

Stadt Wil

Anpassungen und Optimierungen öV-System

Im Hinblick auf die Gemeindevereinigung Wil – Bronschhofen

Schlussbericht



Rapperswil-Jona, 7. Januar 2013
asa AG 1453



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Claudio Büchel
Urs Heuberger

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	6
1.1 Entwicklung Stadtbusnetz	6
1.2 Gemeindevereinigung	6
1.3 S-Bahn St.Gallen 2013	6
1.4 Ausbau Bahn 2018	7
2. Auftrag	8
2.1 Anpassung an die S-Bahn St.Gallen 2013	8
2.2 Verbesserung öV-Erschliessung Wil Nord	8
2.3 Abendangebot	8
2.4 Wochenendangebot	9
2.5 Auswirkungen auf Gesamtnetz	9
2.6 Auswirkungen auf Kosten	9
2.7 Busbeschleunigung	9
2.8 Fahrgastinformation, Marketing	9
3. Begleitgruppe	10
4. Analyse	11
4.1 Stadt Wil	12
4.2 Gemeinde Bronschhofen	12
4.3 Handlungsbedarf	12
5. Ziele	13
6. Anpassungen an Fahrplan S-Bahn 2013	14
6.1 Stadtbus	14
6.2 Regionalbus	14
7. Korridor Toggenburgerstrasse / Glärnischstrasse	15
7.1 Ist-Situation Toggenburgerstrasse	15
7.2 Ist-Situation Glärnischstrasse	15
7.3 Lösungsansatz	16

8. Erschliessung Wil-Nord	18
8.1 Ist-Zustand (2012)	18
8.2 Variante A	19
8.3 Variante B	21
8.4 Variante C	23
8.5 Vergleich	25
8.6 Empfehlung asa	25
8.7 Erschliessung Rossrüti	27
9. Korridor Hubstrasse / Westquartier	28
9.1 Ist-Zustand Westquartier	28
9.2 Ist-Zustand Hubstrasse	28
9.3 Lösungsansatz	28
9.4 Empfehlung	29
10. Fürstenlandstrasse / St.Gallerstrasse	30
10.1 Problematik	30
10.2 Lösungsansatz	30
10.3 Empfehlung	30
10.4 Neue Regionallinie Wil - Zuzwil	30
11. Sonntagsangebot	32
11.1 Ist-Situation Wil	32
11.2 Ist-Situation Bronschhofen	32
11.3 Lösungsansatz	32
12. Abenderschliessung	33
12.1 Ist-Situation Wil	33
12.2 Ist-Situation Bronschhofen	33
12.3 Lösungsansatz	34
13. Aufwärtskompatibilität Fahrplan 2018	37
13.1 4-Zug-Konzept Fernverkehr	37
13.2 Variante IC-Halt Wil	37
13.3 Variante IC-Flügelzüge	37
13.4 Variante S11	37
13.5 Empfehlung	37
14. Kantonale Vorgaben	38
14.1 Vergleich mit Angebotsstandards	38
14.2 Massnahmen Agglomerationsprogramm	40
14.3 Entwicklung Finanzierung öV	42
14.4.5. öV-Programm 2014 – 2018	43

15. Massnahmen	44
15.1 Durchbindungen	44
15.2 Endstation Himmelrich	46
15.3 Wendemöglichkeit Bronschhofen Dorf	47
15.4 Einrichtung Haltestellen auf Glärnischstrasse	48
15.5 Haltestelle Gamma	49
15.6 Haltestelle Quellenstrasse	49
15.7 Haltestelle Gebenloo	49
15.8 Busbevorzugung	49
15.9 Fahrgastinformation	51
15.10 Marketing	51

Anhang

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung Stadtbusnetz

Das neue Stadtbuskonzept wurde am 13. Dezember 2009 eingeführt. Seither wird auf allen sechs Stadtbuslinien ein 15-Minuten-Takt angeboten (zwischen ca. 8 und 11.30 Uhr ein 30-Minuten-Takt). Mit dem neuen Stadtbussystem wurden sechs Radiallinien zu drei Durchmesserlinien durchgebunden. An Sonntagen besteht auf den Stadtbuslinien kein Angebot.

Im Jahr 2010 überprüfte die asa AG im Auftrag der Stadt Wil das neue Konzept. Es zeigte sich, dass das Konzept grundsätzlich funktioniert: das Siedlungsgebiet wird gut erschlossen und die Anschlüsse an den Fernverkehr sind richtig. Verbesserungsbedarf zeigte sich insbesondere auf der Linie 701, bei welcher der Fahrplan zu knapp kalkuliert wurde.

Durch das neue Stadtbuskonzept wird ein grosser Teil des Siedlungsgebietes viertelstündlich erschlossen. Ausnahmen sind die Quartiere entlang der Bronschhofer-, Toggenburger- und Glärnischstrasse sowie das Westquartier.

In der Gemeinde Bronschhofen wird der Ortsteil Rossrüti durch die Regionallinie Wil – Wuppenau stündlich erschlossen. Das Dorfzentrum Bronschhofen wird halbstündlich erschlossen. Einerseits durch die Linie Wil – Braunau, welche auch den Ortsteil Maugwil erschliesst, andererseits durch die Linie Wil – Himmelrich, welche die Quartiere Bildfeld und Himmelrich erschliesst. Schliesslich werden die Bahnhöfe Bronschhofen und Bronschhofen AMP stündlich durch die Regionalzüge Wil – Weinfelden bedient.

1.2 Gemeindevereinigung

Per 1. Januar 2013 wurden die beiden Gemeinden Bronschhofen und Wil vereinigt.

Hinweis

Der vorliegende Schlussbericht beschreibt im wesentlichen den Zustand vor der Gemeindevereinigung, weshalb zum besseren Verständnis wo notwendig die Bezeichnungen „Gemeinde Bronschhofen“ und „Stadt Wil“ verwendet werden.

1.3 S-Bahn St.Gallen 2013

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird die S-Bahn St.Gallen eingeführt. In diesem Zusammenhang wird das Bahnangebot auf der Strecke Wil – St.Gallen ausgebaut:

- Rheintalexpress Wil – St.Gallen – Chur im Stundentakt
- S1 Wil – St.Gallen verkehrt in neuer Fahrlage und stark beschleunigt
- S1 Wil – St.Gallen wird in den Hauptverkehrszeiten verdichtet
- beim Fernverkehr ergeben sich keine Änderungen

Mit dem neuen Bahnkonzept werden künftig stündlich vier Züge zwischen Wil und St.Gallen verkehren (in der HVZ sogar fünf).

Da die Bahnhöfe Schwarzenbach und Algetshausen-Henau nicht mehr bedient werden können, wird zudem eine neue Buslinie eingeführt.

1.4 Ausbau Bahn 2018

Es ist vorgesehen, dass 2018 das Bahnangebot auf der Strecke Zürich – St.Gallen verändert und ausgebaut wird:

- Fernverkehr
Halbstündliche A-Schnellzüge Zürich – St.Gallen (- München)
Halt in Flughafen und Winterthur
- Fernverkehr
Halbstündliche B-Schnellzüge Zürich – St.Gallen
Halt in Oerlikon, Flughafen, Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil und Gossau
- S-Bahn Zürich
stündliche S12 Zürich HB – Stadelhofen – Winterthur – Wil
zwischen Winterthur und Wil Halt an allen Stationen
- S-Bahn Zürich
stündliche S35 Winterthur – Wil
Halt an allen Stationen (zusammen mit S12 Halbstundentakt)
- S-Bahn St.Gallen
halbstündliche S1 Wil – St.Gallen
Halt in Uzwil, Flawil, Gossau, Winkeln, Bruggen

Die Stadt Wil setzt sich für zusätzliche Zugshalte in Wil ein und hat diesbezüglich einen Bericht in Auftrag gegeben. Der Bericht „IC-Halt Wil“ vom Planungsbüro Jud wurde am 11. September 2012 der Öffentlichkeit präsentiert. Zur Zeit werden die vorgeschlagenen Varianten von der SBB geprüft.

2. Auftrag

2.1 Anpassung an die S-Bahn St.Gallen 2013

Die Fahrpläne des Stadtbusangebots sind im Hinblick auf die S-Bahn St.Gallen, die im Dezember 2013 eingeführt wird, zu überprüfen.

Die Fahrpläne der Stadtbusse sind primär auf die Intercity-Züge Zürich – St.Gallen ausgerichtet. Da die Fernverkehrszüge auf den Fahrplanwechsel 2013 keine Änderung erfahren, sind auch keine grundsätzlichen Anpassungen nötig.

Ebenfalls überprüft werden sollen die Fahrpläne der Regionallinien. Da mit dem neuen Rheintal-Express Wil – St.Gallen – Chur nun auch kurz nach der vollen Stunde eine schnelle Verbindung nach St.Gallen angeboten wird, können Regionalbuslinien, die heute den Anschluss an den Intercity gewährleisten (Abfahrt Minute .54), weiter gegen die Minute .00 geschoben werden, was die Anschlüsse nach Zürich verbessert.

2.2 Verbesserung öV-Erschliessung Wil Nord

Die öV-Erschliessung von Bronschhofen soll überprüft und der absehbaren Siedlungsentwicklung optimal angepasst werden. Nebst Bronschhofen (Quartiere Himmelrich, Dorfzentrum und Bildfeld) sollen auch die Wiler Quartiere Westquartier und Kreuzacker-Letten mit einbezogen werden, da diese Gebiete heute nur im Stundentakt erschlossen werden. Je nach Variante werden auch bestehende öV-Linien (Bahn, Regional- und Stadtbus) in die Planung miteinbezogen.

2.3 Abendangebot

Die Siedlungsgebiete von Wil und Wilen TG werden heute abends nach 20 Uhr (Samstag ab 18 Uhr) durch das Abendtaxi erschlossen. Das Abendtaxi fährt viertelstündlich ab dem Bahnhofplatz und bringt die Fahrgäste vor die Haustüre. Eine Rückfahrt zum Bahnhof ist nicht möglich.

Das Dorfzentrum Bronschhofen wird abends stündlich durch die Regionallinie Wil – Braunau und stündlich durch die Bahnlinie Wil – Weinfelden bedient. Die Regionalbuslinie Wil – Braunau bedient abends auch das Quartier Himmelrich. Das Gebiet Bildfeld verfügt abends über keine öV-Erschliessung.

Es soll geprüft werden, wie die Erschliessung abends von Bronschhofen und allenfalls auch von Wil verbessert werden kann. Mehrfachabdeckungen verschiedener Systeme sollen möglichst vermieden werden.

2.4 Wochenendangebot

An Sonntagen verkehren die Stadtbusse nicht. Die Feinerschliessung in Wil beschränkt sich auf die Regionallinien, die an Sonntagen hauptsächlich im Stundentakt verkehren. Auf den Achsen Richtung Zuzwil und Schwarzenbach (ab Dezember 2013) verkehren durch Überlagerung zweier Linien die Busse im Halbstundentakt.

Es soll geprüft werden, ob die Sonntagserschliessung verbessert werden kann.

2.5 Auswirkungen auf Gesamtnetz

Die durch die in Kap. 3.1 – 3.4 beschriebenen Abklärungen können Angebotsanpassungen hervorgehen. Es sollen die Auswirkungen dieser Anpassungen auf das Gesamtnetz aufgezeigt werden. Dabei sollen insbesondere die Linienführungen von Stadt- und Regionallinien und die Durchbindungen der einzelnen Linien am Bahnhof überprüft werden.

2.6 Auswirkungen auf Kosten

Für alle Angebotsanpassungen sind die Auswirkungen auf die Kosten und allenfalls nötige Infrastruktur aufzuzeigen. Die Kostenschätzungen für den Betrieb werden in enger Zusammenarbeit mit den Busbetreibern erstellt. Ebenfalls berücksichtigt werden die aus der Gemeindevereinigung entstehenden Änderungen bei der Finanzierung der Buslinien.

2.7 Busbeschleunigung

In Hauptverkehrszeiten sind zahlreiche Strassen im Stadtzentrum überlastet, weshalb die Busse teilweise die Fahrpläne nicht mehr einhalten können. Es soll geprüft werden, wo die Busse am meisten Zeit verlieren und wo Busbeschleunigungsmassnahmen nötig und möglich sind.

2.8 Fahrgastinformation, Marketing

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen plant, die wichtigsten öV-Haltestellen mit dynamischen Fahrplananzeigen auszurüsten. Es soll aufgrund des überarbeiteten öV-Konzepts festgelegt werden, welche Haltestellen dafür in Frage kommen.

Weiter sollen Vorschläge für die Verbesserung des Marketings (Taschenfahrplan, Beschriftung Haltestellen etc.) erarbeitet werden.

Für die Stadt sind die Kundenrückmeldungen ein wichtiges Thema. Es soll in Zusammenarbeit mit den Betreibern ein Konzept entwickelt werden, wie die Kundenrückmeldungen zwischen Betreibern und Besteller ausgetauscht werden können.

