

11. September 2019

Anfrage 225 / Erika Häusermann, glp

eingereicht am 15. Juli 2019 – Wortlaut siehe Beilage

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ohne Rücksicht auf Taxis und ihre Passagiere

In ihrer Anfrage vom 15. Juli 2019 mit der Überschrift „Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ohne Rücksicht auf Taxis und ihre Passagiere“ stellte Erika Häusermann fest, dass die Stadt Wil auf ihrer Homepage schreibe, dass der Bahnhof Wil mit jährlich 4.2 Mio Passagieren ein zentraler Dreh- und Angelpunkt für den öffentlichen und privaten Verkehr, für Bahn und Bus, aber auch für Velos, Autos und Fussgängerinnen und Fussgänger sei. Die Wiler Taxis seien auch im Masterplan lediglich am Rande erwähnt. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes werde als ein Projekt für die Zukunft angepriesen, dies gelte für die Taxibetriebe und ihre Passagiere offensichtlich nicht. Der Stadtrat setze sich im Masterplan verbesserte Verkehrsabläufe für den ÖV und für «alle» Verkehrsträger zum Ziel. Offensichtlich seien die Taxis darin nicht inbegriffen. Die Taxifahrenden seien enttäuscht, die Verschlechterung sei offensichtlich: Die Standplätze sollten um ca. 100 m nach Westen verschoben und von 11 auf 8 verringert werden.

Bereits der Masterplan hat die Taxistandplätze beim vorgesehenen Standort festgelegt, rund 50 Meter westlicher als die heutigen Taxistandplätze und unmittelbar beim neuen Standort der Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB). Mit der Verschiebung der FWB erhält die Personenunterführung West eine grössere Bedeutung, weil der ganze Bahnhofplatz Richtung Westen erweitert wird.

Da die heute bestehenden 11 Taxistandplätze gemäss Auslastungserhebung im besten Fall zu 40 bis 60% belegt sind, wurde im Masterplan der Bedarf für 8 Taxistandplätze als ausreichend beurteilt. Das Siegerprojekt des Wettbewerbs hat die Vorgaben übernommen. Die Taxivorfahrt erfolgt an prominenter Lage unmittelbar beim Aufgang der Personenunterführung West und ist von den Gleisen her komplett überdacht zu erreichen und gut einsehbar.

Beantwortung

1. Bereits heute halten Züge von bis zu 400 m Länge am Bahnhof Wil. Wenn die Taxistände nach Westen verschoben werden, müssen Zugsreisende, die Richtung St. Gallen in den vorderen Wagen sitzen, mehrere hundert Meter zu Fuss zurücklegen, bis sie die Taxistände am westlichen Ende des Bahnhofs erreichen. Ist der Stadtrat bereit, zusammen mit dem Projektteam eine Lösung für dieses Problem zu suchen?

Bei einem grossen und wichtigen Knoten wie in Wil ist es nicht zu vermeiden, dass teilweise längere Wege in Kauf genommen werden müssen. Das gilt genauso für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Velofahrende, für Bus- und Bahnreisende, für Reisende mit dem Privatverkehr wie auch für die Taxikundschaft. Erfahrene ÖV- und

Taxinutzerinnen und -nutzer wissen zudem, wo sie in den Zug einsteigen müssen, um möglichst kurze Umstiegswege zu gehen. Für Taxistandplätze ist es wichtig, dass sie möglichst nahe an einem Personenaufgang liegen und gut sichtbar sind. Eine besondere Bedeutung wird mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes auch der Konzeption eines effizienten Personenleit- und Informationssystems auf dem ganzen Bahnhofareal beigemessen. Bei der Standortevaluation werden die Taxistandplätze genauso miteinbezogen wie die anderen Verkehrsträger. So sollen die Taxis auch für unerfahrene Reisende gut auffindbar sein.

2. Passagiere mit schwerem Gepäck, Rollstuhlfahrende, Behinderte, ältere Reisende oder Frauen, die nachts sicher nach Hause wollen, werden mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes klar benachteiligt, als schwächste Gruppen im Verkehr gar diskriminiert. Sie sind darauf angewiesen, dass sie am Bahnhof die Taxis in möglichst kurzer Gehdistanz erreichen können. Mit den Taxiständen in der Mitte des Bahnhofes war dies bisher möglich. Ist der Stadtrat bereit, vom verantwortlichen Projektteam zu verlangen, im Osten des Bahnhofes einige zusätzliche Standplätze für Taxis zu planen?

Momentan ist das Vorprojekt für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der Allee noch in der Bearbeitung. Doch bereits zum heutigen Zeitpunkt kann darauf hingewiesen werden, dass die Taxistandplätze an prominenter Lage platziert werden. Die Standplätze sind unmittelbar beim Aufgang der Personenunterführung und für Passagiere mit schwerem Gepäck, Rollstuhlfahrende, Menschen mit einer Behinderung und ältere Reisende hindernisfrei auffindbar. Ein neu gestalteter Aufgang der Personenunterführung West mit grosszügigem Dach und guter Beleuchtung wird dafür sorgen, dass für wartende Taxi-Kundschaft auch die soziale Sicherheit gewährleistet werden kann. Zudem wird das Nachttaxi seinen Standort direkt am Hausperron nahe der Bahnhof-Schalterhalle erhalten und ist somit als nächtlicher «Busersatz» optimal auffindbar.

