



Stadtrat

Rathaus, Marktgasse 58, CH-9500 Wil 2
E-Mail stadtrat@stadtwil.ch
Telefon 071 913 53 53, Telefax 071 913 53 54

Wil, 8. April 2009

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Systemoptimierung Stadtbus

1. Ausgangslage

Wil ist ein bedeutender ÖV-Knotenpunkt mit Bahn- und Busverbindungen in alle Richtungen. Das heutige Busangebot erschliesst das Siedlungsgebiet fast zu 100 Prozent. Der Busverkehr wird nach der Verordnung zum Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (VEGzEBG; sGS 713.11) in Regionalverkehr, Agglomerationsverkehr, Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung und Ortsverkehr unterschieden. Die Regionalbusse zählen zum Regionalverkehr, die Stadtbuslinien werden mit Ausnahme von zwei Linien zum Ortsverkehr gezählt: Die Linie 702 (Bahnhof-Wilen) sowie die Linie 706 (Bahnhof-Wilerwald) übernehmen Aufgaben des Agglomerations- bzw. Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung. Der Kanton St. Gallen entrichtet deswegen Abgeltungsbeiträge für diese Linien. Die restlichen Stadtbuslinien werden direkt von der Stadt Wil bestellt und finanziert.

Die abgeltungsberechtigten Linien des Stadtbusnetzes (702 und 706) erfüllen die gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf die Mindestzahl an Fahrgästen nicht. Aufgrund dieser Ergebnisse verlangte das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen (AöV) im Dezember 2007 die Überprüfung und Optimierung der abgeltungsberechtigten Stadtbuslinien. Dies nahm die Stadt Wil zum Anlass, das gesamte Bus-system zu überprüfen und nach Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Zu diesem Zweck erteilte das AöV zusammen mit der Stadt Wil der Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, folgenden Auftrag:

„Überarbeitung des heutigen Linienkonzepts, die Erarbeitung eines optimierten, systematischen Angebotskonzepts und die Abschätzung der Kostenfolgen. Das neue Angebot soll Erschliessungsgrundsätze berücksichtigen und in einem nachfragegerechten Taktsystem auf den Knoten Wil ausgerichtet sein und optimierte Bahnanschlüsse nach St. Gallen und Richtung Zürich gewähren.“

Die Stadt Wil beteiligte sich zur Hälfte an den Kosten. Die Projektgruppe bestand neben Vertretern des AöV und der städtischen Verwaltung aus Vertretern der IG Stadtbus Wil, der WilMobil AG und des Departements für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr und Tourismus. Die Projektgruppe nahm ihre Arbeit anfangs März 2008 auf. Der Schlussbericht liegt mit Datum vom 22. Januar 2009 vor. Nicht Gegenstand der Überprüfung war das Wiler Abend-Taxi.



Seite 2

Im Stadtentwicklungskonzept ist festgelegt, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs laufend zu überprüfen und eine Taktverdichtung auf einen Viertelstunden-Takt in den Spitzenstunden anzustreben ist (S. 46 des Konzeptberichts). Dies wurde berücksichtigt.

2. Heutiges Stadtbuskonzept

Organisation

Die folgenden Stadtbuslinien gelten als Ortsverkehr und werden direkt durch die Stadt Wil bestellt:

- Linie 701 Bahnhof-Neulanden
- Linie 703 Bahnhof-Neugruben
- Linie 704 Bahnhof-Reuttistrasse
- Linie 705 Bahnhof-Langegg/Turm Hofberg

Die Linie 706 (Bahnhof-Wilerwald) zählt zum Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung und wird durch den Kanton St. Gallen bestellt. Die Linie 702 (Bahnhof-Wilen), welche über die Kantonsgrenze hinaus fährt, wird durch die Kantone St. Gallen und Thurgau bestellt. Die Linie 707 Bahnhof-Bildfeld wurde im Jahr 2007 bis Himmelrich verlängert (neue Bezeichnung Linie 721). Diese Linie gilt seit diesem Zeitpunkt als Linie des Regionalverkehrs und wurde deswegen im Rahmen der Systemoptimierung Stadtbus nicht betrachtet.

Durchmesserlinien

Am 6. März 2003 genehmigte das Parlament das heutige Stadtbuskonzept, das auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2003 umgesetzt wurde. Mit diesem Konzept wurden neben der Einführung des Halbstundentakts auch die Stadtbuslinien durchgebunden. Aus diversen betrieblichen Gründen und wegen Anpassungen an den Streckenführungen wurde vom Durchmesserkonzept immer mehr abgewichen.

Takt/Betriebszeiten

Die Linien 701-706 werden im Halbstundentakt mit Verdichtungen in den Spitzenstunden betrieben. Die Stadtbuslinien verkehren:

- Montag bis Freitag: ca. 06.00 Uhr bis ca. 20.00 Uhr
- Samstag: ca. 06.30 Uhr bis ca. 18.30 Uhr

In Ergänzung zu den Betriebszeiten des Stadtbusses verkehrt das Wiler Abend-Taxi:

- Montag bis Donnerstag: 20.00 Uhr bis ca. 23.15 Uhr
- Freitag: 20.00 Uhr bis 00.15 Uhr
- Samstag: 18.30 Uhr bis 00.15 Uhr

Anschlussituation Bahnhof

Wil ist ein Bahnknotenpunkt mit insgesamt fünf Achsen:



- Wil – Uzwil – Flawil - Gossau – St. Gallen;
- Wil – Winterthur – Flughafen – Zürich;
- Wil – Nesslau-Neu St. Johann;
- Wil – Weinfelden;
- Wil – Frauenfeld.

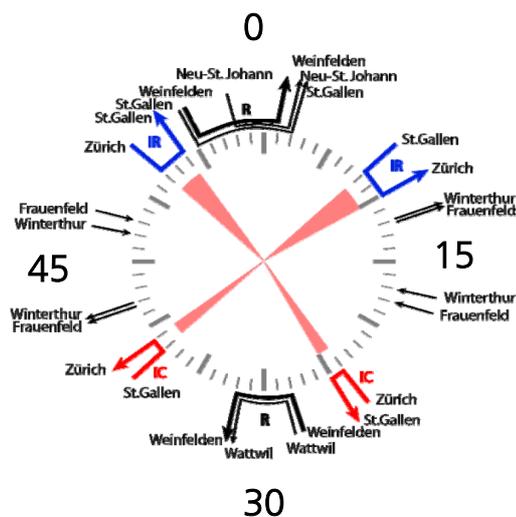


Abb. 1: Darstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Zugverkehrs am Bahnhof Wil

3. Schwachpunkte des heutigen Stadtbuskonzepts

Die Schwachpunkte des heutigen Stadtbuskonzepts sind:

- Unproduktive Umläufe mit sehr langen Standzeiten an den jeweiligen Endhaltestellen – beispielsweise die Linie 702, welche pro Umlauf bei 16 Minuten Fahrzeit 11 Minuten Wendestandzeit in Wilen hat.
- Die Fahrzeiten sind auf den meisten Linien zu lang für einen optimalen Fahrzeugumlauf – beispielsweise die Linie 701 mit einer Umlaufzeit von 16 Minuten, wodurch knapp kein Viertelstundentakt gefahren werden kann.
- Aufgrund der Verteilung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahn zeigt sich, dass bei einem Halbstunden-Takt des Stadtbusses nur jeweils auf eine Hauptrichtung (Zürich oder St. Gallen) optimale Anschlüsse angeboten werden können. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fernverkehrs liegen jeweils genau 15 Minuten auseinander. Die ÖV-Ströme von Wil nach St. Gallen bzw. nach Zürich sind gemäss Statistik etwa gleich gross, wodurch das Stadtbussystem auf keine eigentliche Hauptrichtung ausgerichtet werden kann. Die Umsteigezeit auf die Schnellzüge Richtung Zürich betragen derzeit 13 bzw. 17 Minuten (ICN / IC). Für den ICN in Richtung St. Gallen wird derzeit kein Anschluss angeboten. Die Anschlusssituation ist von grosser Bedeutung, da 45 Prozent der Stadtbuskunden mit der Bahn weiterreisen.
- Fehlendes Angebot an Sonn- und Feiertagen. Gegenwärtig wird auf allen Stadtbuslinien kein Sonntagsangebot gefahren.



4. Systemoptimierung

Die Hauptziele der Systemoptimierung sind auf die Beseitigung dieser Schwachpunkte ausgerichtet und beinhalten:

- Steigerung des Fahrplanwirkungsgrades (Produktivität);
- Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderungen betreffend Erfüllungsgrad;
- Attraktive Anschlusssituationen am Bahnhof;
- Die Einführung eines Sonntagsangebotes wurde konzeptionell erarbeitet. Aufgrund der zusätzlichen Kosten wird dieser Ausbauschritt vorerst zurückgestellt, kann aber mit dem optimierten Stadtbuskonzept jederzeit eingeführt werden.

Kern der Systemoptimierung bilden erstens die Einführung des Viertelstundentakts, zweitens die konsequente Durchbindung der einzelnen Stadtbuslinien und drittens die Anpassungen am Liniennetz, um effiziente Fahrzeugumläufe zu ermöglichen. Durch die Angebotsverbesserungen wird gemäss Prognosen der Metron AG mit einem Anstieg der Fahrgastzahl von gegenwärtig 820'500 auf rund 1 Mio. gerechnet. Dies entspricht einem Anstieg von 23 Prozent. Der Stellenwert und der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr werden gesteigert. Insgesamt werden rund 40 Prozent mehr Kurse angeboten. Im Einzelnen:

Fahrplan / Taktintervalle

Auf sämtlichen Stadtbuslinien (701-706) soll von Montag bis Freitag ganztags ein Viertelstundentakt angeboten werden, mit einer Ausdünnung an den nachfrageärmeren Vormittagsstunden von ca. 08.00 Uhr bis ca. 11.30 Uhr. Dann und am Samstag soll im Halbstundentakt gefahren werden. Die Ausweitung des Viertelstundentakts ermöglicht optimierte Zuganschlusssituationen am Bahnhof Wil. Es gelten für die Stadtbuslinien die gleichen Betriebszeiten (Anfangs- und Schlusszeiten) wie beim Fahrplan 2009.

Durchmesserlinien

Die einzelnen Linienäste werden neu konsequent verbunden. Die Verbindung der Linien wurde so gewählt, dass mit den unterschiedlich langen Umlaufzeiten ein Viertelstundentakt angeboten werden kann. Die Kombinationen berücksichtigen die Passagierbedürfnisse, da die nördlichen Linienäste jeweils mit den südlichen verbunden werden. Die Linien 702 und 703 mit den längsten Umlaufzeiten wurden miteinander verbunden, damit mit einem zusätzlichen Fahrzeug ebenfalls ein Viertelstundentakt angeboten werden kann. Die Durchbindung ermöglicht den Fahrgästen, mehr Ziele direkt ohne Umsteigen zu erreichen.

Folgende Paarungen sind vorgesehen:

- Linien 701 und 706: Neulanden - Bahnhof - Wilerwald;
- Linien 702 und 703: Wilen - Bahnhof - Neugruben/Langegg;
- Linien 704 und 705: Reuttistrasse - Bahnhof - Hofberg/Ölberg.

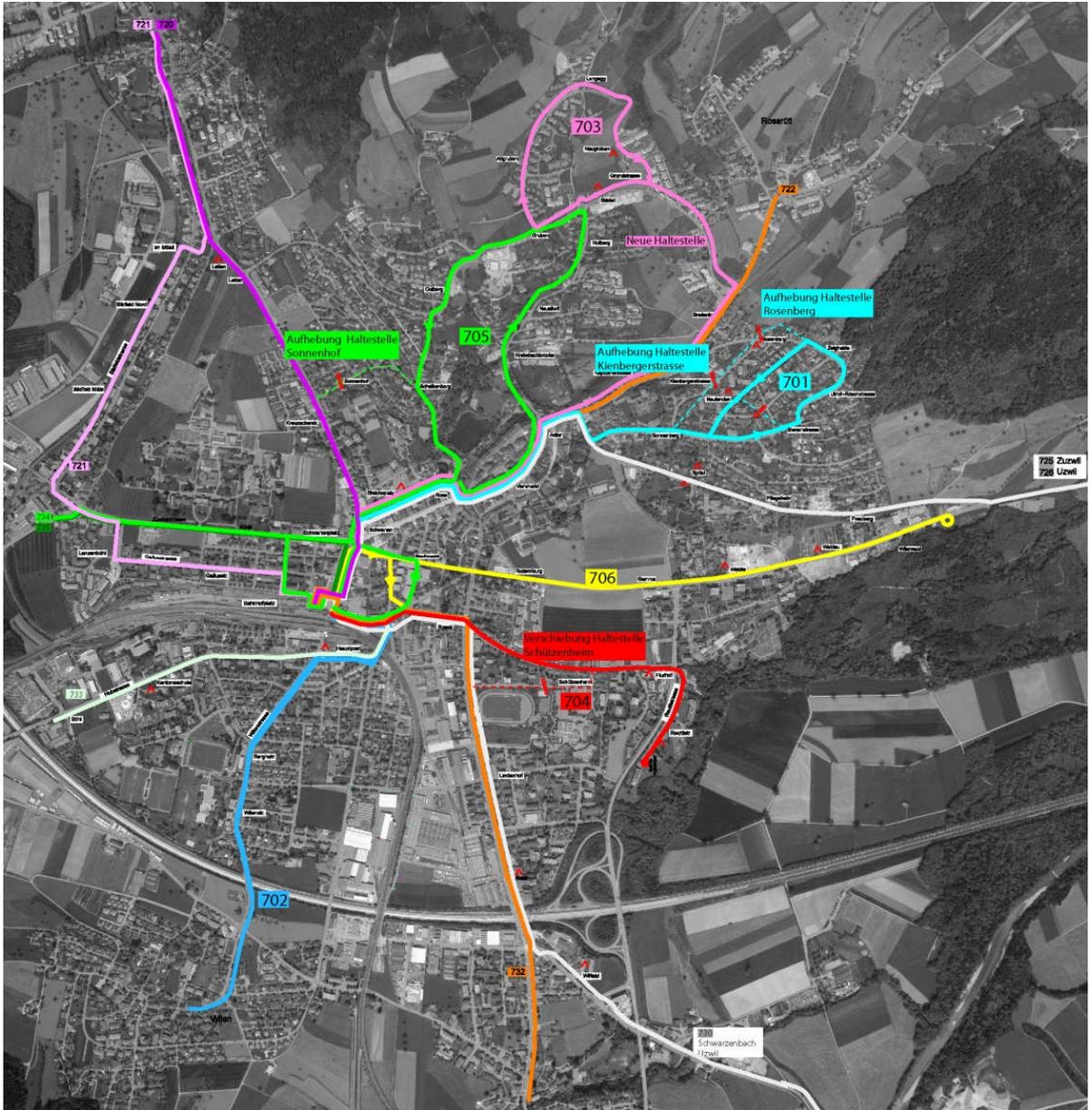


Abb. 2: Geplantes Linienkonzept mit Durchmesserlinien

Liniennetz

Das Liniennetz wird dahingehend optimiert, dass die gefahrenen Umlaufzeiten reduziert werden, wodurch der Viertelstundentakt wirtschaftlich wird. Einzelne punktuelle Verschlechterungen durch längere Anmarschwege zur nächsten Haltestelle werden durch den Viertelstundentakt kompensiert und sind, auf das Gesamtsystem bezogen, vertretbar. Es sind folgende Liniensoptimierungen zugunsten einer kürzeren Umlaufzeit vorgesehen:

- Linie 701 (Neulanden)
 - Verkürzung der Fahrzeit durch kleine Schlaufe: Die Haltestellen Kienbergerstrasse und Rosenberg werden zukünftig nicht mehr bedient. Der Weg zur nächsten Haltestelle beträgt 50 bzw. 200 Meter. Der etwas längere Weg ist gemessen an den verhältnismässig tiefen Frequenzen der Haltestel-



Seite 6

le Rosenberg (rund 16 Einsteigende pro Tag) und der Haltestelle Kienbergerstrasse (sechs Einsteigende pro Tag) vertretbar.

- Linie 702 (Wilten)
 - Unveränderte Geometrie.

- Linie 703 (Neugruben/Langegg)
 - Linienführung neu via Grundstrasse (Erschliessung neuer Siedlungsgebiete).
 - Die Linie wird im Bereich Städeli-Neugruben als Schlaufe im Uhrzeigersinn geführt.
 - Eine neue Haltestelle im Bereich der Grundstrasse / Oberdorfstrasse erschliesst zusätzliche Siedlungsgebiete der Stadt Wil und bindet die geplante Überbauung im Bereich der Konstanzerstrasse / Grundstrasse (Gemeinde Bronschhofen) an das Stadtbussystem an.
 - Verlängerung der Linie bis Gruben.

- Linie 704 (Reuttistrasse)
 - Neue Linienführung über die Thurastrasse mit Verlegung der Haltestelle Schützenheim.

- Linie 705 (Hofberg/Ölberg)
 - Die Haltestelle Sonnenhof wird nicht mehr bedient. Die Haltestelle ist mit sechs Einsteigenden pro Tag sehr schlecht frequentiert. Die nächste Haltestelle befindet sich in einer Fussdistanz von 180 Metern.
 - Neue gekürzte Linienführung mit einer Schlaufe im Gegenuhrzeigersinn via Hofberg-, Bergtal- und Oelbergstrasse.
 - Öffnung der Einbahnregelung Oelbergstrasse für den Stadtbus (Wegfall der Spitzkehre Höhen-, Rebbergstrasse; hierfür ist ein separates Projekt auszuarbeiten).

- Linie 706 (Wilerwald)
 - Unveränderte Geometrie.

5. Finanzierung und Kosten

Finanzierung und Betriebskosten des heutigen Stadtbuskonzepts

Im Kanton St. Gallen wird der Ortsverkehr direkt von der Gemeinde bestellt und von der Gemeinde vollumfänglich finanziert. Dies betrifft die Linien 701, 703, 704 und 705.

Die Linie 706 gilt hingegen als Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung, die Linie 702 nach Wilten führt über die Kantongrenze hinaus und entspricht deshalb einer Linie des Agglomerationsverkehrs. Diese Linien sind deshalb abgeltungsberechtigt, was bedeutet, dass die Finanzierung über den ÖV-Pool erfolgt. Wenn eine Linie über den Pool finanziert wird, bezahlt die Gemeinde Poolbeiträge entsprechend der Anzahl der Abfahrten an den bedienten Haltestellen. Hinzu kommt noch ein Beitrag, welcher sich aus der Anzahl der Einwohnenden ergibt. Zur Finanzierung des Angebots über den Pool wird ein Erfüllungsgrad von 100 Prozent vorausgesetzt. Der Erfüllungsgrad entspricht dem Verhältnis zwischen dem gezahlten Fahrgastaufkommen je Linie und der Mindestzahl von Fahrgästen. Die Mindestzahl von Fahrgästen berechnet sich aus der Anzahl der Kurse je nach Verkehrszeit. Hinzu kommt noch ein Faktor betreffend eingesetzter Verkehrsmittel.



Wird diese Vorgabe nicht erreicht, so kann das Angebot gemäss der Verordnung zum Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz gekürzt werden. Obwohl die Nachfrage bei den beiden abgeltungsberechtigten Linien 702 und 706 in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen ist, entspricht sie nach fünf Jahren Versuchsbetrieb noch immer nicht den gesetzlichen Anforderungen (Erfüllungsgrad gemäss Anhang 2 der Verordnung zum Eisenbahngesetz zum eidgenössischen Einführungsgesetz).

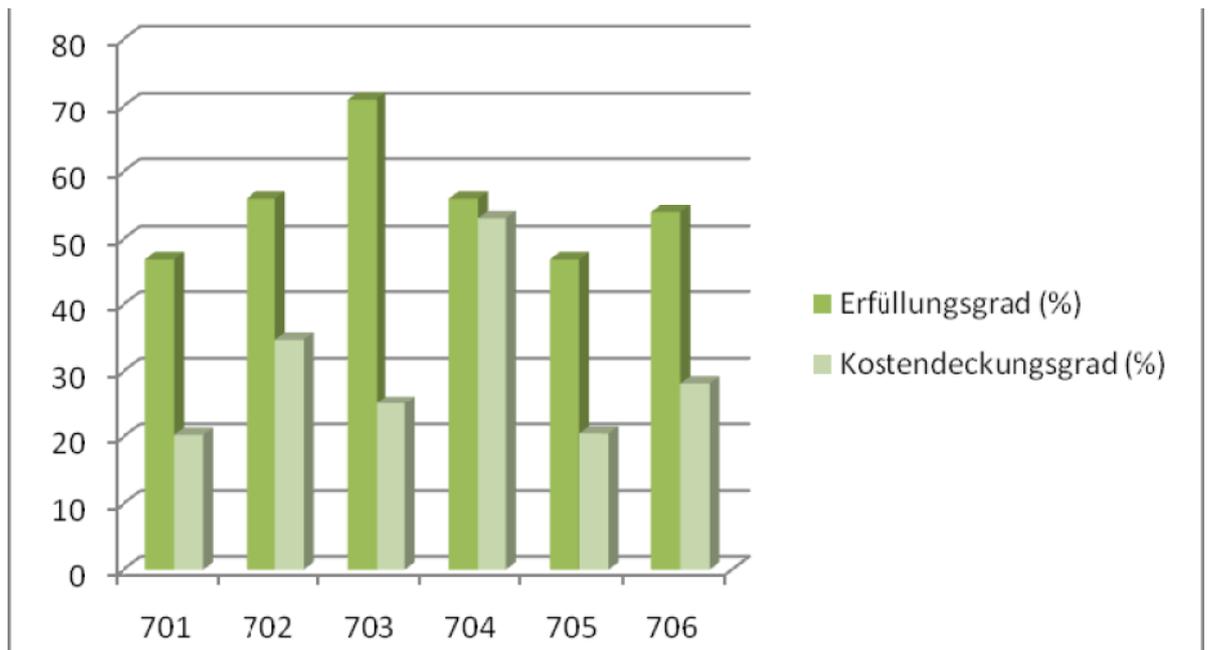


Abb. 3 Erfüllungs- und Kostendeckungsgrad im Jahr 2007

Die Grafik 3 zeigt auch auf, dass keine zwingende Korrelation zwischen Kostendeckungsgrad und Erfüllungsgrad vorliegt. Für das Jahr 2009 wird mit dem heutigen Stadtbuskonzept mit ungedeckten Kosten für die Gemeinden und Kantone in der Grössenordnung von 1,61 Mio. Franken gerechnet.

Finanzierung und Betriebskosten nach Systemoptimierung

Mit der Systemoptimierung und der damit vorgesehenen Verbindung der Linie 702 mit der Linie 703 und der neuen Führung der Linie 703 mit Einbezug der Gemeinde Bronschhofen wird diese Durchmesserlinie neu zum Agglomerationsverkehr gezählt. Sie ist somit abgeltungsberechtigt. Der Kanton St. Gallen und der Kanton Thurgau übernehmen die Zuständigkeit für die Linien 702 und 703. Im Gegenzug gilt die Linie 706 Wilerwald neu als Ortsverkehr und wird ausschliesslich durch die Stadt Wil finanziert. Durch diese Neugliederung können die Zuständigkeiten vereinfacht werden, und die neue Linie 702-703 entspricht gemäss Berechnungen des Amtes für öffentlichen Verkehr St. Gallen den Anforderungen betreffend Erfüllungsgrad. Ein Schreiben des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen bestätigt diesen Sachverhalt.

Die ungedeckten Kosten des Stadtbussystems (Linien 701-706) im Jahr 2009 betragen rund Fr. 1,61 Mio. Das optimierte System mit dem verbesserten Angebotskonzept löst Mehrkosten in der Grössenordnung von rund Fr. 270'000.-- (Bruttokredit) aus. Die Kantone Thurgau und St. Gallen sowie die Gemeinden Bronschhofen und Wilen entscheiden über ihre Finanzierungsanteile nach der Genehmigung des Brutto-



kredites der Stadt Wil. Der Nettokredit für die Stadt Wil würde sich gemäss dem vorgesehenen Kostenteiler auf 95'000 Franken belaufen.

Gegenüberstellung der Betriebskosten (Abgeltung)

Fahrplan 2009 Stadtbuslinien 701-706: Aufteilung auf die Kostenträger (Fr.)

	Stadt Wil	Kanton SG	Kanton TG	Gde. Wilen	Gde. Bronschhofen	Total
Ortsverkehr	1'097'274			30'423	-	1'127'697
Abgeltungen Regionalverkehr		395'556	89'119			484'675
Poolbeiträge Linien 702+706	97'455	-97'455				0
Beitrag Versuchsbetrieb	129'722*	-129'722*				0
Total	1'324'451	168'379	89'119	30'423	-	1'612'372

* In Anbetracht, dass das neue Stadtbussystem auf den Fahrplanwechsel 2009/10 umgesetzt wird, verzichtet der Kanton auf die Beiträge zur Angebotsverbesserung im Rahmen des Versuchsbetriebs Stadtbus.