3. Begleitgruppe

Die Planung wurde von einer Projektgruppe begleitet, in welcher die Vertreter von Besteller, Betreiber und Benutzenden Einsitz hatten:

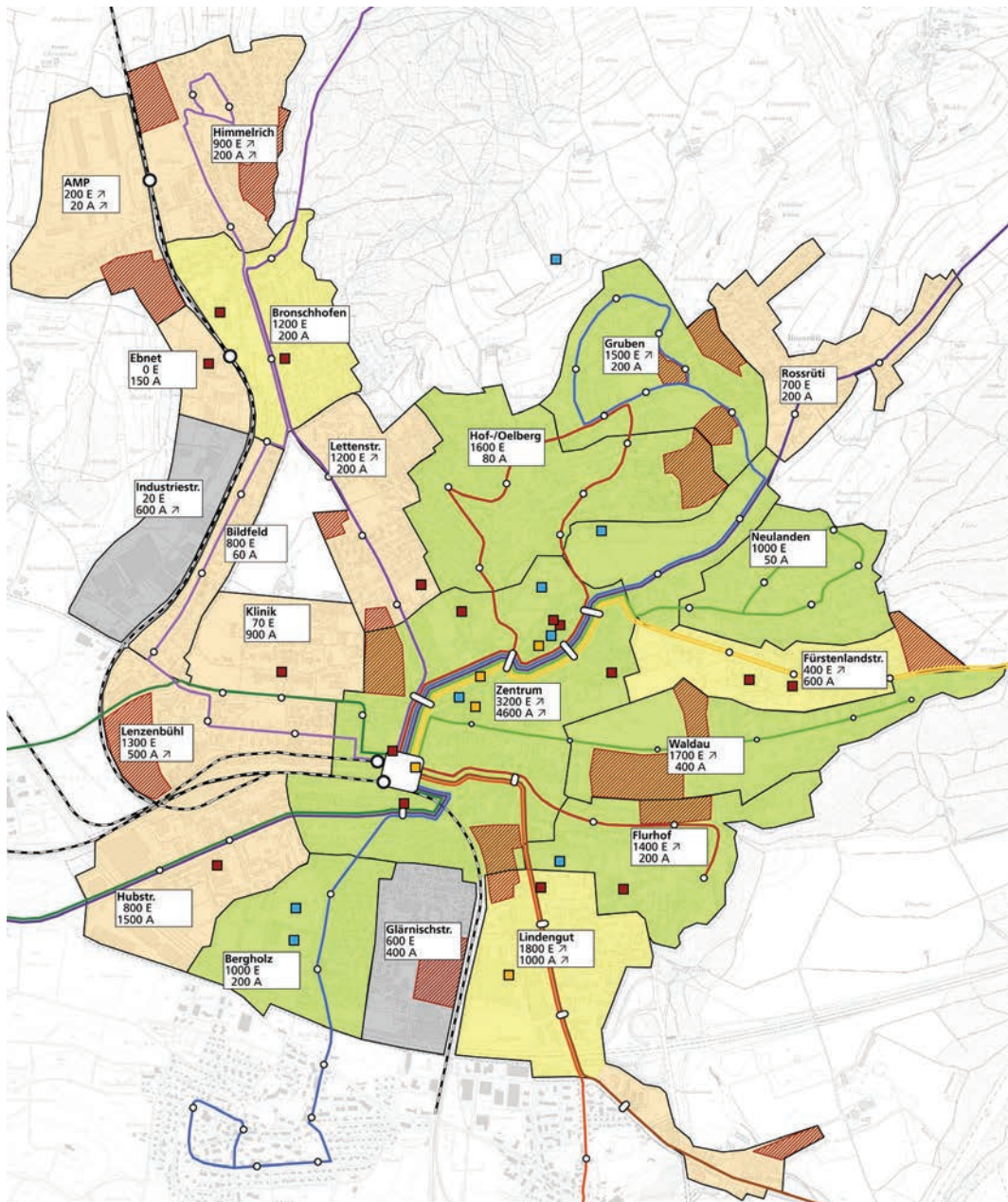
- Marcus Zunzer, Vorsteher Departement Bau, Umwelt und Verkehr, Stadt Wil (Vorsitz)
- Marcel Frei, Abteilung Tiefbau Verkehr, Stadt Wil *
- Nuri Sarigül, Abteilung Tiefbau Verkehr, Stadt Wil *
- Manfred Ott, Gemeinde Bronschhofen
- Andreas Bernhardsgrütter, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St.Gallen*
- Hans-Ruedi Kuhn, Vertreter WilMobil
- René Stämpfli, Vertreter WilMobil
- Martina Baumgartner, Vertreterin WilMobil
- Michel Bättig, PostAuto Ostschweiz
- Urs Zingg, Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus, Kanton Thurgau
- Roman Appius, IG pro Stadtbus Wil
- Urs Scheller, IG pro Stadtbus Wil
- Claudio Büchel, asa AG *
- Urs Heuberger, asa AG

* Kerngruppe

Zusätzlich wurden in einer kleineren „Kerngruppe“ Detailfragen vertiefter diskutiert und die Themen für die Sitzungen mit der Projektgruppe vorbereitet werden.

4. Analyse

Die Siedlungsgebiete der Stadt Wil und der Gemeinde Bronschhofen werden bereits heute beinahe flächendeckend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Unterschiede bestehen vor allem in der Taktdichte.



grün eingefärbte Gebiete: viertelstündlich erschlossen
 gelb eingefärbte Gebiete: halbstündlich erschlossen
 rot eingefärbte Gebiete: stündlich erschlossen
 grau eingefärbte Gebiete: keine ÖV-Erschliessung

4.1 Stadt Wil

- Stadtbus-Angebot deckt weite Gebiete der Stadt im Viertelstundentakt ab.
- Ausnahmen sind die Gebiete entlang der Toggenburger-, Hub-, Zürcher, Bronschhofer- und Fürstenlandstrasse, welche durch Regionallinien bedient werden. Insbesondere die Gebiete Hub-, Zürcher- und Bronschhoferstrasse werden nur stündlich erschlossen.
- Die Glärnischstrasse wird nicht mit dem öV erschlossen.
- Am Abend wird das ganze Stadtgebiet mit dem Abendtaxi-Angebot erschlossen. (Haustürservice alle 15 Minuten ab Bahnhof)
- An Sonntagen verkehren nur die Regionallinien. Gebiete, die nur mit Stadtbuslinien erschlossen sind, haben an Sonntagen keine öV-Anbindung.

4.2 Gemeinde Bronschhofen

- Alle Gebiete werden stündlich erschlossen. Das Dorfzentrum Bronschhofen wird halbstündlich erschlossen (durch die Überlagerung der Linien 720 und 721).
- Die Buslinien nach Rossrüti und Braunau verkehren auch abends und sonntags. Am Abend wird das Gebiet Himmelrich durch die Linie Wil – Braunau (mit Zusatzschleife) erschlossen.
- Das Gebiet Bildfeld wird sowohl abends als auch an Sonntagen nicht erschlossen.

4.3 Handlungsbedarf

- Toggenburgerstrasse
Verbesserungen des Fahrplanangebots für dieses dicht besiedelte Gebiet.
- Glärnischstrasse
Prüfung mögliche öV-Erschliessung für die Achse Glärnischstrasse
- Erschliessung Wil-Nord
Verbesserung öV-Erschliessung für die Gebiete Westquartier, Bildfeld, Letten, Bronschhofen Dorf und Himmelrich
- Fürstenlandstrasse/St.Gallerstrasse
Überprüfung der beiden Korridore
- Abenderschliessung
Ausweitung des Abendtaxis auf Bronschhofer Gebiet
- Sonntagserschliessung
öV-Erschliessung für Quartiere, welche nicht an Regionalbuslinien liegen.

5. Ziele

- Möglichst flächendeckende Feinerschliessung des Siedlungsgebietes der Stadt Wil ab Bahnhof.
- Möglichst hoher Anteil der Bevölkerung ist im Viertelstundentakt erschlossen.
- Möglichst hoher Anteil der Bevölkerung erreicht neben dem Bahnhof auch die Altstadt (Haltestellen Rose und Adler) umsteigefrei.
- Bronschhofen wird ins Stadtbusnetz integriert (schlanke Anschlüsse an die bestehenden Stadtbuslinien).
- Das öV-System ist einfach und für die Passagiere leicht verständlich.
- Effizienter Fahrzeugeinsatz.
- Hohe Fahrplanstabilität.
- Beibehaltung des Angebots nach Braunau und Hosenruck.
- Die Angebote von Stadt- und Regionalbus sind aufeinander abgestimmt.
- Das Konzept ist mit dem Bahnfahrplan 2018 kompatibel.

6. Anpassungen an Fahrplan S-Bahn 2013

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird folgendes Angebot auf den Bahnstrecken von/nach Wil gelten:

- Richtung Winterthur
Fernverkehr und S-Bahn (S35) bleiben unverändert.
- Richtung Frauenfeld
Die Regionalzüge bleiben unverändert.
- Richtung Weinfelden
Regionalzüge bleiben unverändert.
- Richtung St.Gallen
Fernverkehr bleibt unverändert.
In der Fahrlage der heutigen S1 verkehrt neu der REX Wil – St.Gallen – Chur.
Die S1 verkehrt in neuer Fahrlage (Abfahrt: .47 / Ankunft: .43)
Die Zusatzzüge der S1 in der HVZ verkehren in neuer Fahrlage (Abfahrt .22 / Ankunft .18)
- Richtung Wattwil
Die S-Bahn (S9) bleibt unverändert.

6.1 Stadtbus

Die Stadtbusfahrpläne sind auf die Intercity-Züge von/nach Zürich und St.Gallen ausgerichtet. Da sich die Fahrpläne dieser Züge nicht ändern, sind keine Anpassungen nötig.

6.2 Regionalbus

Einige Regionalbuslinien sind auf den Intercity Richtung St.Gallen ausgerichtet, welcher in Wil zur Minute .54 abfährt. Dies führt zu langen Umsteigezeiten in Richtung Zürich (Abfahrt zur Minute .10).

Mit dem S-Bahn-Konzept wird der Zug, der Wil zur Minute .02 in Richtung St.Gallen verlässt, stark beschleunigt. Neu erreicht man St.Gallen in 23 min (heute: 31 min). Die Regionalbusse können daher auf den REX nach St.Gallen ausgerichtet werden, womit sich auch die Umsteigezeit in Richtung Zürich verkürzt.

7. Korridor Toggenburgerstrasse / Glärnischstrasse

7.1 Ist-Situation Toggenburgerstrasse

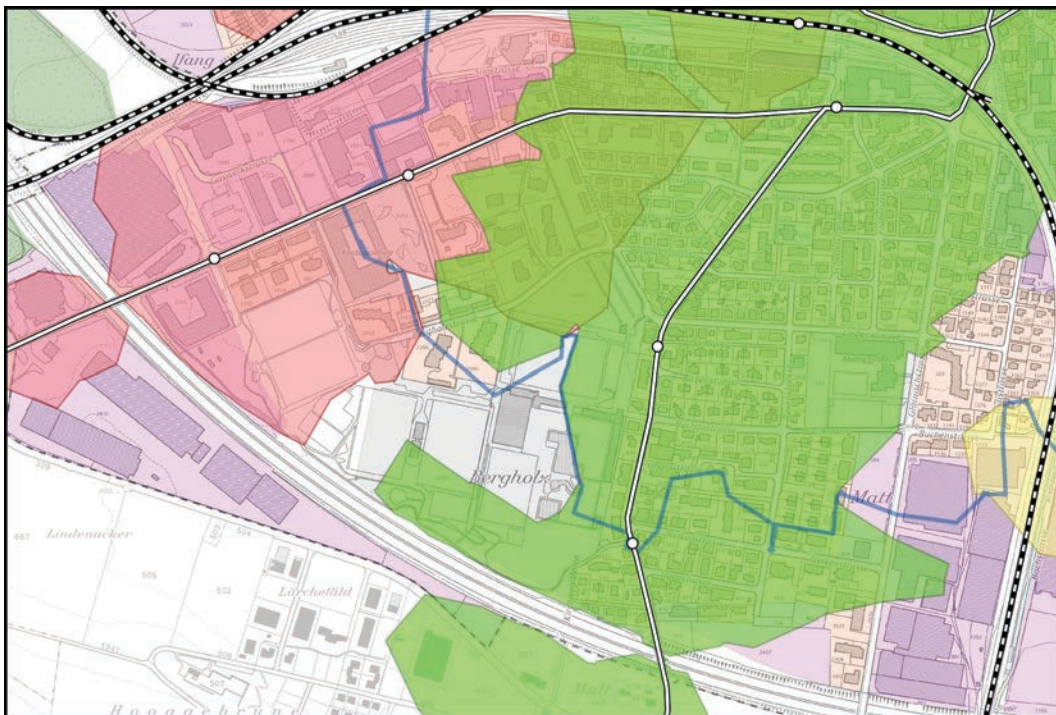
Die Gebiete entlang der Toggenburgerstrasse weisen ein sehr hohes Fahrgastpotenzial auf (1800 Einwohner, 1000 Arbeitsplätze). Es ist daher zweckmässig, auch diesen Stadtteil viertelstündlich zu erschliessen.

Ab Dezember 2014 werden stündlich vier Regionalkurse über die Toggenburgerstrasse fahren:

- Linie 729 Wil – Schwarzenbach – Henau – Uzwil (Stundentakt)
- Linie 730 Wil – Schwarzenbach – Jonschwil – Uzwil (Stundentakt)
- Linie 732 Wil – Kirchberg – Gähwil (Halbstundentakt)

7.2 Ist-Situation Glärnischstrasse

Weite Teile des Südquartiers liegen im Einzugsgebiet des Bahnhofs (750 m). Nicht im Einzugsbereich einer Bushaltestelle liegen die Tödistrasse (noch im Einzugsbereich des Bahnhofs) und ein grosser Teil des Industriegebiets Glärnischstrasse.



Nicht mit Bahn und Bus erschlossen: 20 Einwohner / 60 Arbeitsplätze

Nur mit Bahn erschlossen: 220 Einwohner / 190 Arbeitsplätze

Für eine eigene Buslinie fehlt im Korridor Glärnischstrasse das Potenzial.