Es ist davon abzuraten, mehrere Taxistandplätze auf dem gleichen Areal einzurichten. Dies bestätigen auch die Erfahrungen in St. Gallen. Dadurch können zwar die Zugangswege verkürzt werden, aber in nachfrageschwachen Zeiten sammeln sich die Taxis am vermeintlich besten Platz, mit der Gefahr, dass die Leute am falschen Ort warten. Deshalb ist es für die Kundschaft schwer nachvollziehbar, wann und wo ein Taxi steht und für die Taxibetriebe selbst entsteht eine ungewollte Konkurrenzsituation, weil alle dort halten wollen, wo die meisten Leute sind. Mit einem einzigen Standort gelten für alle Taxibetriebe die gleichen Bedingungen und die Situation ist auch für die Kundschaft unmissverständlich.

3. Ist der Stadtrat bereit, die Behindertenorganisation Procap bei der Standortfrage der Taxistände beizuziehen?

Es ist unbestritten, dass bei der Neukonzeption des Bahnhofplatzes die gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zwingend erfüllt werden müssen. Das Wettbewerbsprojekt wurde in einem weiteren Schritt auf BehiG-Konformität überprüft und angepasst. Procap, die Beratungsstelle für hindernisfreies Bauen, wurde bereits in einer frühen Phase in die Erarbeitung des Vorprojektes miteinbezogen und hat im März 2019 schriftlich bestätigt, dass die gesetzlichen Vorgaben des BehiG erfüllt sind. Es ist auch in Zukunft geplant, dass Procap bei der Erarbeitung der weiteren Projektierungs- und Umsetzungsphasen integriert wird.

4. Die Taxibetreiber sehen durch die wachsende ältere Bevölkerung ein Wachstumspotential ihres Gewerbes, insbesondere auch mit klimafreundlichen Elektrotaxis. Das ÖV-Angebot „Wiler Abendtaxi“ und die Kooperation zwischen Bus und Taxi sind zur Erfolgsgeschichte geworden. Eine solche Kooperation könnte weiterentwickelt werden. Auch besteht ein Bedürfnis und eine Nachfrage für ein Frauentaxi. Ist der Stadtrat daran interessiert, das Taxigewerbe als Mobilitätsanbieter und Verkehrspartner in die ÖV-Strategie der Stadt Wil miteinzubeziehen?

Das heutige Abendtaxi-Angebot auf dem Stadtbusnetz wird grundsätzlich als bedürfnisgerecht erachtet, denn die Nachfrageströme nach 20.00 Uhr führen grossmehrheitlich vom Bahnhof in die Quartiere. Entsprechend

gering ist zu diesen Zeiten das Bedürfnis für Fahrten zum Bahnhof Wil (Nachfrage auf Stadtgebiet Wil stadtauswärts dreimal höher als stadteinwärts). Die Taxis verkehren ohne feste Linie bzw. feste Haltestellen, sondern bringen die Fahrgäste ab Bahnhof Wil bis vor die Haustüre. Für den Haustürservice müssen die Fahrgäste einen Zuschlag auf den regulären ÖV-Tarif von Fr. 3.-- bezahlen. Rückfahrten aus den Quartieren zum Bahnhof sind jedoch in Abendstunden nicht möglich.

Im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2021 wurde im Jahr 2018 das gesamte Stadtbusnetz unter die Lupe genommen und unter anderem auch der Ausbau des Abendtaxiangebots und als Alternative zum Abendtaxi auch die zeitliche Ausdehnung des Stadtbus-Linienbetriebs in die Abendstunden in unterschiedlicher Ausprägung geprüft.

Stadtrat und Parlament haben beschlossen, vorderhand das Abendtaxi grundsätzlich in der heutigen Form beizubehalten. Somit bleibt vorderhand auch die Kooperation zwischen Bus und Taxi unverändert.

Die Mobilitätsbedürfnisse verändern sich und die Nachfrage ist auch an Abendstunden steigend. Kapazitätsmässig stossen die Taxis schnell an die Grenzen, weshalb längerfristig eine Verlängerung des Linienbetriebs am Abend wieder zum Thema werden könnte, weil der Linienbetrieb mehr Mobilitätsbedürfnisse abdecken kann.

Auch in Zukunft wird unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit die optimalste Lösung betreffend Mobilitätsanbieter und Verkehrspartner gesucht, unabhängig von der ÖV-Strategie, die als Bestandteil der Gesamtverkehrsstrategie grundsätzlich die Angebotsentwicklung für den öffentlichen Verkehr definiert. Das Taxigewerbe ist in der Gesamtverkehrsstrategie einzuordnen.

5. Ist der Stadtrat bereit zusammen mit Betroffenen an einer Begehung des Bahnhofareals teilzunehmen?

Derzeit ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in der Vorprojektphase. Es ist vorgesehen, zu gegebener Zeit den interessierten Taxibetrieben und allenfalls weiteren Betroffenen die geplanten Massnahmen vorzustellen.

Stadt Wil



Susanne Hartmann
Stadtpräsidentin



Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber