichtungsbetrieb in den Quartieren Oelberg, Gruben und Neulanden mit zusätzlicher Busbelastung entlang der betroffenen Strassen. 	0

Betriebskosten

Ein Angebotsausbau ist mit zusätzlichen Kosten verbunden. Die bessere zeitliche und örtliche Verfügbarkeit und die bessere Fahrplanstabilität erfordern zusätzliche Fahrzeuge mit entsprechenden Mehrkosten. Das Angebot der ÖV-Strategie Wil 2030/2035 löst **zusätzliche Betriebskosten von ungefähr 1.5 - 2 Mio. CHF/Jahr** aus. Diesen Mehrkosten stehen aber auch zusätzliche Erträge durch entsprechende Angebotseffekte gegenüber. Diese lassen sich erst aufgrund konkreter Konzepte verlässlich schätzen.

Bei den Angebotsausbauten gilt es zudem die gesetzlichen Vorgaben des Kanton St.Gallen einzuhalten.

Infrastruktur/Investitionskosten

Folgende infrastrukturellen Massnahmen sind zur Umsetzung der vorgeschlagenen Angebotsstrategie notwendig:

- Bauliche Anpassung Knoten Von Thurnsteig/ Fürstenlandstrasse, damit die vorgeschlagene Linienführung Richtung Neulanden machbar ist,
- Neue Bushaltestellen Glärnischstrasse, Rickenbach und Stelz,
- Bushaltestellen in Gegenrichtung im Quartier Oelberg/Gruben, Neulanden
- Wendemöglichkeit Maugwil,
- Wendemöglichkeit für Verdichtungskurse Im Bereich Kantonsschule/Stihl,

5.4. Zielerreichung

Die Strategie hat zum Ziel, die Voraussetzungen hinsichtlich Qualität und Kapazität zu schaffen um die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt Wil (inkl. der funktional zur Stadt gehörenden Räume Wilen, Rickenbach und Stelz) abzudecken. Durch die geplanten Siedlungsentwicklungen wird eine ÖV-Nachfragezunahme von 50 – 70% bis 2035 prognostiziert, wovon ein wesentlicher Teil die Bahn übernehmen wird (u.a. mit den m Rahmen STEP AS 2030/35 geplanten Verbesserungen auf der Bahnachse St.Gallen – Wil – Zürich und der Frauenfeld-Wil-Bahn). Die ÖV-Nachfrage für den Stadt- und Regionalbus soll mit folgenden strategischen Elementen aufgefangen werden:

- Das Angebot wird einerseits in den geplanten Entwicklungsgebieten ausgebaut. Davon profitieren rund 1'000 Wohnplätze und 2'300 Arbeitsplätze. Andererseits werden auch bestehende Siedlungen örtlich und zeitlich besser erschlossen. Hiervon profitieren 3'400 Einwohner und 3500 Arbeitsplätze.
- Taktverdichtungen und die Möglichkeit grössere Fahrzeuge einzusetzen verbessern das Angebot und die Kapazität auf den nachfragestärksten Achsen. Auf den viertelstündlich verkehrenden Stadtbushaltestellen entschärft der Bahnfahrplan 2019 mit den neu um 15 Minuten versetzten Abfahrten Richtung Zürich und St.Gallen die Kapazitätsengpässe während der Hauptverkehrszeiten.
- Die Aufhebung der Rundkurse verbessert die Betriebsqualität und damit die Zuverlässigkeit inkl. Anschlusssicherheit der Stadtbushaltestellen. Um einen stabilen Fahrplan zu gewähren sind zusätzlich Busbevorzugungsmassnahmen notwendig. Die Busbevorzugungsmassnahmen wurden nicht explizit behandelt, weil dafür separate und konkrete Planungen im Gange sind. Sie sind aber ein integraler Bestandteil der Strategie bzw. gelten als Voraussetzung für deren erfolgreiche Umsetzung.

- Die Stadtbuslinien gewinnen mit der Aufhebung der Rundkurse an Flexibilität, um die Anschlüsse im Bahnknoten Wil bei sich ändernden Rahmenbedingungen aufrechtzuerhalten.
- Optimierungen des Angebots am Abend und an Sonntagen sollen das Verkehrsverhalten der Wiler Bevölkerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen.

Die ÖV-Angebotsstrategie leistet zusammen mit den geplanten Busbevorzugungsmassnahmen einen wichtigen Beitrag, um die zusätzliche ÖV-Nachfrage aus den Entwicklungspotenzialen abzuholen und das Stadtzentrum Wil vom stetig ansteigenden motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

5.5. Umsetzung

Als erster Schritt zur Umsetzung der Angebotsstrategie soll im Rahmen des Buskonzepts 2021 geprüft werden, welche Massnahmen sich bereits auf diesen Zeithorizont umsetzen lassen. Im Zentrum steht die Optimierung der Stadtbuslinien (inkl. Linie nach Braunau). Zudem sind Optimierungen im Korridor Kirchberg (Linienführung via Glärnischstrasse, neue Linie nach Breite/Stelz) sowie beim Randzeitenangebot (nach 20 Uhr und Sonntag) zu prüfen.