7.3 Lösungsansatz

Mit einer geschickten Verteilung der Fahrlagen kann in Lastrichtung (morgens stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts) ein annähernder Viertelstundentakt angeboten werden mit schlanken Anschlüssen an die Züge in Richtung Zürich und St.Gallen. Dazu werden die Linien 729/730 hauptsächlich Richtung Zürich, die Linie 732 Richtung St.Gallen ausgerichtet.

Die Linie Wil – Kirchberg – Gähwil wird heute bereits hauptsächlich in diesen Fahrlagen gefahren. Lediglich 6 Kurse am Vormittag Richtung Gähwil und 2 Kurse am Nachmittag Richtung Wil müssen um 6 – 8 Minuten angepasst werden.

Weiter wird vorgeschlagen, dass die Fahrlage der Linie 732 ab 20 Uhr, wenn nur ein Stundentakt angeboten wird, gegenüber heute um ca. 10 Minuten vorzuverlegen. Damit verkürzen sich am Abend die Umsteigezeiten aus Richtung Zürich (heute 19 min, neu 11 min). Aus Richtung St.Gallen verschlechtert sich die Fahrzeit nach Kirchberg nicht, da zur Minute .58 neu der REX aus St.Gallen angekommen anstelle der heutigen S1 (Fahrzeit St.Gallen – Wil mit S1 heute: 30 min, mit REX neu 23 min).

Fahrlage 5 – 12 Uhr / ab 20 Uhr

Linie	729	732	730	732
von Zürich	x.52	x.52	x.24	x.24
von St.Gallen	x.58	x.58		
Wil Bahnhof ab	x.01	x.03	x.31	x.33
Wil Rapp ab	x.04	x.06	x.34	x.36
Schwarzenbach Post ab	x.10		x.43	
Rickenbach Zentrum ab		x.09		x.39
→ Weiterfahrt Richtung	Uzwil	Gähwil	Uzwil	Gähwil

Linie	729	732	730	732
→ Bus kommt von	Uzwil	Gähwil	Uzwil	Gähwil
Rickenbach Zentrum ab		x.12		x.42
Schwarzenbach Post ab	x.50		x.14	
Wil Rapp ab	x.55	x.14	x.25	x.44
Wil Bahnhof an	x.59	x.22	x.29	x.52
nach Zürich	x.10		x.39	
nach St.Gallen	x.02	x.25		x.54

Fahrlage 12 – 20 Uhr

Linie	729	732	730	732
<i>von Zürich</i>	x.52		x.24	
<i>von St.Gallen</i>	x.58	x.08		x.38
Wil Bahnhof ab	x.01	x.11	x.31	x.41
Wil Rapp ab	x.04	x.14	x.34	x.44
Schwarzenbach Post ab	x.10		x.43	
Rickenbach Zentrum ab		x.44		x.47
→ Weiterfahrt Richtung	Uzwil	Gähwil	Uzwil	Gähwil

Linie	729	732	730	732
→ Bus kommt von	Uzwil	Gähwil	Uzwil	Gähwil
Rickenbach Zentrum ab		x.18		x.48
Schwarzenbach Post ab	x.50		x.14	
Wil Rapp ab	x.55	x.20	x.25	x.50
Wil Bahnhof an	x.59	x.28	x.29	x.58
<i>nach Zürich</i>	x.10	.39	x.39	x.10
<i>nach St.Gallen</i>	x.02			x.02

Die Verdichtungskurse während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie Wil - Kirchberg – Gähwil werden weiterhin über die Toggenburgerstrasse geführt und vermitteln schlanke Anschlüsse von/nach Zürich. Wenn in Rickenbach die Unterführung Hubstrasse und der Knoten Matt-/Wilenstrasse ausgebaut worden sind (Massnahme Agglomerationsprogramm), können die HVZ-Kurse über die Glärnischstrasse geführt werden, womit dieses Gebiet zumindest zu den nachfragestarken Zeiten eine Feinerschliessung erhält. Zudem werden mit dieser Linienführung auch unnötige Parallelfahrten auf der Toggenburgerstrasse vermieden.

Integraler 15-Minuten-Takt?

Aus Gründen der Benutzerfreundlichkeit wäre ein sauberer 15-Minuten-Takt anzustreben. Dies ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Die Fahrpläne der Linien 729 und 730 sind an die Zugsfahrpläne im Bahnhof Uzwil ausgerichtet und können nicht verschoben werden.

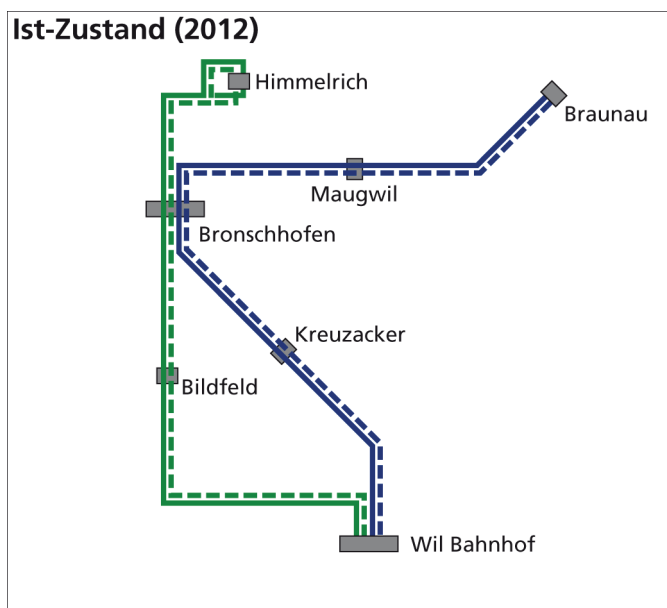
Verkehrt der Bus nach Gähwil später ab Bahnhof Wil (bzw. muss früher aus Gähwil in Wil ankommen), ist es nicht mehr möglich, den Halbstundentakt Wil – Gähwil mit zwei Fahrzeugen zu betreiben. Es müsste ein drittes Fahrzeug eingesetzt werden.

Mit einer konsequenten Busbevorzugung auf der Toggenburgerstrasse kann ein Fahrplan mit kürzeren Fahrzeiten Wil – Gähwil – Wil erstellt werden und somit so angepasst werden, dass ein annähernder 15-Minuten-Takt angeboten werden kann.

8. Erschliessung Wil-Nord

Aus einer intensiven Variantendiskussion haben sich drei Varianten herauskristallisiert, welche in diesem Kapitel vorgestellt und verglichen werden. Alle Varianten berücksichtigen die Beibehaltung des Angebots nach Braunau und Hosenruck (siehe Ziele, Kap. 5)

8.1 Ist-Zustand (2012)



- Linie **720** Wil – Bronschhofen – Braunau
- Linie **721** Wil – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelrich

Kennzahlen

Nutzen	
Erschlossene Einwohner	Stundentakt: 4000
	Halbstundentakt: 1000
	Viertelstundentakt: 0
Erschlossene Arbeitsplätze	Stundentakt: 720
	Halbstundentakt: 200
	Viertelstundentakt: 0
Kosten	
Fahrzeugeinsatz	NVZ: 1 Bus HVZ: 2 Busse
Abgeltung ca.	1,0 Mio CHF

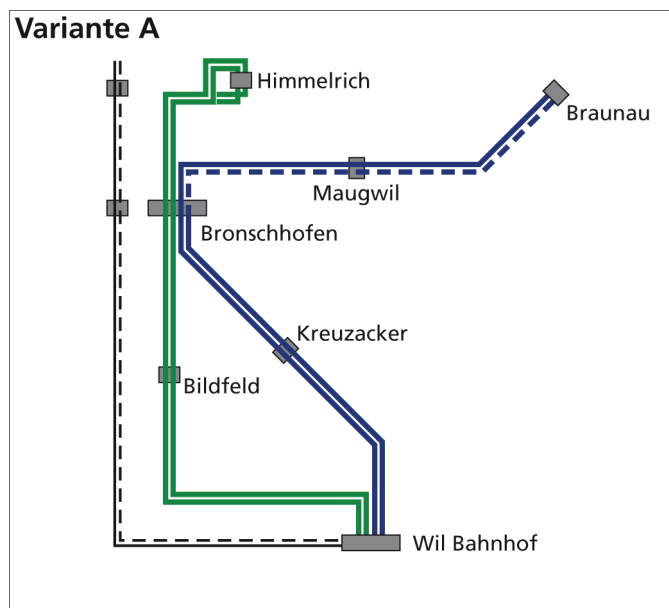
Linienportraits

720	Wil – Bronschhofen – Braunau
Takt	NVZ: 60-Minuten-Takt / HVZ: 30-Minuten-Takt
Fahrzeuge	NVZ: 0.5 Busse / HVZ: 1 Bus
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (IC) 22 min, von Zürich (IC) 6 min nach St.Gallen (S1) 6 min, nach Zürich (IC) 14 min
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Halbstundentakt mit Linie 721

721	Wil – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelrich
Takt	NVZ: 60-Minuten-Takt / HVZ: 30-Minuten-Takt
Fahrzeuge	NVZ: 0.5 Busse / HVZ: 1 Bus
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (S1) 5 min, von Zürich (IC) 8 min nach St.Gallen (IC) 4 min, nach Zürich (IC) 18 min
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Halbstundentakt mit Linie 720

8.2 Variante A

→ siehe Beilage 1



- Linie **BLAU** Wil – Bronschhofen – Braunau
- Linie **GRÜN** Wil – Bildfeld - Bronschhofen – Himmelrich

Kennzahlen

Nutzen	
Erschlossene Einwohner	Stundentakt: 200 Halbstundentakt: 3800 Viertelstundentakt: 1000
Erschlossene Arbeitsplätze	Stundentakt: 20 Halbstundentakt: 700 Viertelstundentakt: 200
Kosten	
Fahrzeugeinsatz	NVZ: 2 Busse HVZ: 2 Busse
Abgeltung ca.	1,2 Mio CHF

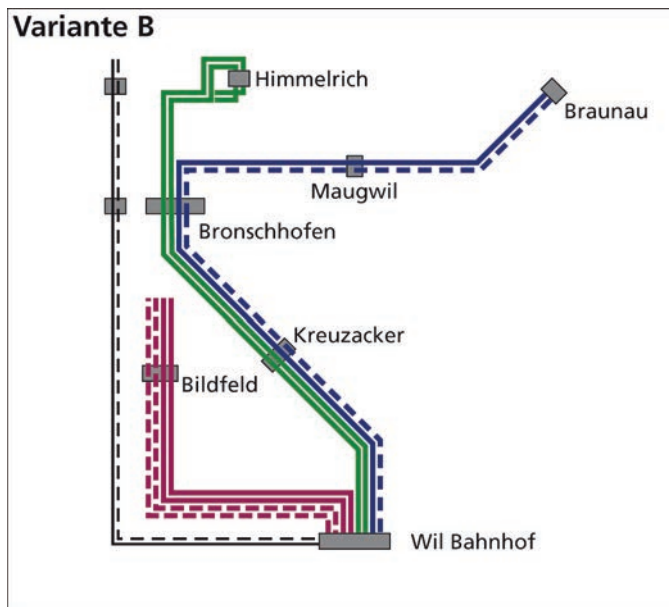
Linienportraits

BLAU	Wil – Bronschhofen – Braunau				
Takt	30-Minuten-Takt (Bronschhofen – Braunau während NVZ Stundentakt)				
Fahrzeuge	1 Bus				
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (S1) 15 min, von Zürich (IC) 4 min nach St.Gallen (RE) 5 min, nach Zürich (IC) 12 min von/nach alle Stadtbuslinien: 1 – 5 min				
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Viertelstundentakt mit Linie GRÜN				
Besonderes	-				
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	von Zürich	.52	.24		
	von St.Gallen	.43	(.22)		
	Wil Bahnhof ab	.00	.30	Braunau Dorf ab	.42 (.12)
	Wil Letten	.02	.32	B'hofen Gemeindehaus ab	.49 .19
	B'hofen Gemeindehaus	.03	.33	Wil Letten	.51 .21
	Braunau Dorf an	(.11)	.41	Wil Bahnhof an	.56 .26
				nach St.Gallen	.02
				nach Zürich	.10 .39

GRÜN	Wil – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelrich				
Takt	30-Minuten-Takt				
Fahrzeuge	1 Bus				
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (IC) 5 min, von Zürich (IC) 19 min nach St.Gallen (S1) 5 min, nach Zürich (IC) 27 min von/nach alle Stadtbuslinien: 1 – 5 min				
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Viertelstundentakt mit Linie BLAU				
Besonderes	Durchbindung mit Linie Neulanden möglich				
Fahrplan	von St.Gallen .08 .38				
(Grundraster ab 12 Uhr)	Wil Bahnhof ab	.13	.43	B'hofen Himmelrich ab	.02 .32
	B'hofen Im Mösli	.18	.48	B'hofen Gemeindehaus ab	.04 .34
	B'hofen Gemeindehaus	.20	.50	B'hofen Im Mösli	.05 .35
	B'hofen Himmelrich an	.24	.54	Wil Bahnhof an	.12 .42
				nach St.Gallen	.25 .47

8.3 Variante B

→ siehe Beilage 2



- Linie **BLAU** Wil – Bronschhofen – Braunau
- Linie **GRÜN** Wil – Bronschhofen – Himmelrich
- Linie **PINK** Wil – Bildfeld - Wil

Kennzahlen

Nutzen	
Erschlossene Einwohner	Stundentakt: 200
	Halbstundentakt: 4800
	Viertelstundentakt: 0
Erschlossene Arbeitsplätze	Stundentakt: 20
	Halbstundentakt: 900
	Viertelstundentakt: 0
Kosten	
Fahrzeugeinsatz	NVZ: 2 Busse
	HVZ: 3 Busse
Abgeltung ca.	1,5 Mio CHF