Im Budget 2009 sind unter den Konten 1651.36511 bis 1651.36515 Fr. 1'097'500.-- für den Ortsverkehr eingestellt. Die von der Stadt Wil zu entrichtenden Poolbeiträge für die Linien 702 und 706 sowie die Beiträge an den Versuchsbetrieb sind in der Budgetposition 1650.3610 enthalten. Diese Kostenbeiträge werden jeweils vom Kanton St. Gallen ermittelt und übernommen.

Optimiertes Stadtbuskonzept 2010 Linien 701-706: Aufteilung auf die Kostenträger (Fr.)

	Stadt Wil	Kanton SG	Kanton TG	Gde. Wilen	Gde. Bronschhofen	Total
Ortsverkehr	1'147'737			37'105	-	1'185'093
Abgeltungen Regionalverkehr		586'288	111'316			697'604
Poolbeiträge Linien 702+703	271'932**	-283'336			11'404**	0
Beitrag Versuchsbetrieb	-	-				
Total	1'419'669	302'952	111'316	37'105	11'404	1'882'446
Veränderung (%)	+ 7	+ 80	+ 25	+ 22	(+100)	+17

** Abhängig vom Entscheid der Gemeinde Bronschhofen betreffend Bestellung Bushaltestelle Grundstrasse

Investitionskosten für die Systemoptimierung

Zu den jährlich wiederkehrenden Betriebskosten sind folgende Investitionskosten notwendig:

- Bushaltestelle Grundstrasse (im Rahmenkredit für Bushaltestellen eingestellt) Fr. 4'000.--
- Bushaltestelle Schützenheim (Verlegung auf Thuraustrasse) (im Rahmenkredit für Bushaltestellen eingestellt) Fr. 14'000.--
- Kleinere Anpassungen (Haltestelleninfos) (im Rahmenkredit für Bushaltestellen eingestellt) Fr. 4'000.--



6. Termine

Folgende Ecktermine sind zur Umsetzung vorgesehen:

- Mitte Juli 2009: Bestellung des neuen Angebots durch die Kantone St. Gallen und Thurgau und die Stadt Wil.
- Fahrplanwechsel Dezember 2009: Einführung des neuen Stadtbuskonzepts.

7. Zuständigkeit

Neue, während mindestens zehn Jahren wiederkehrende Ausgaben von jährlich mehr als Fr. 100'000.-- bis Fr. 600'000.-- unterstehen gemäss Art. 9 Abs. 1 lit. h Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum. Die Systemoptimierung löst Mehrkosten in der Höhe von Fr. 270'000.-- aus (brutto). Abzüglich der Beiträge der Kantone Thurgau und St. Gallen sowie der Gemeinden Bronschhofen und Wilen resultieren für die Stadt Wil Nettokosten von Fr. 95'000.--.

Die Systemoptimierung wird nur dann umgesetzt, wenn auch die Beitragszusicherungen der beiden Kantone und der beiden Gemeinden vorliegen. Seitens der zuständigen Stellen des Kantons Thurgau und des Kantons St. Gallen liegen entsprechende schriftliche Zusicherungen vor, genauso wie von den Gemeinden Bronschhofen und Wilen.

Gemäss Gemeindeordnung (Art. 35 Abs. 3 lit. g) entscheidet das Parlament über neue, während mindestens zehn Jahren jährlich wiederkehrende Ausgaben bis Fr. 100'000.--. Gemäss st. gallischer Praxis ist für Ausgabenbeschlüsse auf Gemeindeebene grundsätzlich von der Geltung des Nettoprinzips auszugehen. Bei der Ermittlung der massgebenden Ausgabenhöhe nach dem Nettoprinzip werden von den gesamten Aufwendungen eines Vorhabens die zweckgebundenen Einnahmen, d.h. Beiträge, die Dritte für das Vorhaben entrichten, abgezogen. Darunter fallen Subventionen von Bund und Kantonen, aber auch Beitragsleistungen von Gemeinden. Aus diesen Gründen ist für die Stadt Wil von jährlich wiederkehrenden Mehrkosten von Fr. 95'000.-- auszugehen.

8. Antrag

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Antrag:

Für die Systemoptimierung Stadtbus seien jährlich wiederkehrende Netto-Mehrkosten von Fr. 95'000.-- zu genehmigen.

Stadt Wil

Dr. iur. Bruno Gähwiler
Stadtpräsident

Christoph Sigrist
Stadtschreiber