Annex

ÖV-Angebot

Tabelle 1: Angebot 2019 – Stadtbus

Linie	Abschnitt	Fzg-Typ	HVZ (Mo-Fr)	NVZ (Mo-Fr)	Sa	So	ab 20:00
80.701	Neulanden – Wil	Mini	15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
80.702	Neugruben – Wil	Midi	15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
	Wilten – Wil		15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
80.703	Oelberg – Wil	Midi	15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
	Reuttistrasse – Wil		15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
80.704	Wilerwald – Wil	Mini ^{b)}	15'	15'	30'	60'	Abendtaxi
80.705	Himmelrich – Wil	Mini	30'	30'	30'	60'	Abendtaxi
80.706	Braunau – Wil	Mini/Std	30'	30' ^{a)}	30' ^{a)}	60'	60'

^{a)} Nur bis Bronschhofen Gemeindehaus (zwischen Bronschhofen Gemeindehaus und Braunau 60'-Takt)

^{b)} ab 2019 kapazitätsbedingt evtl. Midi

Das Abendtaxi ab 20 Uhr verkehrt viertelstündlich ab Bahnhof Wil und erschliesst die Quartiere. Der Fahrplan ist so ausgerichtet, dass das Abendtaxi Anschluss vom Fernverkehr beim Bahnhof Wil macht und die Passagiere nach Hause bringt. Die Fahrt aus den Quartieren zum Bahnhof Wil ist nicht auf den Bahnverkehr ausgerichtet.

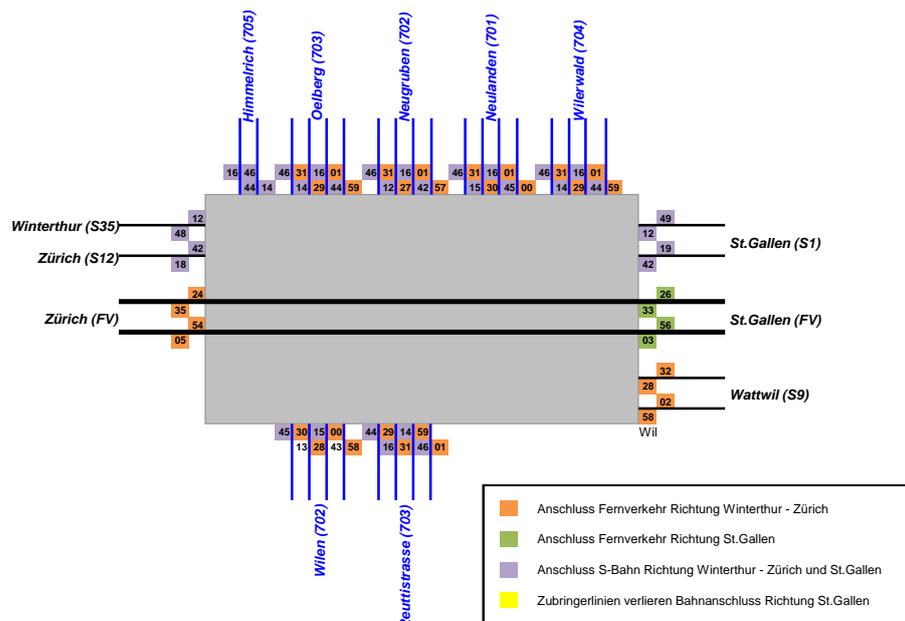
Tabelle 2: Angebot 2019 – Regionalbuslinien

Linie	Abschnitt	Fzg-Typ	HVZ (Mo-Fr)	NVZ (Mo-Fr)	Sa	So	ab 20:00
80.722	Hosenruck – Wuppenau – Wil	Mini	30'	60'	60'	60'	60'
80.724	(Bischofszell) – Zuckenriet – Zuzwil – Wil	Std	60'	60'	-	-	-
80.725	Niederhelfenschwil – Zuzwil – Wil	Std	60'	60'	60'	60'	60'
80.726	Uzwil – Henau – Zuzwil – Wil	Std	30'	30'	30'	30'	60'
80.729	Uzwil – Henau – Schwarzenbach – Wil	Std	60'	60'	60'	60'	60'
80.730	Uzwil – Oberuzwil – Jonschwil – Wil	Std	30'	30'	60'	60'	60'
80.732	Gähwil – Kirchberg – Wil	GAB	10'/20'	30'	30'	30'	30'
80.733	Littenheid – Wil	Std	30'	60'	60'	60'	60'
80.734	Fischingen – Sirnach – Wil	Std	30'	60'	60'	60'	60'
80.735	Bichelsee – Eschlikon – Wil	Std	30'	60'	60'	60'	60'

Tabelle 3: Anschlussausrichtung 2019 – Stadtbus

Linie	Abschnitt	Anschluss v/n Winterthur/Zürich	Anschluss v/n St.Gallen
80.701	Neulanden – Wil	Fernverkehr (Sa/So nur von ZH)	S-Bahn (Sa/So nur nach SG)
80.702	Neugruben – Wil Wilten – Wil	Fernverkehr (Sa/So: S-Bahn) Fernverkehr (Sa/So: S-Bahn)	S-Bahn S-Bahn
80.703	Oelberg – Wil Reuttistrasse – Wil	Fernverkehr (Sa/So nur von ZH) Fernverkehr (Sa/So nur nach ZH)	S-Bahn (Sa/So nur nach SG) S-Bahn (Sa/So nur von SG)
80.704	Wilerwald – Wil	Fernverkehr (Sa/So nur nach ZH)	S-Bahn (Sa/So nur von SG)
80.705	Himmelrich – Wil	S-Bahn	S-Bahn
80.706	Braunau – Wil	Fernverkehr	-

Abbildung 17: Anschlusssituation für die Stadtbuslinien im Knoten Wil 2019



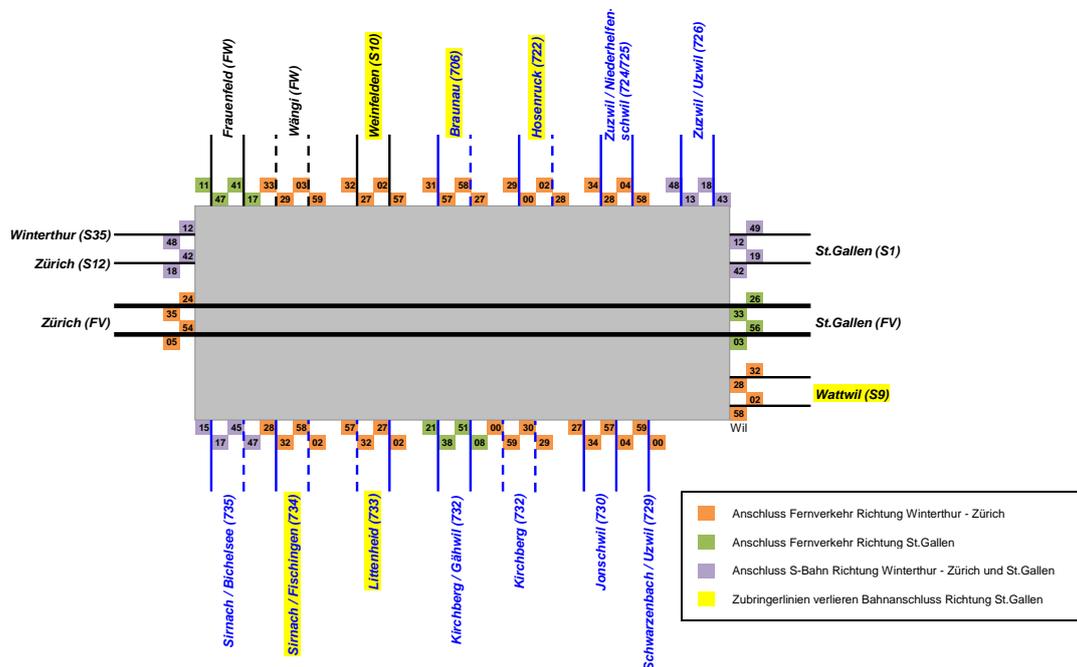
Grafik INFRAS

Tabelle 4: Anschlussausrichtung – Regionalbuslinien

Linie	Abschnitt	Anschluss v/n Winterthur/Zürich	Anschluss v/n St.Gallen
80.722	Hosenruck – Wuppenau – Wil	Fernverkehr	-
80.724	(Bischofszell) – Zuckenriet – Zuzwil – Wil	Fernverkehr	-
80.725	Niederhelfenschwil – Zuzwil – Wil	Fernverkehr	-
80.726	Uzwil – Henau – Zuzwil – Wil	S-Bahn	S-Bahn
80.729	Uzwil – Henau – Schwarzenbach – Wil	Fernverkehr	-
80.730	Uzwil – Oberuzwil – Jonschwil – Wil	Fernverkehr	-
80.732	Gähwil – Kirchberg – Wil	Fernverkehr (in HVZ schlank, sonst 12' Umsteigezeit)	Fernverkehr
80.733	Littenheid – Wil	Fernverkehr	Fernverkehr ^{a)}
80.734	Fischingen – Sirnach – Wil	Fernverkehr	-
80.735	Bichelsee – Eschlikon – Wil	S-Bahn	S-Bahn

^{a)} Anschluss funktioniert via Haltestelle Wil SG, Bahnhof Süd

Abbildung 18: Anschlusssituation für die regionalen Bahn- und Buslinien im Knoten Wil 2019



Linie 733 zusätzlich Anschluss auf den Fernverkehr v/n St. Gallen via Haltestelle Wil SG, Bahnhof Süd

Grafik INFRAS

ÖV-Nachfrage

Tabelle 5: Annahmen Fahrzeuggrössen

Fahrzeug	Sitzplatzkapazität	Stehplatzkapazität bei 2 Pers./m ²	Buslinien
Mini	15	5	701, 704, 705, 722
Midi	20	10	702, 703
Standardbus	35	15	706, 733, 734, 735
Gelenkbus	45	30	732

Tabelle 6: Kapazitätsengpässe Stadtbusse Fahrplan 2016

Linie	Bemerkungen zum Ausmass der Überlastungen
80.701	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurs 06:35 zwischen den Haltestellen Adler und Rose Richtung Bahnhof mit durchschnittlicher Auslastung über der Sitzplatzkapazität
80.702	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Morgenspitze: zwischen Haltestellen Lerchenfeld und Bahnhof sowie Breitenloo und Bahnhof durchschnittliche Auslastung regelmässig über der Sitzplatzkapazität ▪ Kurs 06:53 ab Neugruben zwischen den Haltestellen Breitenloo und Bahnhof: Belegung grösser als Gesamtkapazität (30 Sitz- und Stehplätze)
80.703	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurs 16:35 ab Reuttistrasse zwischen den Haltestellen Schönengrundweg: Belegung grösser als Gesamtkapazität (30 Sitz- und Stehplätze) ▪ Morgenspitze: Zwischen Höhenstrasse und Bahnhof durchschnittliche Auslastung über Sitzplatzkapazität
80.704	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Morgenspitze stadteinwärts zwischen den Haltestellen Weidle und Bahnhof: durchschnittliche Auslastung über der Sitzplatzkapazität
80.705	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Morgenspitze stadteinwärts zwischen Bildfeld Mitte und Bahnhof: durchschnittliche Auslastung über der Sitzplatzkapazität ▪ Kurs 06:46 ab Himmelrich zwischen Lenzenbüel und Bahnhof: Belegung vor Bahnhof Wil grösser als Gesamtkapazität (20 Sitz- & Stehplätze)
80.706	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurs 06:43 ab Braunau zwischen den Haltestellen Letten und Bahnhof: durchschnittliche Auslastung über der Sitzplatzkapazität (Standardbus)