Linienportraits

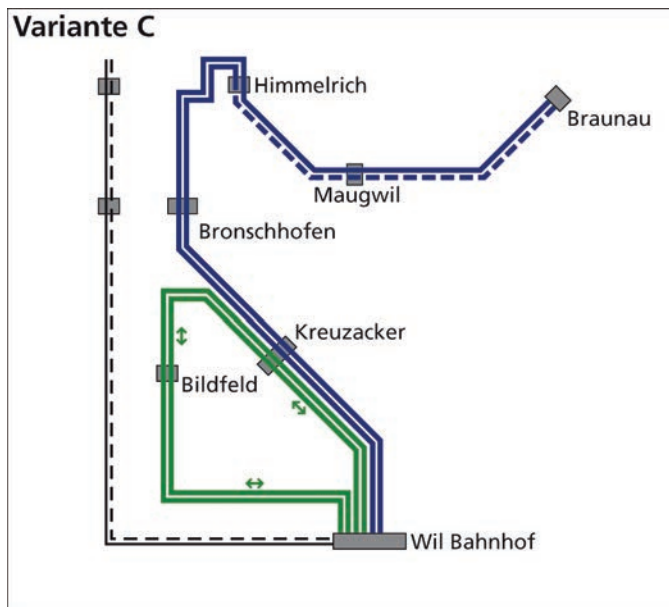
BLAU	Wil – Bronschhofen – Braunau			
Takt	NVZ: 60-Minuten-Takt. HVZ: 30-Minuten-Takt			
Fahrzeuge	NVZ: 0.5 Busse. HVZ: 1 Bus			
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (S1) 15 min, von Zürich (IC) 4 min nach St.Gallen (RE) 5 min, nach Zürich (IC) 12 min			
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Viertelstundentakt mit Linie GRÜN (NVZ nur 3 Kurse / h)			
Besonderes	Betrieblich verknüpft mit Linie PINK			
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	von Zürich	.52	.24	
	von St.Gallen	.43	(.22)	
	Wil Bahnhof ab	(.58) .28	Braunau Dorf ab	.43 (.13)
	Wil Letten	(.00) .30	B'hofen Gemeindehaus ab	.50 (.20)
	B'hofen Gemeindehaus	(.01) .31	Wil Letten	.52 (.22)
	Braunau Dorf an	(.09) .39	Wil Bahnhof an	.57 (.27)
			nach St.Gallen	.02
			nach Zürich	.10 .39

GRÜN	Wil – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelrich			
Takt	30-Minuten-Takt			
Fahrzeuge	1 Bus			
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (IC) 5 min, von Zürich (IC) 19 min nach St.Gallen (S1) 5 min, nach Zürich (IC) 27 min			
Überlagerungen	Wil – Bronschhofen: Viertelstundentakt mit Linie BLAU (NVZ nur 3 Kurse / h)			
Besonderes	-			
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	von St.Gallen	.08	.38	
	Wil Bahnhof ab	.13 .43	B'hofen Himmelrich ab	.03 .33
	Wil Letten	.15 .45	B'hofen Gemeindehaus ab	.05 .35
	B'hofen Gemeindehaus	.16 .46	Wil Letten	.07 .37
	B'hofen Himmelrich an	.20 .50	Wil Bahnhof an	.12 .42
			nach St.Gallen	.25 .47

PINK	Wil – Bildfeld			
Takt	NVZ: 15/45-Minuten-Takt. HVZ: 15-Minuten-Takt			
Fahrzeuge	NVZ: 0.5 Busse. HVZ: 1 Bus			
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (IC) 5 min, von Zürich (IC) 4 min nach St.Gallen (S1) 13 min, nach Zürich (IC) 12 min			
Überlagerungen	Betrieblich verknüpft mit Linie BLAU			
Besonderes	-			
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	von Zürich	.52	.24	
	von St.Gallen	.08	.38	
	Wil Bahnhof ab	.58 .13 (.27) (.43)	B'hofen Im Mösli an	.05 .20 (.35) (.50)
	B'hofen Im Mösli an	.04 .19 (.34) (.49)	Wil Bahnhof an	.12 .27 (.42) (.57)
			nach St.Gallen	.25 .47
			nach Zürich	.39 .10

8.4 Variante C

→ siehe Beilage 3



- Linie **BLAU** Wil – Bronschhofen - Himmelrich – Braunau
- Linie **GRÜN** Wil – Bildfeld – Wil

Kennzahlen

Nutzen	
Erschlossene Einwohner	Stundentakt: 200
	Halbstundentakt: 3500
	Viertelstundentakt: 1300
Erschlossene Arbeitsplätze	Stundentakt: 20
	Halbstundentakt: 800
	Viertelstundentakt: 100
Kosten	
Fahrzeugeinsatz	NVZ: 2 Busse HVZ: 2 Busse
Abgeltung ca.	1,4 Mio CHF
Ausbau alte Maugwilerstrasse	1,9 Mio CHF

Linienportraits

BLAU	Wil – Bronschhofen – Himmelrich – Braunau			
Takt	30-Minuten-Takt (Himmelrich – Braunau während NVZ Stundentakt)			
Fahrzeuge	1 Bus			
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (S1) 15 min, von Zürich (IC) 4 min nach St.Gallen (RE) 5 min, nach Zürich (IC) 12 min			
Überlagerungen	Wil – Letten: Viertelstundentakt mit Linie GRÜN			
Besonderes	Ausbau der alten Mäugwilerstrasse erforderlich			
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	<i>von Zürich</i>		<i>.52 .24</i>	
	<i>von St.Gallen</i>		<i>.43 (.22)</i>	
	Wil Bahnhof ab	.58 .28	Braunau Dorf ab	.42 (.12)
	Wil Letten	.00 .30	B'hofen Himmelrich	.48 .18
	B'hofen Gemeindehaus	.01 .31	B'hofen Gemeindehaus ab	.50 .20
	B'hofen Himmelrich	.04 .34	Wil Letten	.52 .22
	Braunau Dorf an	(.11) .41	Wil Bahnhof an	.57 .27
			<i>nach St.Gallen</i>	<i>.02</i>
			<i>nach Zürich</i>	<i>.10 .39</i>

GRÜN	Wil – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelrich			
Takt	30-Minuten-Takt			
Fahrzeuge	1 Bus			
Anschlüsse	Wil Bahnhof: von St.Gallen (IC) 5 min, von Zürich (IC) 19 min nach St.Gallen (S1) 5 min, nach Zürich (IC) 27 min			
Überlagerungen	Wil – Letten: Viertelstundentakt mit Linie BLAU			
Besonderes	Schlaufe wird in beide Richtungen befahren 15-Minuten-Takt für Bildfeld (alternierende über Bronschhoferstrasse oder West-quartier) Durchbindung mit Linie Neulanden möglich			
Fahrplan (Grundraster ab 12 Uhr)	<i>von St.Gallen</i>		<i>.08 .38</i>	
	Wil Bahnhof ab	.13 .43	B'hofen Himmelrich ab	.02 .32
	B'hofen Im Mösli	.18 .48	B'hofen Gemeindehaus ab	.04 .34
	B'hofen Gemeindehaus	.20 .50	B'hofen Im Mösli	.05 .35
	B'hofen Himmelrich an	.24 .54	Wil Bahnhof an	.12 .42
			<i>nach St.Gallen</i>	<i>.25 .47</i>

8.5 Vergleich

	Ist-Zustand	Variante A	Variante B	Variante C
Potenzial 15-min-Takt	0 E 0 A	1000 E 200 A	0 E 0 A	1300 E 100 A
Potenzial 30-min-Takt	1000 E 200 A	3800 E 700 E	4800 E 900 E	3500 E 800 A
Kosten Betrieb	1,0 Mio CHF	1,2 Mio CHF	1,5 Mio CHF	1,4 Mio CHF
Kosten Infrastruktur		-	-	Ausbau alte Maugwilerstrasse 1,9 Mio CHF
Durchbindung mit Neulanden		möglich	nicht möglich	möglich

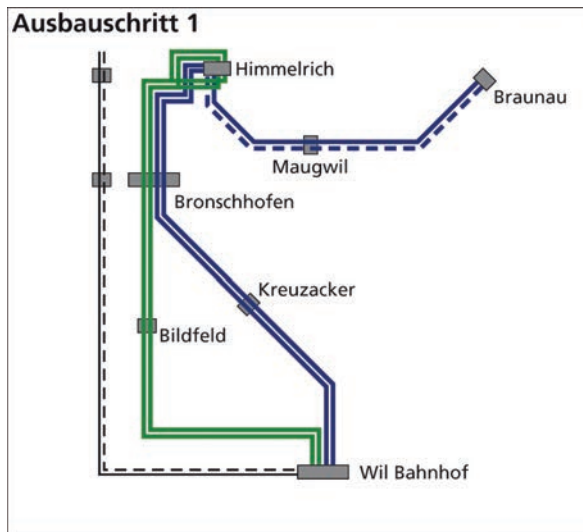
Erkenntnisse

- Variante B ist sehr teuer, generiert aber bzgl. Potenzial am wenigsten Mehrnutzen.
- Variante C erschliesst die Bevölkerung leicht besser als Variante A.
- Variante C benötigt den teuren Ausbau der alten Maugwilerstrasse zwischen Himmelrich und Maugwil.

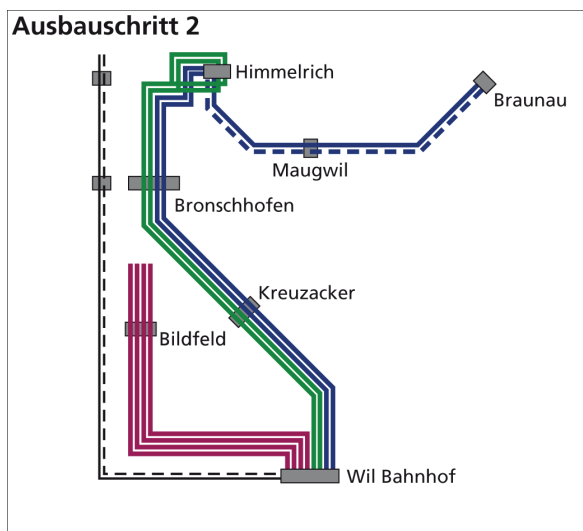
8.6 Empfehlung asa

- Die Variante A soll umgesetzt werden. Mit Variante A wird der Dorfkern von Bronschhofen viertelstündlich erschlossen. Die Gebiete Himmelrich, Bildfeld, Westquartier und Letten erhalten neu den Halbstundentakt. Die zusätzlichen Kosten gegenüber dem heutigen Angebot sind vergleichsweise klein. Zudem ist die Variante einfach umzusetzen, da keine Infrastrukturmassnahmen nötig sind.
 Die Linie Wil – Himmelrich weist genügend Wendezeit in Himmelrich auf. Somit kann die verspätungsanfällige Linie nach Neulanden mit der Linie nach Bronschhofen verknüpft werden, womit ein deutlich stabilerer Fahrplan entsteht. Die Durchbindung ist auch für die Passagiere sinnvoll – sie ermöglicht direkte Fahrten aus allen Bronschhofer Quartieren zu den zentral gelegenen Haltestellen Rose und Adler.
- Mit Variante A stehen ganztags stündlich zwei Fahrlagen pro Richtung zur Verfügung, in welchem die Busse die Schüler zwischen Maugwil und Bronschhofen transportieren können. Diesbezüglich müssen im Rahmen der Detailausarbeitung des Fahrplans die Bedürfnisse von Schule und Pendlerverkehr (Taktfahrplan, Bahnanschlüsse) koordiniert werden.

Ausbaumöglichkeiten



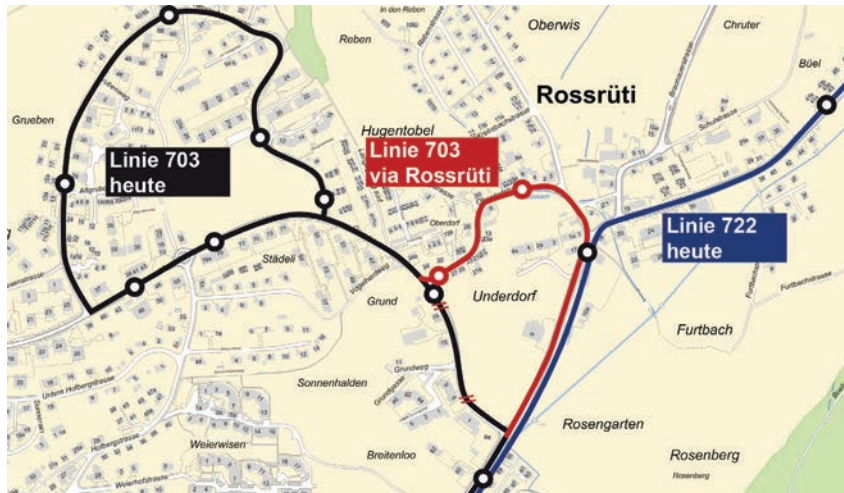
Mittelfristig kann mit dem Ausbau der alten Maugwilerstrasse zwischen Himmelrich und Maugwil die Linie Wil – Braunau über Himmelrich geführt werden. Der Ausbau ist relativ teuer (ca 1.9 Mio CHF), ermöglicht aber für das Quartier Himmelrich einen Viertelstundentakt mit nur leicht höheren Betriebskosten, da keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt werden. Dieser Ausbauschritt ist nur bei genügend Fahrgastpotenzial im Gebiet Himmelrich sinnvoll.



Längerfristig können mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges auch die Gebiete Bildfeld und Letten viertelstündlich erschlossen werden. Das zusätzliche Fahrzeug verkehrt zwischen Wil und im Möli im Viertelstundentakt (Durchbindung mit Linienast nach Wilerwald möglich), die beiden Linien aus Bronschhofen verkehren nun beide über die Bronschhoferstrasse, womit auch die Haltestellen Letten, Kreuzacker und Eggfeld viertelstündlich bedient werden.

8.7 Erschliessung Rossrüti

Um die öV-Erschliessung von Rossrüti zu verbessern, wurde geprüft, ob die Stadtbuslinie 705 Wil Bahnhof – Langegg durch den Ortsteil Rossrüti geführt werden könnte.



Die Linienführung ist grundsätzlich möglich, verursacht jedoch ca. 2 min zusätzliche Fahrzeit pro Richtung. Die Busse kommen daher ca. 4 min später am Bahnhof Wil an, womit sich ebenfalls die Abfahrt der Linie 702 Richtung Wilen verschiebt. Somit verschlechtern sich die Anschlüsse für Wilen (Umsteigezeit von den Intercity-Zügen neu 12 – 14 Minuten).

Mit einer Linienführung durch den Ortsteil Rossrüti würden ca. 300 Einwohner und ca. 100 Arbeitsplätze neu im Viertelstundentakt erschlossen (heute sind bereits 300 Einwohner und 100 Arbeitsplätze durch die Linie 703 erschlossen).

Nachteile müssten die Bewohner von Wilen, dem Südquartier sowie der Quartiere Neu- und Altgruben in Kauf nehmen. Für Wilen und das Südquartier (ca. 3000 Einwohner, 500 Arbeitsplätze) verschlechtern sich die Zugsanschlüsse am Bahnhof Wil, für Alt- und Neugruben (ca. 1000 Einwohner) verlängert sich die Fahrzeit ins Stadtzentrum und zum Bahnhof Wil um ca. 2 min. Diese Gebiete haben bereits mit der Konzeptanpassung im Jahr 2009 längere Fahrzeiten erhalten (früher fuhren die Busse über die Hofbergstrasse bzw. Oelbergstrasse direkt ins Zentrum).

Fazit, Empfehlung

Mit einer Linienführung der Linie 703 via Rossrüti Oberdorf würden 300 Einwohner von einer verbesserten Erschliessung profitieren. 1000 Einwohner hätten längere Fahrzeiten (Altgruben, Neugruben), 3000 Einwohner haben schlechtere Anschlüsse (Südquartier/Wilen).

Der Fahrplan wird weniger stabil, insbesondere für Fahrten von Wilen nach Wil (bei Verspätungen werden die Züge nach Zürich und St.Gallen nicht mehr erreicht).

Es wird daher empfohlen, die Linienführung nicht zu ändern.

9. Korridor Hubstrasse / Westquartier

9.1 Ist-Zustand Westquartier

Das Westquartier wird heute von zwei Buslinien erschlossen:

- Linie 721 Wil – Bildfeld – Himmelrich (Stundentakt mit HVZ-Verdichtung)
Linienführung via Gallusstrasse
- Linie 735 Wil – Sirnach – Fischeningen
Linienführung via Zürcherstrasse

Das Gebiet wird nur in der Hauptverkehrszeit halbstündlich erschlossen.

Das Gebiet Lenzenbühl soll entwickelt werden. Gemäss revidierter Nutzungsplanung ist hier ein dichtes Wohngebiet geplant. Spätestens mit der Entwicklung dieses Areals muss dieses Gebiet mindestens halbstündlich erschlossen werden.

9.2 Ist-Zustand Hubstrasse

Die Hubstrasse wird heute durch zwei Buslinien befahren:

- Linie 733 Wil – Littenheid (Stundentakt mit HVZ-Verdichtung)
- Linie 734 Wil – Sirnach – Eschlikon – Dussnang (Stundentakt mit HVZ-Verdichtung)

Die beiden Buslinien verkehren stadtauswärts unmittelbar hintereinander, womit nur in eine Richtung ein ganztägiger Halbstundentakt angeboten werden kann.

Im Gebiet entlang der Hubstrasse befinden sich sehr viele Arbeitsplätze und die Kantonsschule Wil mit über 500 Schülern aus der ganzen Region.

Das Gebiet soll mindestens während der Hauptverkehrszeit halbstündlich erschlossen werden.

9.3 Lösungsansatz

Die beiden Linien 734 und 735 sollen zwischen Sirnach und Wil beide über die Zürcherstrasse geführt werden und um 30 Minuten versetzt fahren, damit zwischen Wil und Sirnach ganztägig ein Halbstundentakt angeboten werden kann.

Die Verdichtungskurse auf den Linien 734 und 735, welche auch für Fischeningen, Dussnang, Bichelsee und Eschlikon einen Halbstundentakt während der HVZ ermöglichen, sollen jeweils ab Gloten über die Kantonsschule zum Bahnhof Wil geführt werden.

Damit können folgende Ziele erreicht werden:

- Ganztägig halbstündlich Erschliessung des Entwicklungsgebiets Lenzenbühl und der Klinik.
- Halbstundentakt in der HVZ ab Kantonsschule nach Sirnach mit stündlichen Direktverbindungen nach Eschlikon – Bichelsee und Fischeningen.

9.4 Empfehlung

Kurzfristig besteht kein Handlungsbedarf. Mit dem im Kapitel 8 vorgeschlagenen Angebot soll das Westquartier ab Dezember 2013 halbstündlich erschlossen werden.

Mittelfristig wird der Kanton Thurgau das öV-Angebot im Gebiet Wil – Sirnach – Eschlikon – Fischingen überprüfen müssen. Dies aufgrund folgender Entwicklungen:

- Entwicklungsschwerpunkt Wil-West (gemäss Agglomerationsprogramm)
- Erschliessung Fachmarkt Sirnach (bei Realisierung wird eine halbstündliche Buser-schliessung ab den Bahnhöfen Wil, Münchwilen und Sirnach verlangt)
- Problematik knappe Fahrzeiten Linie 734

Die Stadt Wil soll sich im Rahmen der Angebotsüberprüfung dafür einsetzen, dass auf dem Korridor Zürcherstrasse die Busse mindestens im Halbstundentakt verkehren. Dies insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung im Gebiet Lenzenbühl.

10. Fürstenlandstrasse / St.Gallerstrasse

10.1 Problematik

Die Regionalbusse aus Zuzwil verkehren über Spital und Stadtzentrum und sind somit die einzigen Regionalbuslinien, welche nicht auf dem direktesten Weg zum Bahnhof Wil führen.

10.2 Lösungsansatz

Es wurde geprüft, ob die Regionalbusse direkt über die St.Gallerstrasse geführt werden können. Versetzt dazu würde die Buslinie 706 vom Bahnhof über die St.Gallerstrasse und Fürstenlandstrasse zum Spital geführt werden. Auf dem gemeinsamen Abschnitt Stadt-/Regionalbus (Wil – Wilerwald) würde so weiterhin ein Viertelstundentakt angeboten. In Wilerwald ist es möglich, aus Zuzwil kommend Richtung Spital umzusteigen (und umgekehrt).

10.3 Empfehlung

Eine Umlegung der Regionalbuslinien bringt ausser der direkten Linienführung nur Nachteile. Die Fahrzeiten bleiben ungefähr gleich (die Strecke über die St.Gallerstrasse ist zwar kürzer, dafür treten deutlich mehr Stausituationen auf). Zudem würde die Region die gute Anbindung an das Spital verlieren (nebst den Direktverbindungen nach Zuzwil, Uzwil etc. entfallen auch die guten Anschlüsse an die Züge im Bahnhof Wil. Zudem müsste die Stadtbuslinie dann auch abends und an Sonntagen betrieben werden, was an der St.Gallerstrasse zu einem deutlichen Überangebot führen würde.

Es wird daher empfohlen, das bestehende Konzept nicht anzupassen.

Längerfristig, wenn von Zuzwil her die Regionalbusse im Viertelstundentakt nach Wil fahren, ist das Konzept wieder zu überprüfen.

10.4 Neue Regionallinie Wil - Zuzwil

Ab Dezember 2013 wird zwischen Wil und Zuzwil eine neue, zusätzliche Linie eingeführt. Die Linie 727 verkehrt stündlich als Schnellkurs ab Bahnhof Wil direkt über die St.Gallerstrasse nach Zuzwil, ohne Bedienung vom Spital und Züberwangen.

Abklärungen von PostAuto Ostschweiz und dem Amt für öffentlichen Verkehr haben ergeben, dass die Linie 727 zwischen Zuzwil und Wil zwei Haltestellen bedienen kann. Aus Sicht der Stadt Wil sind folgende zwei Haltestellen zu bedienen:

- Stadtmarkt

Die Haltestelle Stadtmarkt liegt unmittelbar beim Einkaufszentrum Stadtmarkt und in kurzer Fussdistanz (150 m) zur Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse. So-

mit können die Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze im Stadtzentrum direkt erreicht werden.

- Weidle

Die Haltestelle Weidle weist mit ca. 120 Ein-/Aussteiger die höchsten Frequenzen auf dem Stadtbus-Linienast nach Wilerwald auf. Im Einzugsgebiet von 400 m Fussweg befinden sich 1300 Einwohner und 100 Arbeitsplätze. Spital, Pflegezentrum und Friedhof sind ca. 400 – 500 m Fussweg entfernt.

Da die Linie 727 auch an Sonntagen verkehren wird, kann die öV-Erschliessung im Gebiet Weidle-Waldau verbessert werden.

11. Sonntagsangebot

Die Regionallinien (ausser Linie 721) verkehren alle auch an Sonntagen. Grundsätzlich werden die meisten Linien im Stundentakt angeboten. Auf einigen Linien bestehen am Vormittag einige Taktlücken (Zweistundentakt). Auf den Achsen nach Zuzwil und Schwarzenbach (ab Dezember 2013) verkehren die Busse im Halbstundentakt.

11.1 Ist-Situation Wil

Auf den Stadtbuslinien (und Linie 721) fehlt ein Angebot an Sonntagen.

Die Darstellung der öV-Erschliessung an Sonntagen zeigt drei grosse Erschliessungslücken:

- Hofberg/Gruben
- Waldau/Reuttistrasse
- Südquartier/Wilen

Die grössten Erschliessungslücken bestehen am Hofberg, im Südquartier (und Wilen TG) sowie im Gebiet Reuttistrasse – Waldau.

11.2 Ist-Situation Bronschhofen

Bronschhofen wird sonntags durch die Bahnlinie Wil – Weinfelden und die Buslinie 720 Wil – Braunau stündlich bedient. Rossrüti wird durch die Linie 722 Wil - Hosenruck ebenfalls stündlich bedient.

Das Gebiet Himmelrich ist an Sonntagen nur über die Haltestelle Bronschhofen AMP erreichbar. Ebenfalls nicht erschlossen ist das Gebiet um die Haltestelle Bildfeld Mitte.

11.3 Lösungsansatz

Die Linien 702, 703 und 704 sollen an Sonntagen stündlich bedient werden. Dies ist mit einem Fahrzeugumlauf machbar. Somit können die Gebiete Hofberg (mit Turm), Südquartier (mit Sportpark Bergholz), Wilen TG und Reuttistrasse (mit Sportanlagen und Alterswohnungen) stündlich erschlossen werden.

Es soll bewusst an den Linienführungen, welche Montag – Samstag gelten, festgehalten werden (keine Sammelkurse oder Linienkombinationen). Somit kann auch an Sonntagen ein klares und leicht verständliches öV-System angeboten werden.

Zudem verkehrt die neue Regionallinie 727 auch die Haltestelle Weidle, womit auch das Gebiet Weidle - Waldau stündlich erschlossen werden kann.

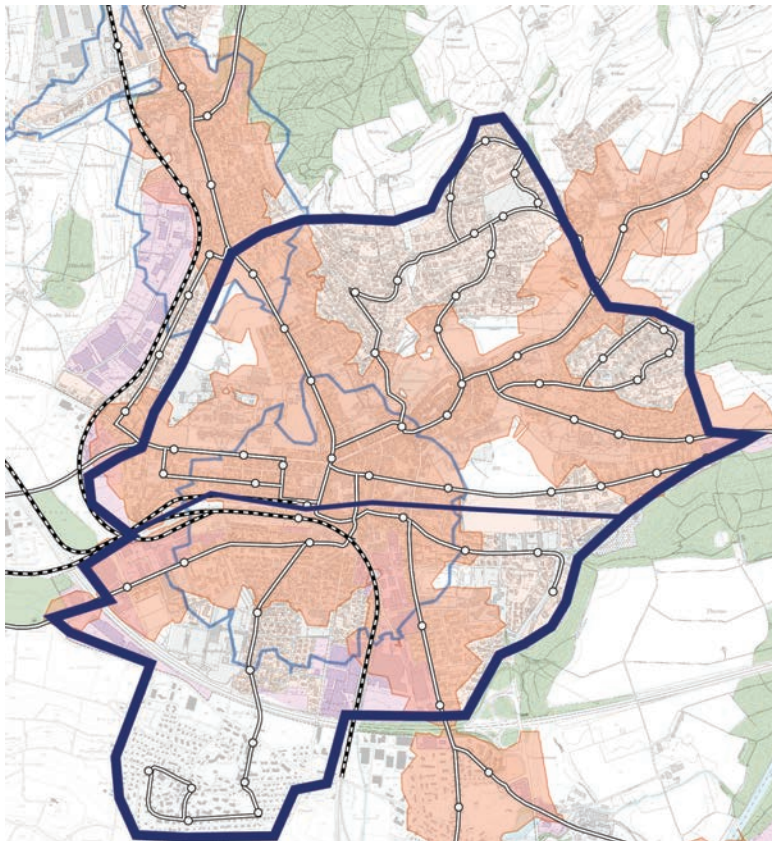
12. Abenderschliessung

Die Regionallinien (ausser Linie 721) verkehren alle bis 23.00 Uhr (Freitag und Samstag bis Mitternacht) im Stundentakt. Auf den Achsen nach Zuzwil und Schwarzenbach (ab Dezember 2013) sogar im Halbstundentakt.

12.1 Ist-Situation Wil

Heute verkehren die Stadtbuslinien (und die Linie 721) nur bis 20 Uhr. Danach verkehrt auf Stadtgebiet Wil (und Wilen TG) das Abendtaxi. Das Abendtaxi verkehrt bis 23.30 Uhr (Fr und Samstag bis 0.30 Uhr) viertelstündlich ab Bahnhof Wil und bringt die Fahrgäste vor die Haustüre. Eine Rückfahrt zum Bahnhof oder ein Einstieg an einem anderen Ort ist nicht möglich.

Für das Abendtaxi-Angebot sind heute 2 Fahrzeuge im Einsatz.



Bedienungsgebiet des Abendtaxi-Angebots heute. Ein Fahrzeug bedient den nördlichen Teil, ein Fahrzeug den südlichen Teil der Stadt Wil (und Wilen). Bronschhofen wird nicht bedient.

12.2 Ist-Situation Bronschhofen

Die Bahnlinie Wil – Weinfelden bedient die Haltestellen Bronschhofen und Bronschhofen AMP stündlich bis 23.00 Uhr (Freitag und Samstag bis 0.00 Uhr).

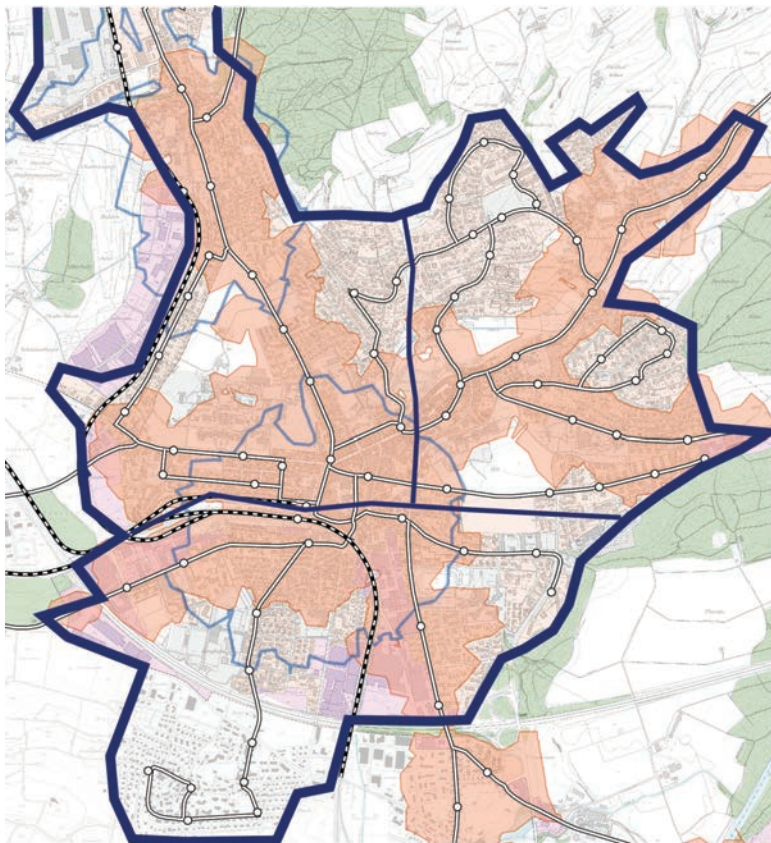
Die Buslinie 720 Wil – Bronschhofen verkehrt ebenfalls stündlich bis 23.30 (Freitag und Samstag bis 0.30) und bedient zusätzlich das Himmelrich. Die Linie 721 Wil – Himmelrich verkehrt nur bis 19 Uhr.

Das Gebiet Himmelrich wird am Abend von der Linie 720 Wil – Braunau über eine Stichfahrt erschlossen.

12.3 Lösungsansatz

Grundsätzlich ist das ganze Siedlungsgebiet der vereinigten Gemeinde auch nach 20 Uhr erschlossen. In Bronschhofen und Rossrüti besteht aber nur eine stündliche Erschliessung über die Regionallinien.

Um die Gebiete Himmelrich, Bronschhofen Dorf, Bildfeld und Rossrüti im gleichen Standard wie die Quartiere der heutigen Stadt Wil zu erschliessen, wird eine Erweiterung des Abendtaxi-Angebots empfohlen. Mit einem dritten Fahrzeug können die obengenannten Quartiere zusätzlich durch das Abendtaxi bedient werden.



Mit einem zusätzlichen Fahrzeug können auch Rossrüti sowie die Bronschhofer Gebiete Bildfeld, Dorf und Himmelrich bedient werden.

Abdeckung

Durch die Erweiterung des Abendtaxis werden folgende Gebiete zusätzlich bedient:

Bronschhofen

- Quartiere Bildfeld, Dorf und Himmelrich
- Hauptstrasse bis Hausnummer 64c
- AMP-Strasse bis Hausnummer 35
- Maugwilerstrasse bis Hausnummer 22
- Weierhofstrasse bis Hausnummer 22

Rossrüti

- Quartiere Oberdorf, Dorf, Freudenberg
- Konstanzerstrasse bis Hausnummer 78
- Braunauerstrasse bis Hausnummer 15a
- Freudenbergstrasse bis Hausnummer 27

Die Weiler Dreibrunnen, Trungen, Möriken, Uerental, Boxloo und Gampen werden nicht bedient. Diese Gebiete werden auch tagsüber nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Zudem müssen die Taxi-Fahrzeuge innerhalb 15 Minuten wieder am Bahnhof Wil zurück sein, was bei Fahrten bis in die genannten Weiler unmöglich wäre.

Maugwil wird nicht durch das Abendtaxi erschlossen, behält aber mit der Linie 720 Wil – Braunau weiterhin eine stündliche Abenderschliessung.

Anpassung Regionallinie 720 Wil - Braunau

Bei einer Erweiterung des Abendtaxis auf das Gebiet Himmelrich wird die zusätzliche Schlaufe durchs Himmelrichquartier im Abendangebot der Linie 720 aufgehoben. Das Gebiet Himmelrich verliert damit die stündliche zuschlagsfreie Anbindung ab Bahnhof Wil mit stündlicher Rückfahrmöglichkeit zum Bahnhof Wil. Dafür erhält das Gebiet – analog zu den Wiler Quartieren viertelstündliche Verbindungen ab Bahnhof Wil (mit Zuschlag und ohne Rückfahrmöglichkeit).

Vergleich

	Abenderschliessung mit Linie 720 Wil - Braunau	Abenderschliessung mit Abendtaxi
Verbindungen pro Stunde ab Wil Bahnhof zwischen 20 – 23.30 Uhr	1	4
Anschlussqualität von den Zügen	Nur aus Richtung Zürich kurze Umsteigezeiten	Sehr gut, kurze Umsteigezeiten von den Intercity-Zügen aus Zü- rich und St.Gallen
Haustür-Service	Nein	Ja
Tarife	Kein Zuschlag	Zuschlag 3.– Fr.
Rückfahrmöglichkeit Himmelrich → Bahnhof Wil	Ja, stündlich	Nein
Erschliessung an Sonntagabenden	Ja, stündlich	Nein

Empfehlung

Es wird empfohlen, das Abendtaxi auszubauen. Somit können die Gebiete Bildfeld, Bronschhofen Dorf, Himmelrich und Rossrüti mit demselben Angebot wie alle übrigen Wiler Quartiere erschlossen werden. Das Gebiet Himmelrich verliert zwar sowohl die zuschlagsfreie Verbindung als auch die Rückfahrmöglichkeit, Erfahrungen aus Wil zeigen jedoch, dass der Haustür-Service sehr geschätzt wird und dass abends die Nachfrage aus den Quartieren in Richtung Stadtzentrum / Bahnhof sehr klein ist.

13. Aufwärtskompatibilität Fahrplan 2018

Für das Jahr 2018 ist ein Ausbau des Fernverkehrs auf der Strecke Zürich – St.Gallen geplant. Die Stadt Wil setzt für zusätzliche Zugshalte in Wil ein (Bericht „IC-Halt Wil, Planungsbüro Jud). Zurzeit werden – nebst dem offiziell geplanten 4-Zug-Konzept – weitere drei Varianten diskutiert.

Die Varianten unterscheiden sich in bzgl. Fahrlagen der Züge. Eine Anbindung des viertelstündlichen Stadtbusangebots ist aber überall möglich:

13.1 4-Zug-Konzept Fernverkehr

- Stadtbusse treffen sich um 00/30 (IR Zürich, S-Bahn St.Gallen) und um 15/45 (S12 Zürich) am Bahnhof Wil
- Fahrlage der Stadtbusse den ganzen Tag gültig

13.2 Variante IC-Halt Wil

- Stadtbusse treffen sich um 00/30 (IR Zürich, IC St.Gallen) und um 15/45 (IC Zürich, IR St.Gallen)
- Fahrlage der Stadtbusse den ganzen Tag gültig

13.3 Variante IC-Flügelzüge

- Gleiche Fahrlagen für Stadtbusse wie heute
- Verschiedene Fahrlagen für Stadtbusse vormittag/nachmittag

13.4 Variante S11

- Stadtbusse kommen vormittags um .55/.25 (IR Zürich, IR St.Gallen) und .10/.40 (S11 Zürich, S11 St.Gallen) an
- Stadtbusse fahren nachmittags um .05/.35 (IR Zürich, IR St.Gallen) und .20/.50 (S11 Zürich, S11 St.Gallen) an
- Verschiedene Fahrlagen vormittag/nachmittag

13.5 Empfehlung

Das Stadtbuskonzept wird – je nach Fernverkehrsangebot ab 2018 – teilweise angepasst werden müssen. Insbesondere die Fahrlagen müssen wahrscheinlich verschoben werden. Aufgrund des neuen Angebots der S-Bahn in Richtung Zürich wird es möglich sein, vier Verbindungen pro Stunde nach Zürich anbieten zu können.

Im Detail soll geprüft werden, ob die Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt Bahnhof – Adler so gelegt werden können, dass ein annähernder 7,5-Minuten-Takt entstehen würde.

14. Kantonale Vorgaben

14.1 Vergleich mit Angebotsstandards

Der Kanton St.Gallen hat für das ÖV-Angebot Standards definiert. Das Zentrum Wil-Bronschhofen wird als „Feinerschliessung Typ 2“ definiert. Für diese Stufe gelten folgende Anforderungen:

- Anbindung Regionalverkehr (Bahnangebot) Viertelstundentakt
- Feinerschliessung: mindestens 70% der Bevölkerung im Viertelstundentakt erschlossen.
- Abends und an Sonntagen genügt die Feinerschliessung im Halbstundentakt.

Die Standards bzgl. Bahnanbindung werden ab Dezember 2013 klar erfüllt. Ab diesem Zeitpunkt bestehen nach St.Gallen und Winterthur mindestens vier Verbindungen pro Stunde. Durch das halbstündliche Fernverkehrsangebot und die Regionalverbindungen nach Weinfelden, Frauenfeld und Rapperswil ist Wil sehr gut an die nationalen und regionalen Zentren angebunden.

Feinerschliessung Montag – Freitag

	15-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
Heute Wil	13'500	1'700	2'300
Heute Bronschhofen	400	900	2'500
Heute Gesamt	13'900	2'600	4'800
Konzept 2014	16'500	4'100	700

Wil deckt mit dem Stadtbussystem heute ca. 75% der Einwohner im Viertelstundentakt ab. Mit dem heutigen Angebot werden in der vereinigten Stadt jedoch nur noch 62% der Einwohner im Viertelstundentakt erschlossen sein.

Durch das vorliegende Konzept verbessert sich die Erschliessung in Bronschhofen und entlang der Toggenburgerstrasse: neu werden 74% der Einwohner nicht weiter als 300m von einer viertelstündlich bedienten Bushaltestelle leben.

Feinerschliessung Sonntag

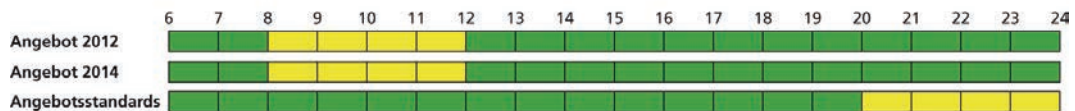
	30-min-Takt	60-min-Takt
Heute Wil	4'400	7'500
Heute Bronschhofen	0	2'400
Heute Gesamt	4'400	9'900
Konzept 2014	6'900	12'100

Heute werden nur 25% der Einwohner Wils im Halbstundentakt erschlossen. Durch den Ausbau wird der Anteil in der vereinigten Stadt auf 30% steigen. Zudem

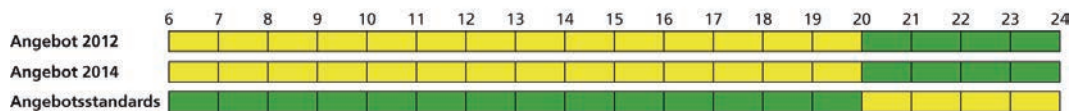
steigt auch der Anteil der im Stundentakt erschlossenen Gebiete: Neu sind 85% der Einwohner mindestens stündlich erschlossen.