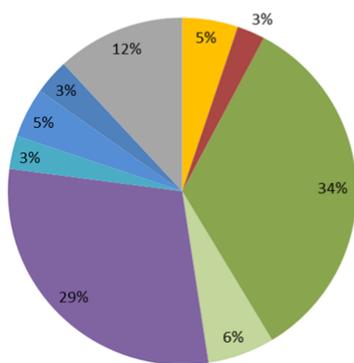
Tabelle 7: Kapazitätsengpässe Regionalbusse 2016

Linie	Bemerkungen zum Ausmass der Überlastungen
80.722	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Morgenspitze: zwischen Haltestellen Breitenloo und Bahnhof durchschnittliche Auslastung über Sitzplatzkapazität ▪ Kurs 06:31 ab Hosenruck zwischen den Haltestellen Adler und Bahnhof: Belegung grösser als Gesamtkapazität (20 Sitz- & Stehplätze)
80.724	keine Angabe
80.725	keine Angabe
80.726	keine Angabe
80.729	keine Angabe
80.730	keine Angabe
80.732	▪ keine Kapazitätsprobleme
80.733	▪ keine Kapazitätsprobleme
80.734	▪ Kurs 06:32 ab Fischingen zwischen Sirnach und Wil: durchschnittliche Auslastung über der Sitzplatzkapazität
80.735	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abendspitze zwischen Wil und Sirnach: durchschnittliche Auslastung über der Sitzplatzkapazität ▪ Kurs 06:30 ab Bichelsee: Belegung zwischen Sirnach und Kantonsschule grösser als Gesamtkapazität (50 Sitz- und Stehplätze)

Abbildung 19: Auswertung Umsteigeströme Bahnhof Wil, HVZ Morgen – Stadtbus 2016

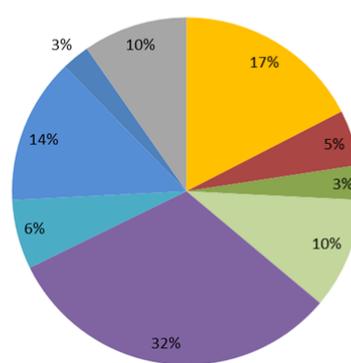
Ausstieg am Bahnhof Wil

24. September 2014, Morgenspitzenstunde
580 befragte Personen, Busreisende Linien 701-704



Einstieg am Bahnhof Wil

24. September 2014, Morgenspitzenstunde
155 befragte Personen, Busreisende Linien 701-704



- Regionallinie, PAG, Regiobus
- Stadtbus Linie 702 bis 706
- Intercity Zürich
- S-Bahn Zürich
- St. Gallen
- Frauenfeld
- Wattwil
- Weinfelden
- Lokal keine Weiterfahrt

Quelle: WilMobil

Abbildung 19 zeigt, dass etwa 40% der Stadtbusreisenden, welche am Bahnhof Wil aussteigen, weiter Richtung Zürich und ca. 30% Richtung St.Gallen weiterfahren. Lediglich für 12% ist der

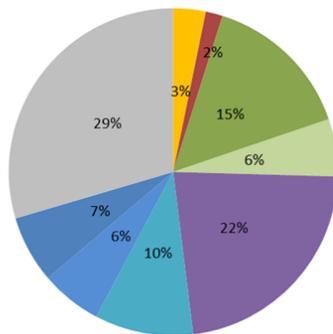
Bahnhof Wil der Zielort. Ungefähr 20% reisen mit anderen Buslinien oder nach Wattwil/Frauenfeld/Weinfelden weiter.

Bei den Einsteigern ist die Verteilung umgekehrt. Über 30% der Einsteiger kommen aus Richtung St.Gallen und nur knapp 15% aus Richtung Zürich. Auffallend hoch sind zudem die Umsteigenden von den Regionalbussen und der S-Bahn aus Richtung Wattwil auf den Stadtbus (je rund 15%).

Abbildung 20: Auswertung Umsteigeströme Bahnhof Wil, HVZ Morgen –Regionalbus 2016

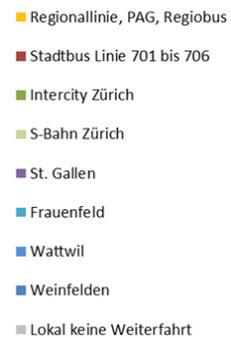
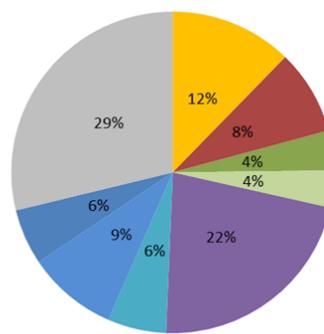
Ausstieg am Bahnhof Wil

20. September 2016, Morgenspitzenstunde,
845 befragte Personen
Busreisende Linien 705,722,732,733,734,735



Einstieg am Bahnhof Wil

20. September 2016, Morgenspitzenstunde,
375 befragte Personen
Busreisende Linien 705,722,732,733,734,735



Quelle: WilMobil

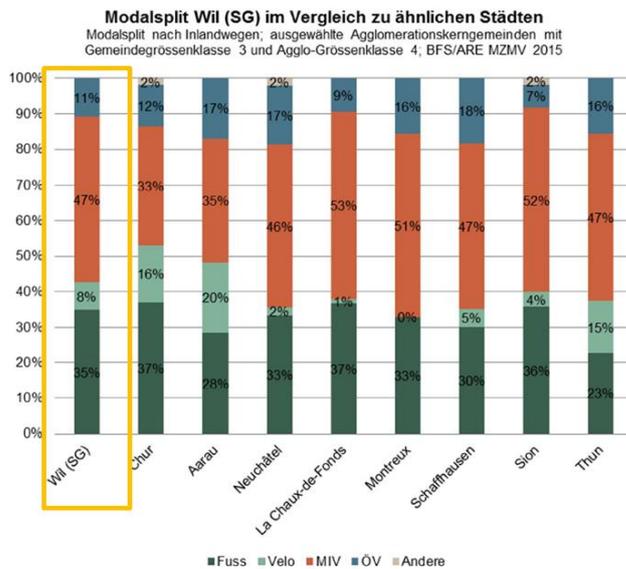
Für den Grossteil der Fahrgäste der Regionalbuslinien 705, 722, 732, 733, 734 und 735 ist der Bahnhof Wil und St.Gallen Zielort bzw. Startpunkt ihrer Reise. Nur ein kleiner Teil reist mit anderen Buslinien weiter.

Zürich als Zielort hat bei den Regionalbusreisenden eine kleinere Bedeutung verglichen mit dem Stadtbus. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Reisende Richtung Zürich vom Einzugsgebiet der Linien 734 und 735 bereits in Sirnach oder Eschlikon die S-Bahn Richtung Winterthur/Zürich nehmen.

Modal-Split

Im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Grösse liegt der MIV-Anteil in der Stadt Wil etwa im Mittelfeld. Der ÖV- und der Veloanteil fällt jedoch eher tief aus.

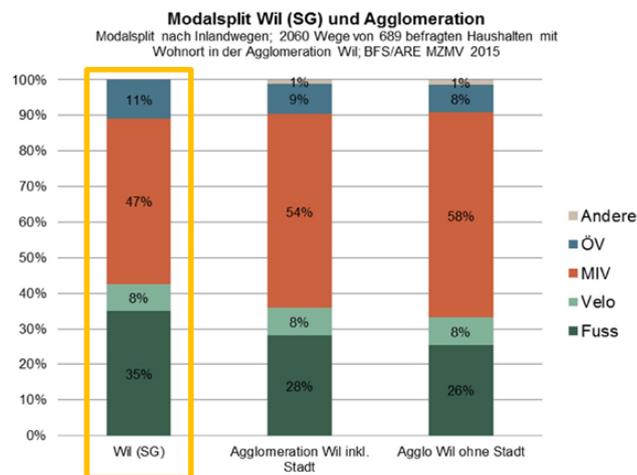
Abbildung 21: Modalsplit nach Wegen im Vergleich zu ähnlichen Städten



Quelle: Mobilitätsverhaltender Wiler Bevölkerung; Stadt Wil, Tiefbau Verkehr; Juni 2017

Der Modal-Split-Vergleich zwischen der Stadt und der Agglomeration zeigt auf, dass in der Stadt der MIV-Anteil tiefer und der ÖV- und Velo-Anteil höher ist.