Vergleich Taktangebot Feinerschliessung

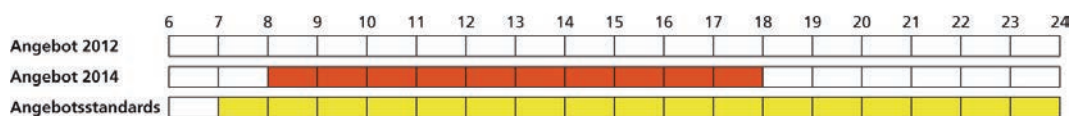
Angebot Montag - Freitag



Angebot Samstag



Angebot Sonntag



■ Viertelstundentakt
 ■ Halbstundentakt
 ■ Stundentakt

- Montag – Freitag werden die Anforderungen grösstenteils erfüllt. Zwar verkehrt der Stadtbus von ca. 8 bis 12 Uhr nur im Halbstundentakt, dafür bestehen dank Abendtaxi bis Mitternacht viertelstündliche Verbindungen ab Bahnhof in die Quartiere.
- Am Samstag verkehren die Stadtbuslinien nur halbstündlich, in den Angebotsstandards ist jedoch ein Viertelstundentakt vorgesehen. Aufgrund der Nachfrage ist der Viertelstundentakt an Samstagen noch nicht nötig. In einem späteren Entwicklungsschritt sollte aber die Einführung des Viertelstundentakts auch an Samstagen geprüft werden – zumindest am Nachmittag bis Ladenschluss.
- Am Sonntag wird mit der Einführung des Stundentaktes auf drei Stadtbuslinien die Feinerschliessung deutlich verbessert. Noch liegt das Sonntagsangebot aber noch deutlich unter den Anforderungen des Kantons.

14.2 Massnahmen Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm Wil sind folgende Massnahmen enthalten, die das ÖV-Angebot in Wil betreffen:

WW 1.4	Bahnhalte Frauenfeld-Wil-Bahn Mit dem Bau des Autobahnanschlusses Wil-West wird eine Verlegung des Bahntrassees der FW-Bahn nötig. Im Zuge dieser Verlegung und im Hinblick auf die Realisierung des ESP Wil-West, wird die Verlegung des Bahntrassees mit dem Bau einer neuen Bahnhaltestelle Wil-West verbunden.	Geschätzte Inbetriebnahme 2017
WW 1.5	Bushaltestellen ESP Wil-West Zur ÖV-Erschliessung des ESP Wil-West soll jeweils eine neue Bushaltestelle an der Sirnacherstrasse und der Zürcherstrasse gebaut werden. Die Haltestellen sind im Rahmen der Strassenanpassungen der Netzer-gänzung Nord und des Autobahnanschlusses Wil-West durchzuführen.	Geschätzte Inbetriebnahme 2018
ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzer-gänzungen Nord und Grünastrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderungen sichergestellt. Das BGK Toggenburgerstrasse reicht vom Rudenzburgknoten (Wil) bis zum Kreisel Flawilerstrasse (Rickenbach) (1'000 m). Das BGK umfasst die Einrichtung einer Busspur in Richtung Stadtzentrum.	Geschätzte Inbetriebnahme 2017
ZEW 1.13	BGK untere Bahnhofstrasse Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzer-gänzungen Nord und Grünastrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderungen sichergestellt. Das BGK Untere Bahnhofstrasse verläuft auf der Achse Untere Bahnhofstrasse – Mattstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Kreisel Toggenburgerstrasse (500 m). Das BGK umfasst auf der Unteren Bahnhofstrasse die Einrichtung einer Busspur vom Bahnhof in Richtung Mattstrasse.	Geschätzte Inbetriebnahme 2018
ÖV 1.1	Aufwertung Bahnhof Wil Aufwertung und Umbau des Bahnhofplatzes. Die derzeitige Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend, da die Platzverhältnisse beschränkt sind: zu wenige Buskanten, nicht überdacht, zu wenige und dezentrale Veloabstellanlagen, Anlieferung auf Fussgängerachsen, ungenügende der Einmündungen für den Busverkehr etc. Die Stadt Wil ergreift 2012 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Einlenker für den Busverkehr. Langfristig muss die Situation jedoch baulich angepasst werden. Mit einer Überarbeitung des Projektes "slow motion" im Jahr 2012 wird die Umgestaltung des Bahnhofplatzes konkretisiert. Das Gleis der fw-Bahn soll direkt Gleis 1 zu liegen kommen. Für den LV wird mit der Öffnung der ehemaligen Postunterführung eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Zudem	Geschätzte Inbetriebnahme 2016 – 2018

	wird die Parkierungssituation für den Veloverkehr mit einer Velostation verbessert.	
	Die Umbauten werden etappiert vorgenommen.	
ÖV 1.5	Aufwertung Bushaltestellen Aufwertung und Sanierung diverser Bushaltestellen: Die Schwachstellenanalysen der Bushaltestellen und des Langsamverkehrs haben einige Mängel bei bestehenden Bushaltestellen aufgezeigt. In folgenden Punkten sollen Minimalstandards erreichen werden: Zugänglichkeit (Sicherheit, Komfort, Distanzen, Behindertengleichstellungsgesetz), Warteraum (Wetterschutz, Sicherheit, Informationen) und Präsenz (Sichtbarkeit, Fahrgastinformation). Es betrifft dies insb. die 6 Haltestellen, denen bei der Analyse 1. und 2. Priorität zugewiesen wurde: Sirnach Breite, Wilen Scheidweg, <u>Wil Lindenhof</u> , <u>Bronschhofen Gemeindehaus</u> , Oberuzwil Post, Oberbüren Post. Zudem werden die beiden Haltestellen Kreisel/Jonschwil und Kapelle Schwarzenbach in Eigenleistung saniert (Überdachung, Veloabstellanlagen).	Geschätzte Inbetriebnahme 2018
ÖV 3.2	Ausbau Unterführung Wilen / Rickenbach Busgängiger Ausbau der SBB-Unterführung zwischen Wilen und Rickenbach. Das ÖV-Konzept sieht vor, eine Buslinie neu via Glärnischstrasse nach Wil zu führen. Dazu ist eine Verbreiterung der Bahnunterführung für den Begegnungsfall Bus/PW notwendig.	Geschätzte Inbetriebnahme 2016
ÖV 4.3	Taktverdichtungen auf Buslinien Das ÖV-Konzept zur Agglomeration Wil sieht auf folgenden Linien eine Ausweitung des derzeit verdichteten 60-Min.-Taktes zum durchgehenden 30-Min.-Takt vor: - Wil – Dussnang – Fischingen - Wil – Jonschwil – Uzwil - Wil – Littenheid - Wil – Bronschhofen - Wil – Zuzwil – Uzwil/Gossau <i>Anmerkung:</i> <i>Mit dem regionalen Buskonzept Fürstenland wird die Achse Wil – Zuzwil – Uzwil / Gossau bereits ausgebaut. Mit dem vorliegenden Konzept wird die Buslinie Wil – Bronschhofen zum Halbstundentakt verdichtet.</i>	k. A.
ÖV 5.1	Bau neuer Bushalte Das neue ÖV-Konzept erfordert den Neubau von ca. 15 Bushaltestellen in 7 Gemeinden an neuen oder veränderten Buslinien und zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung. Dabei sollen Mindeststandards an Komfort, Zugänglichkeit für den LV, Sicherheit und Fahrgastinformation sowie das Behindertengleichstellungsgesetz eingehalten werden. (Haltestellen im Bereich ESP Wil- West und entlang Glärnischstrasse)	Geschätzte Inbetriebnahme 2017

14.3 Entwicklung Finanzierung öV

Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen

Für die zukünftige Entwicklung der öV-Finanzierung im Kanton St.Gallen gilt es folgende Faktoren zu beachten: Einerseits wird die Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 mit einem Mehrangebot von rund 30 Prozent ab 2014 zu einer deutlichen Erhöhung der Abgeltungen führen. Andererseits müssen die Auswirkungen des Sparpakets II berücksichtigt werden.

Aufgrund des kantonalen Finanzplans 2014-2016 werden die Angebotserweiterungen ab Jahr 2014 mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen zu einer geschätzten Erhöhung der Gemeindebeiträge von rund 11 Mio. Franken führen. Die finanzielle Mehrbelastung der einzelnen Gemeinden wird massgeblich von den Angebotsänderungen und der daraus resultierenden Änderung der Anzahl Abfahrten beeinflusst. Für das Jahr 2014 werden die Abfahrten neu gezählt.

Der Kantonsrat hat das Sparpaket II in der Junisession 2012 und der ausserordentlichen Session 2012 am 6. und 7. Juni 2012 beraten und beschlossen. Zurzeit werden die notwendigen Gesetzesvorlagen erarbeitet. Die Kürzungsmassnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr (öV) sind die Folgenden:

- K2 Anpassung der Abgeltungsmethode beim bestellten Regionalverkehr
- K3 Parkplatzabgabe zwecks Beteiligung an öV-Erschliessungskosten bzw. Beitragspflicht für Betreiber von verkehrsrelevanten Einrichtungen
- K4 Neuordnung der öV-Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden

Es sind vor allem die Massnahmenpakete K2 und K4, die für alle Gemeinden relevante Änderungen enthalten. Die folgende Übersicht fasst die Massnahmen und ihre geschätzte finanzielle Auswirkungen zusammen. Eine Aussage pro Gemeinde ist zurzeit aufgrund der erheblichen Änderungen im Gemeindeschlüssel je nach Angebotsausbau nicht möglich.

Veränderung der Ausgaben der Gemeinden in der laufenden Rechnung:

in 1'000 Fr., – für Abnahme / + für Zunahme

	2013	2014	2015	2016
Angebotsausbau S-Bahn St.Gallen 2013	0	+11'000	+ 11'000	+ 11'000
K2 Anpassung der Abgeltungsmethode beim bestellten Regionalverkehr			+ 200	+ 200
K4 a) Ortsverkehr als Aufgabe des Kantons				– 5'200
K4 b) Beteiligung der Gemeinden an der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen	+ 5'200	+ 4'700	+ 5'100	+ 5'100
K4 c) Änderung der Finanzierung Tarifverbunde		– 400	– 400	– 400
Total Veränderung Gemeindeanteile	+ 5'200	+ 15'300	+ 15'900	+ 10'700
E1 Begrenzung des Pendlerabzugs			(ca. – 13'000)	(ca. – 13'000)

Ergänzend wurde eine ertragsseitige Massnahme im Bereich öV vorgeschlagen, nämlich die Begrenzung des Pendlerabzugs bei den kantonalen Einkommensteuern, die für den Kanton geschätzte 13 Mio. Franken Entlastung bedeutet. Die Gemeinden können mit einer Entlastung in ähnlicher Höhe rechnen. Damit würde die Mehrbelastung der Gemeinden ab 2016 kompensiert. Die Umsetzung dieser Massnahme ist ab 2015 geplant, wobei hier erst die Gesetzgebung auf Bundesebene abgewartet werden muss, bevor die Massnahme weiter vorangetrieben werden kann.

14.4 5. öV-Programm 2014 – 2018

Folgende Angebotsanpassungen, welche die Stadt Wil betreffen, werden im 5. öV-Programm des Kantons vorgesehen:

2016: Ortsbuslinien werden neu durch Kanton bestellt

2016: Ausbau Sonntagsangebot

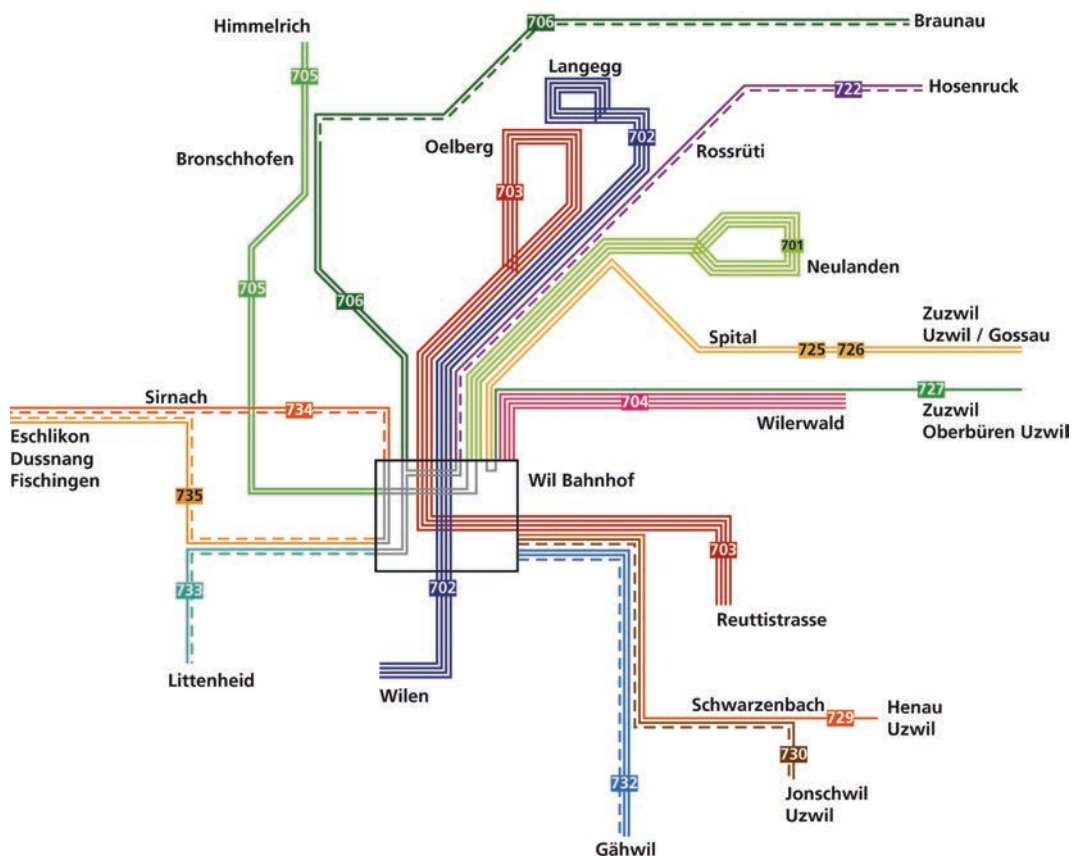
2017: Ausbau Abend- und Sonntagsangebot Wil - Kirchberg

2018: Viertelstundentakt HVZ auf Achse Wil – Zuzwil und Wil – Kirchberg

15. Massnahmen

15.1 Durchbindungen

Das neue Konzept bedingt teilweise neue Durchbindungen einzelner Linien. In enger Zusammenarbeit mit Betreibern und Bestellern wurden folgende Durchbindungen und Liniennummern festgelegt:



Neue Bezeichnung (2014)		Bez. bisher (2012)	Betriebliche Durchbindung
701	Wil Bahnhof - Neulanden	701	Halbstündlich mit Linie 705 Himmelrich
702	Wilen – Wil Bahnhof - Neugruben	702 / 703	
703	Reuttistrasse – Wil Bahnhof – Oelberg	704 / 705	
704	Wil Bahnhof – Wilerwald	706	
705	Wil Bahnhof – Himmelrich	721	Halbstündlich mit Linie 701 Neulanden
706	Wil Bahnhof – Braunau	720	Mit Linie 722 Hosenruck und 733 Littenheid (je stündlich)

722	Wil Bahnhof – Rossrüti - Hosenruck	722	Mit Linie 706 (jetzige Linie 720) Bronschhofen – Braunau, in HVZ zusätzlich mit 733 Littenheid.
725	Wil Bahnhof – Spital – Zuzwil – Niederhelfenschwil – Gossau Bahnhof	725	Mit Linie 727 Uzwil
726	Wil Bahnhof – Spital – Zuzwil – Henau – Uzwil Bahnhof	726	Mit Linie 730 Uzwil
727	Wil Bahnhof – Zuzwil – Oberbüren – Uzwil Bahnhof	neue Linie	Mit Linie 725 Gossau
729	Wil Bahnhof – Schwarzenbach – Henau – Uzwil Bahnhof	neue Linie	
730	Wil Bahnhof – Schwarzenbach – Jonschwil – Uzwil Bahnhof	730	Mit Linie 726 Uzwil
732	Wil Bahnhof – Kirchberg – Gähwil	732	
733	Wil Bahnhof – Littenheid	733	Mit Linie 706 Bronschhofen – Braunau, in HVZ zusätzlich mit 722 Hosenruck.
734	Wil Bahnhof – Sirnach – Fischingen	734	Mit Linie 735 Dussnang
735	Wil Bahnhof – Sirnach – Eschlikon - Dussnang	735	Mit Linie 734 Fischingen

Städtische Durchmesserlinien

Mit den neuen durchgehenden Nummerierungen werden im Stadtnetz folgende Durchmesserlinien geschaffen:

- 702 Wilen – Bergholz – Wil Bahnhof – Adler – Grund – Grueben – Langegg
- 703 Reuttistrasse – Rössliplatz – Wil Bahnhof – Hofberg - Oelberg

Die Linien sind bereits heute betrieblich durchgebunden. Mit der durchgehenden Liniennummer kann nun auch dem Fahrgast kommuniziert werden, dass der Bus weiter als nur bis zum Bahnhof fährt. Somit ist beispielsweise für den Fahrgast sofort ersichtlich, dass er ab der Haltestelle Neugruben direkt zum Bergholz fahren kann.

Grundsätzlich wird es neu möglich, ab Bronschhofen alle 30 Minuten umsteigefrei in Richtung Rose, Adler und Neuladen weiterzufahren. Eine durchgehende Liniennummer ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich (da eine Linie mit Halbstundentakt mit einer Linie mit Viertelstundentakt verbunden wird). Es wird geprüft, diese attraktive Durchbindung in den Fahrplänen zu kommunizieren.

15.2 Endstation Himmelrich

Das neue Konzept sieht eine Standzeit in Himmelrich vor. Dafür muss eine Haltestelle eingerichtet werden, an der die Busse ca. 10 min warten können.

Zur Zeit werden zwei Varianten verfolgt:



Variante 1

Die Haltestelle „Himmelrich“ wird von der Steig- in die Gibufstrasse verschoben und kommt auf den heute bestehenden zwei Parkfeldern zu liegen. Die Parkfelder müssen aufgehoben werden. Die bestehende Breite der Gibufstrasse erlaubt ein sicheres Überholen des stehenden Busses.

Variante 2

Die Busse wenden neu über Gibuf-, Himmelrich- und Falkenstrasse. Im Bereich der Parzellen Nr. 1799 und 1827 wird eine Busbucht realisiert. Diese Variante würde das Einzugsgebiet der Buslinie erweitert, ist aber aufgrund des Platzbedarfs für die Busbucht schwierig zu realisieren.

15.3 Wendemöglichkeit Bronschhofen Dorf

Das neue Konzept vor, dass einzelne Kurse der Linie 720 nur bis zur Haltestelle Bronschhofen Gemeindehaus verkehren. Nach der Haltestelle muss das Fahrzeug wenden und die Möglichkeit haben, ca. 15 min Standzeit abzuwarten.

Zur Zeit werden zwei Varianten verfolgt:



Variante 1

Die Busse fahren ab Gemeindehaus bis zum AMP und wenden dort auf dem Vorplatz. Es muss mit dem AMP abgeklärt werden, ob der Bus auf dem Areal wenden darf und ob er dort die Standzeit abwarten kann.

Variante 2

Die Busse fahren ab Gemeindehaus über Bahnhof- und Industriestrasse zum Sportplatz Ebnet und wenden auf dem bestehenden Wendehammer. Es ist abzuklären, ob der Bus im Bereich der Stichstrasse die Standzeit abwarten kann.

Variante 3

Der südliche Teil des Parkplatzes vor dem Restaurant Schäfli gehört der Gemeinde. Hier könnte eine Haltemöglichkeit für die wartenden Busse realisiert werden. Der Wendevorgang muss jedoch – unabhängig von dem Warteplatz – gemäss Variante 1 oder 2 erfolgen.

15.4 Einrichtung Haltestellen auf Glärnischstrasse

Wenn die Verdichtungskurse der Linien 730 und 732 über die Glärnischstrasse geführt werden, sind an der Glärnischstrasse zwei Haltestellen einzurichten. Eine auf Höhe Mattschulhaus, die andere auf Höhe Nelkenstrasse.



15.5 Haltestelle Gamma

Die Haltestelle Gamma wird zurzeit nur stadtauswärts bedient. Mit der Überbauung der Klosterwiese Süd wird auch im Umfeld der Haltestelle Gamma das Nachfragepotenzial deutlich erhöht. Mit Realisierung der 1. Etappe der Überbauung Klosterwiese Süd soll die Haltestelle Gamma nach Westen verschoben und beidseitig bedient werden.

Die Umsetzung dieser Massnahme ist im Rahmen der Erschliessung der Überbauung Klosterwiese Süd gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt vorbereitet worden.

15.6 Haltestelle Quellenstrasse

Bereits bei der Angebotsüberprüfung im Jahr 2010 wurde vorgeschlagen, auf der Linie 705 zwischen der Haltestelle Gruben und der Haltestelle Ölberg die Haltestelle Quellenstrasse einzurichten. Mit der Entwicklung der Gebiete am Hofberg ist der Bedarf für eine zusätzliche Haltestelle noch weiter gewachsen.

Die Haltestelle soll östlich des Knotens Bergtal-/ Obere Hofbergstrasse auf der Bergtalstrasse eingerichtet werden.

- Geplante Inbetriebnahme: auf Fahrplanwechsel Dezember 2013

15.7 Haltestelle Gebenloo

Das Gewerbegebiet Gebenloo wird in den kommenden Jahren überbaut. Zudem entsteht eine direkte Fusswegverbindung von der Hauptstrasse zur Bahnhofshaltestelle Bronschhofen AMP. Um das Gebiet Gebenloo besser erschliessen zu können, wird vorgeschlagen, auf der Hauptstrasse (auf Höhe der neuen Fusswegverbindung) eine zusätzliche Haltestelle an der Linie 721 Wil – Himmelrich einzurichten. Das neue Fahrplankonzept erlaubt das Bedienen einer zusätzlichen Haltestelle problemlos.

- Geplante Inbetriebnahme: mittelfristig, erst ab Überbauung des Gewerbegebiets

15.8 Busbevorzugung

Sowohl die Frequenzen als auch die Anzahl Buskurse steigt zunehmend. Da die Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen ebenfalls weiter zunimmt, wird es immer schwieriger, während der Hauptverkehrszeiten die Fahrpläne einzuhalten.

Toggenburgerstrasse

Die Toggenburgerstrasse ist für den öV eine der wichtigsten Achsen. Die gut frequentierten Regionallinien aus Kirchberg und Schwarzenbach führen über diese Strasse und erschliessen zudem zwei sehr nachfragestarke Haltestellen auf Stadtgebiet. Bei zunehmenden Verspätungen können auf diesen Linien keine effizienten Umläufe und schlanke Bahnanschlüsse angeboten werden.

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Toggenburgerstrasse, das zurzeit erarbeitet wird, ist den Anforderungen des Busverkehrs hohe Beachtung zu schenken.

St.Gallerstrasse

Die Linie 706 leidet bereits heute an Verspätungen zu den Hauptverkehrszeiten. Insbesondere der Rückstau ab dem Knoten Rudenzburg wirkt sich auf die Fahrplanstabilität aus. Zwischen Gamma-Kreisel und Rudenzburg ist eine Busspur anzustreben.

Diese Busspur würde auch der neuen Buslinie 727, welche stündlich als Eilkurs Wil mit Zuzwil verbindet.

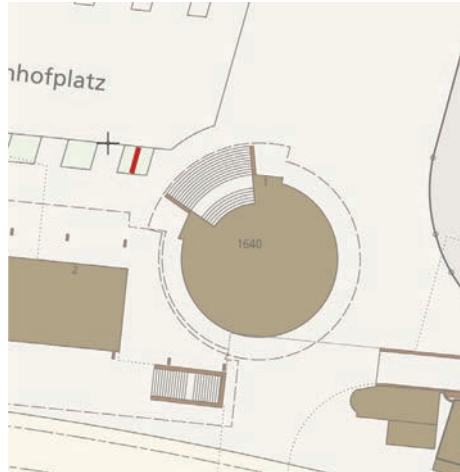
Zürcherstrasse

Mittelfristig wird auch auf der Zürcherstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept umgesetzt. Dieses sieht vor, die Haltestellen Klinik und Zürcherstrasse zu verschieben und sicherheitstechnisch aufzuwerten. Je nach Verkehrsentwicklung (Rückstau ab Schwanenkreisel) wäre es dann möglich, die Regionalbusse über die Pestalozzistrasse zum Bahnhof zu führen.

15.9 Fahrgastinformation

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen rüstet demnächst die Haltestellen Bahnhof und Schwanenplatz mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen aus. Die exakten Standorte wurden bereits in Zusammenarbeit mit WilMobil definiert.

- Bahnhofplatz



Schwanenplatz



Folgende Haltekanten sollen in einer nächsten Etappe ebenfalls mit Abfahrtsmonitoren ausgerüstet werden:

- Bahnhof Süd stadtauswärts
- Rose stadtauswärts
- Weidle stadteinwärts
- Rapp stadteinwärts
- Lindenhof stadteinwärts

Es ist möglich, im Innern von Gebäuden preisgünstige Abfahrtsmonitore zu installieren, welche ebenfalls die nächsten Busabfahrten der nächstgelegenen Haltestelle in Echtzeit anzeigen. Mögliche geeignete Standorte wären zum Beispiel: Kantonsschule, Spital, ...

15.10 Marketing

Das vorliegende Konzept stellt einen grossen Entwicklungsschritt im Wiler öV-Angebot dar. Einerseits wird das Angebot vor allem in Richtung Bronschhofen ausgebaut, andererseits werden mit den neuen Durchbindungen und neuen Liniennummern auch viele Fahrgäste in anderen Quartieren von Änderungen betroffen sein. Die Bürger sind daher rechtzeitig über die Angebotsänderungen zu informieren.

ren. Nebst dem Versand des Fahrplanheftes in alle Haushalte ist es auch wichtig, über die Medien zu kommunizieren.

Um die Bevölkerung auf den Angebotsausbau und die Vorteile des öV im Allgemeinen aufmerksam zu machen, wird eine Marketing-Kampagne vorgeschlagen. Vorbild ist die Kampagne „Tschau Schau“ in Rapperswil-Jona, welche von den Verkehrsbetrieben Zürcher Oberland in Zusammenarbeit mit der Stadt Rapperswil-Jona durchgeführt wird. Die Kampagne soll nicht 1:1 übernommen werden, sondern als Beispiel für eine mögliche Kommunikationskampagne für das neue ÖV-Angebot dienen.



Anhang

öV-Angebot Montag - Freitag	Beilage	1
öV-Angebot Sonntag	Beilage	2
öV-Angebot Abend (nach 20 Uhr)	Beilage	3
Abgeltungen öV, Kostenschätzung vom 17.12.2012	Beilage	4