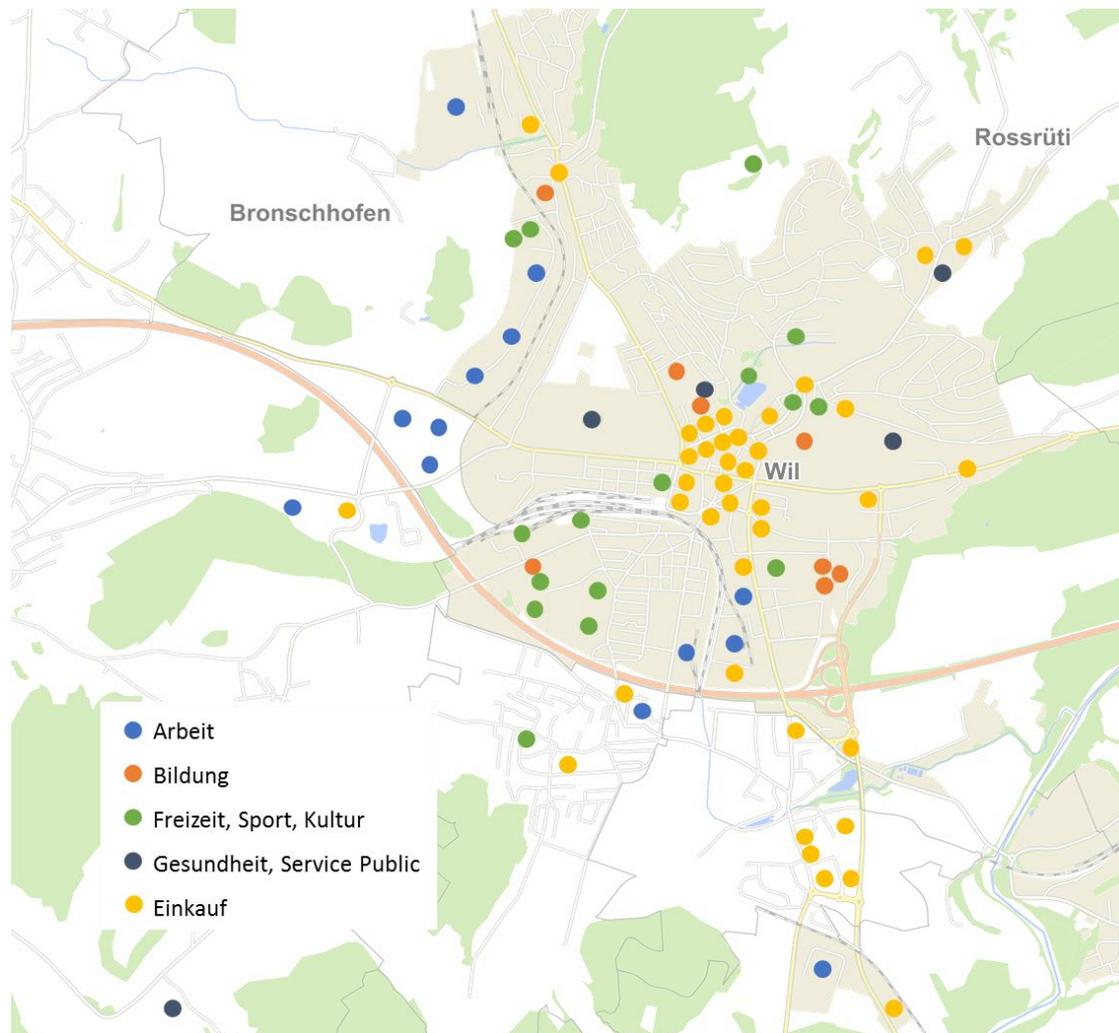
Abbildung 22: Modalsplit nach Wegen im Vergleich Stadt – Agglomeration



Quelle: Mobilitätsverhaltender Wiler Bevölkerung; Stadt Wil, Tiefbau Verkehr; Juni 2017

Siedlungsstruktur

Abbildung 23: Publikumsintensive Einrichtungen



Grafik INFRAS. Quelle: Velostrategie Wil, asa AG

Siedlungsentwicklung

Abbildung 24: Entwicklungsgebiete Wil

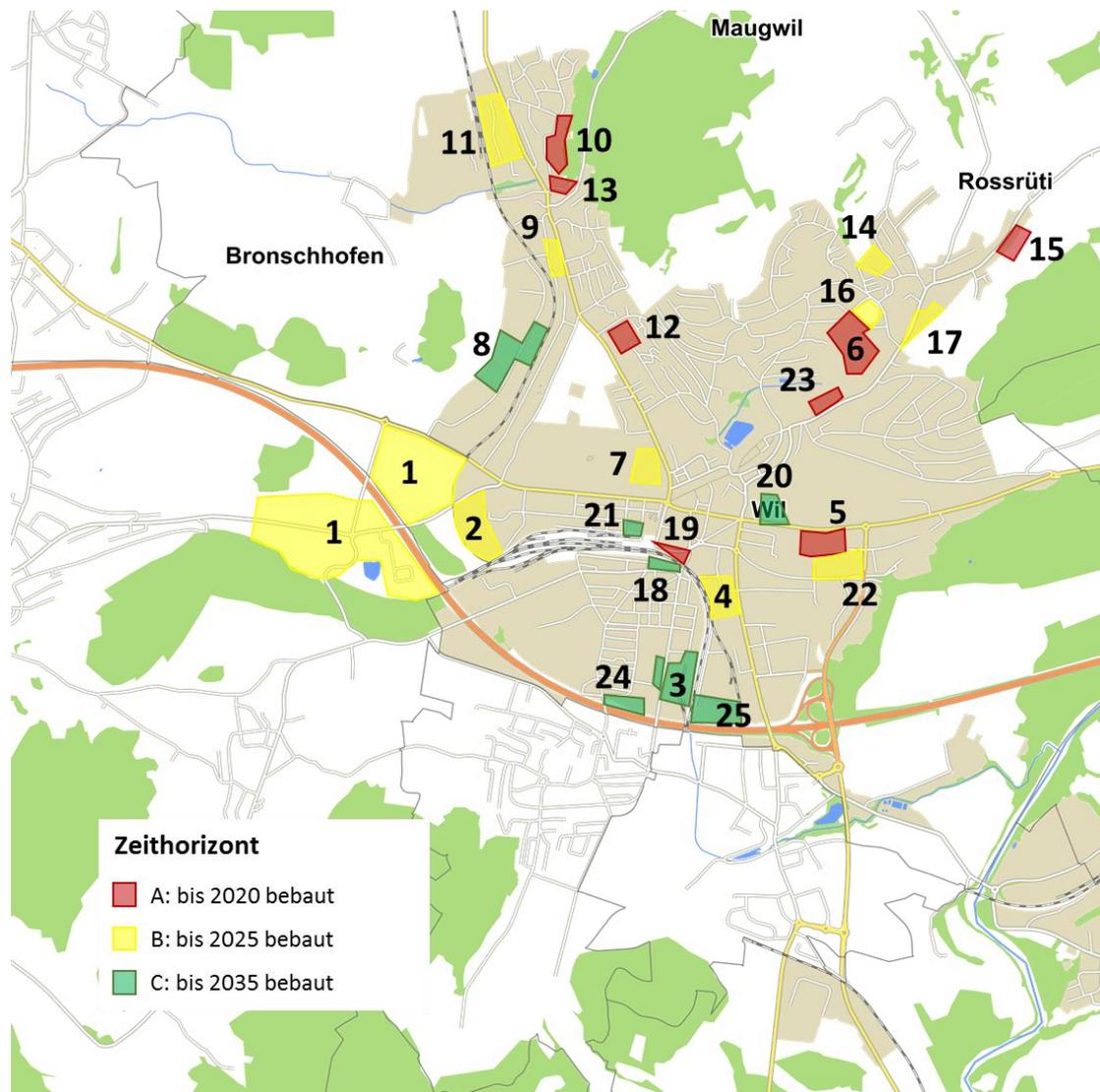


Tabelle 8: Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale in Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsgebiet	EW	AP	ZH	Bemerkungen
1 ESP Wil-West	-	2'000	B	teilweise Zeithorizont C
2 Lenzenbüel	600	100	B	teilweise Zeithorizont C
3 Kindlimann	400	200	C	
4 Integra/Klaus	600	100	B	35'000m2 BGF Wohnen, 400m2 BGF Gewerbe (Überbauungsplan)
5 Klosterwiese	500	100	A	3 Baufelder à ca. 100 Wohnungen noch im Bau
6 Breitenloo (Neualtwil II)	500	-	A	
7 Klinik Ost	450	-	B	
8 Baulandreserven Industriestrasse	-	300	C	Anzahl AP und Horizont kann je nach Nutzung sehr stark variieren
9 Arealentwicklung Hauptstrasse	200	50	B	ca. 60 freie Wohnungen, 40 Alterswohnungen, Demenzzentrum
10 Wohnüberbauung Steig	150	-	A	54 Familienwohnungen
11 Gewerbegebiet Gebenloo	-	300	B	Anzahl Arbeitsplätze kann je nach Nutzung sehr stark variieren
12 Wohnüberbauung Letten	180	-	A	10'000m2, AZ 0.8, 100m2/Wohnung > 80 Wohnungen
13 Mühle	50	-	A	
14 Hugentobel	100	-	B	ca. 45 Wohneinheiten
15 Stöckenstrasse	50	-	A	16 Familienwohnungen 5.5Zi
16 Grund	180	-	B	10'000m2, AZ 0.8, 100m2/Wohnung > 80 Wohnungen
17 Rosengarten	50	100	B	Demenzzentrum Thurvita + Egli
18 Postareal	200	50	C	Annahme > Volumen ähnlich AE Unt. Bahnhofstrasse
19 Untere Bahnhofstr. 1 - 11	180	150	A	103 Wohnungen (klein), 4'500m2 Gewerbe
20 Rudenzburg	90	-	C	5'000m2, AZ 0.8, 100m2/Wohnung > 40 Wohnungen
21 Konstanzerhof	150	50	C	Wohn- und Gewerbemix, ev. Hotel
22 Zeughaus	200	100	B	89 Wohnungen + 5000m2 Gewerbe
23 Weierwis	60	-	A	30 Wohneinheiten
24 Reserve Glärnischstr./Wilenstr.	-	50	C	Anzahl Arbeitsplätze kann je nach Nutzung sehr stark variieren
25 Reserve LARAG	-	100	C	Anzahl Arbeitsplätze kann je nach Nutzung sehr stark variieren
Total	4'890	3'750		

Zahlenwerte beruhen auf Annahmen;

EW=Einwohner, AP=Arbeitsplätze, ZH=Zeithorizont (A: bis 2020 bebaut, B: bis 2025 bebaut, C: bis 2035 bebaut)

Quelle: Stadt Wil

Tabelle 9: Berechnung Mehrverkehr aus Siedlungsentwicklungspotenziale bis 2035

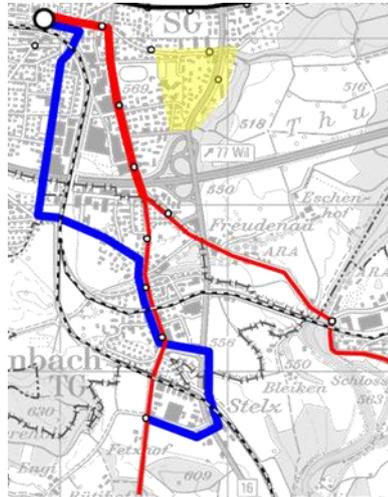
Bezeichnung	Unterer Wert	Oberer Wert
Zusätzliche Einwohner 2035	4'890	4'890
Zusätzliche Arbeitsplätze 2035	3'750	3'750
<hr/>		
Wege pro Einwohner pro Werktag	3.5	3.5
Wege pro Arbeitsplatz pro Werktag	2	4
<hr/>		
Spezifisches Verkehrspotenzial aus EW-	17'115	17'115
Spezifisches Verkehrspotenzial AP-Entwicklung	7'500	15'000
<hr/>		
Aufteilung Mehrverkehrs bis 2035		
Anteil ÖV	30%	40%
Anteil MIV	20%	10%
Anteil Langsamverkehr	50%	50%
<hr/>		
Anzahl zusätzlicher ÖV-Fahrten pro Werktag	7'385	12'846

Geprüfte Varianten

Korridor Wil Süd

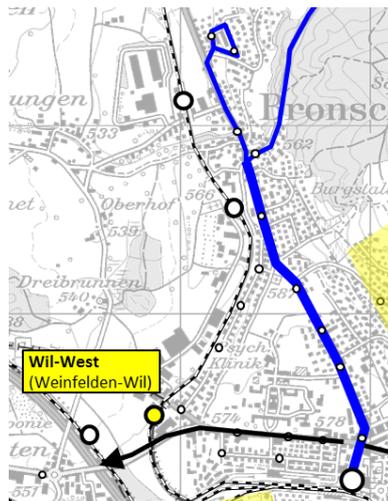
- Stadtbushlinie Glärnischstrasse – Rickenbach – Stelz (15-Minutentakt)
- Regionalbuslinien Wil – Kirchberg – Gähwil und Wil – Jonschwil je im 30-Minutentakt in versetzter Lage
⇒ Toggenburgerstrasse: 15'-Takt

Wegen versetzter Lage sind die Voraussetzungen für gute Anschlüsse nicht gegeben.



Korridor Bronschhofen

- 15'-Takt Wil – Bronschhofen entlang der Bronschhoferstrasse
- Halbstündliche Verlängerung nach Maugewil (– Braunau) und halbstündlich nach Himmelrich
- Erschliessung Bildfeld: zusätzliche S-Bahnhaltestelle zw. WF und Wil
- **Lenzenbüel (ESP) und Bildfeld grösseres Nachfragepotenzial als Bronschhoferstrasse**
- **Unsicherheiten und Investitionskosten S-Bahnhaltestelle rel. hoch**



Korridor Zürcher-/Hubstrasse

Referenzzustand plus:
Verstärkerkurs Bahnhof Wil – Wil-West im Korridor Zürcherstrasse

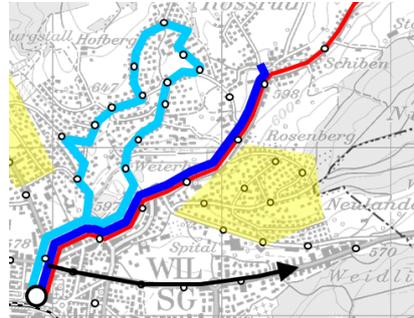
Die Kriterien Voraussetzungen für gute Anschlüsse, Verständlichkeit und Abstimmung Entwicklung und ÖV-Erschliessung wurden in der vorgeschlagenen Variante besser bewertet.



Korridor Oelberg/Gruben

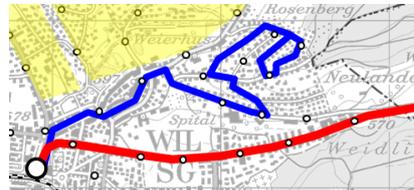
- Stadtbuslinie Wil Bahnhof – Rossrüti im 15-Minutentakt
- Stadtbuslinie Wil Bahnhof – Neugruben – Oelberg als Rundkurs (15-Minutentakt)

Reisezeiten sind für die Quartiere Oelberg und Hofbergstrasse aufgrund des Rundkursangebots in eine Richtung zu lang



Korridor St.Gallerstrasse/Spital I

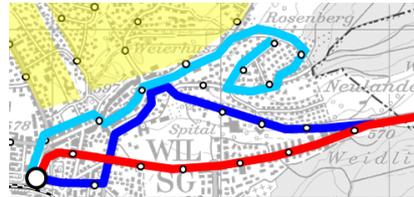
- Regionalbus: 15'-Takt St. Gallerstrasse – Zuzwil
- Stadtbus: 15'-Takt Adler – Spital – Von Thurnstr. – Neulandenstr. – Kienbergerstr. – Ulrich-Rösch Str. – Wenden über Zelghaldestr. – Bienenstrasse – Endstation Bienenstrasse – Neulandenstr. – Ulrich-Rösch Str. – Keinbergerstr. – Neulandenstr. – Von Thurnstr. – Spital



Wird als alternative Linienführung im Quartier Neulanden weiterverfolgt. Die exakte Linienführung ist im Konzept genau zu prüfen.

Korridor St.Gallerstrasse/Spital II

- Regionalbus: 15'-Takt St. Gallerstrasse – Zuzwil
- Stadtbus: 15'-Takt Adler – Spital – Wilerwald und 15'-Takt Adler – Konstanzerstrasse – Neulanden



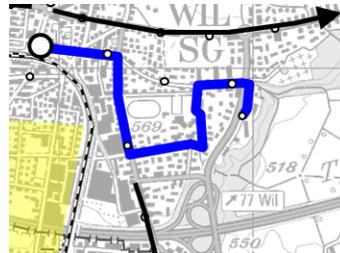
Betriebskosten zu hoch (Fahrzeugbedarf Stadtbus: > 2 Busse)

Gilt als **Rückfallebene**, falls vorgeschlagene Variante baulich nicht machbar oder kostenseitig unverhältnismässig ist (Anpassung Von Thurnsteig)

Stadtbuserschliessung Reuttistrasse/Lindenhof*Variante A*

Bahnhof – Lindenhof – Schützenstrasse – Reuttistrasse im 15'-Takt

Umweg/Reisezeit für Reisende zwischen Reuttistrasse und Bahnhof zu lang, zudem kaum mit 1 Fahrzeug fahrbar

*Variante B:*

Bahnhof – Schützenstrasse – Reuttistrasse im 15'-T

Erforderliche bauliche Massnahme (Strassenunterführung im Bereich Kindergarten Flurhof) ist unverhältnismässig

