



● Versuchsbetrieb von 5 Stadtbuslinien

Parlamentsbeschluss vom 27. April 1989
Fakultatives Referendum

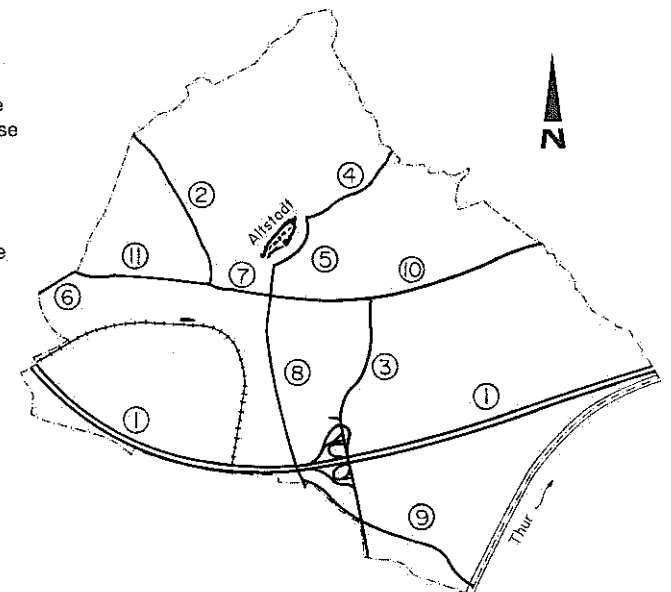


Änderung Gemeindeordnung Vernehmlassung bei Staatsstrassen

Parlamentsbeschluss vom 5. Oktober 1989
Obligatorisches Referendum

Staatsstrassen

- 1 Nationalstrasse
- 2 Brönshoferstrasse
- 3 Georg-Renner-Strasse
- 4 Konstanzerstrasse
- 5 Tonhallestrasse
- 6 Sirnacherstrasse
- 7 Lerchenfeldstrasse
- 8 Toggenburgerstrasse
- 9 Flawilerstrasse
- 10 St. Galler-Strasse
- 11 Zürcherstrasse



Zum Inhalt

● **Versuchsbetrieb von 5 Stadtbuslinien**

- Erläuternder Bericht des Stadtrates
zur Abstimmungsvorlage Seite 1
- Bericht und Antrag des Stadtrates
an das Gemeindeparlament
betreffend Kredit für einen Versuchsbetrieb
von 5 Stadtbuslinien
von Oktober 1989 bis Mai 1994 gemäss
Buskonzept (1. Etappe) Seite 6

● **Änderung Gemeindeordnung**

- Erläuternder Bericht des Stadtrates
zur Abstimmungsvorlage Seite 10
- Bericht und Antrag des Stadtrates
an das Gemeindeparlament
betreffend Änderung der Gemeindeordnung
im Zusammenhang mit dem
neuen Strassengesetz Seite 12
- Auszug aus der Wiler Gemeindeordnung Seite 14

**Stimmausweis und Stimmzettel erhalten Sie adressiert
durch die Post zugestellt.**

Erläuternder Bericht des Stadtrates zur Abstimmungsvorlage

Provisorische Fahrpläne der 5 Stadtbuslinien können am Informationsschalter im Rathaus bezogen oder telefonisch bei der Stadtkanzlei, Telefon 22 30 22, angefordert werden.

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Der Stadtrat hat dem Gemeindeparlament an seiner Sitzung vom 27. April 1989 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs folgenden Antrag unterbreitet:

Es seien:

- ein Kredit von Fr. 1 420 000.– für einen Versuchsbetrieb von Oktober 1989 bis Mai 1994 gemäss Konzept zu bewilligen
- und der jährliche Aufwand der Laufenden Rechnung des Allgemeinen Gemeindehaushaltes zu belasten

Die vorberatende Kommission hat dem Parlament beantragt, auf den Stadtbuslinien **Wilen-Reuttistrasse** (B, E), **Städeli** (C) und **Neulanden** (D) einen **durchgehenden Halbstundentakt** einzuführen.

Der stadträtliche Antrag enthielt einen Halbstundentakt während der zu erwartenden Hauptverkehrszeiten. Auf den drei genannten Strecken wären demzufolge täglich 20 Kurse angeboten worden.

Demgegenüber bietet der durchgehende Halbstundentakt täglich 26 Kurse an. Dies verursacht Mehrkosten von Fr. 308 000.– für eine Versuchsperiode von 4 Jahren und 8 Monaten. Das Parlament ist dem Antrag seiner Kommission gefolgt und hat mehrheitlich folgendem modifizierten Antrag zugestimmt:

Es seien

- **ein Kredit von Fr. 1 728 000.– für einen Versuchsbetrieb während einer Versuchsdauer von 4 Jahren und 8 Monaten gemäss Konzept zu bewilligen**
- **und der jährliche Aufwand der Laufenden Rechnung des Allgemeinen Gemeindehaushaltes zu belasten.**

Gegen diesen Parlamentsbeschluss hat die Autopartei das Referendum ergriffen. Es ist innert Frist mit 778 gültigen Unterschriften bei einem notwendigen Quorum von 513 gültigen Stimmen zustandegekommen. Somit haben Sie als Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über diese Vorlage an der Urne zu entscheiden.

Mit einem Ja bestätigen Sie den Beschluss des Gemeindeparlamentes vom 27. April 1989.

Die 5 Stadtbuslinien können Ihnen damit ab 1. Oktober 1990 angeboten werden.

Mit einem Nein heben Sie den Parlamentsbeschluss auf.

Je nach Ergebnis der politischen Diskussion wäre ein neues Konzept auszuarbeiten. Die Einführung eines abgeänderten Busbetriebs ist angesichts des vielschichtigen Bewilligungs- und Vernehmlassungsverfahrens mit Bund und Kanton, der administrativen Verfahren usw. auf Herbst 1990 nicht möglich.

Nachstehend finden Sie zusammengefasst die wichtigsten Aspekte zur Abstimmungsvorlage.

Welches ist die Zielsetzung der Vorlage?

Wir wollen auf unserem Stadtgebiet ein ansehnliches Mehrangebot an öffentlichem Verkehr schaffen, um Ihnen für Fahrten auf Stadtgebiet vermehrt den Umstieg vom Privatauto auf den öffentlichen Bus zu ermöglichen.

Wir bezwecken damit, im Interesse der Wohn- und Lebensqualität unserer Stadt eine weitere Zunahme des privaten, weitgehend hausgemachten Individualverkehrs abzuwenden und wenn immer möglich das heutige Verkehrsaufkommen dank Umsteigen vom eigenen PW in den gemeinsamen Bus sogar zu verringern.

Wir bezwecken ferner, dass auch Nichtmotorisierte dank öffentlicher Verkehrsmittel bei jeder Wetterlage in unserer Stadt mobil sein können. Wir denken dabei vor allem an die immer zahlreicheren Mitbürgerinnen und Mitbürger der älteren Generation in unserer Stadt.

Was bildet den Kerninhalt der Vorlage?

Mit Hilfe bereits bestehender, bewährter öffentlicher Transportunternehmungen soll folgendes Mehrangebot geschaffen werden:

- die bereits bestehende, gut frequentierte Linie **B / E Wilen – Bleicheplatz – Reutti-strasse** soll von heute täglich **8 / 10 Kursen** auf neu **26 Kurse** im Halbstundentakt ausgebaut und neu mit den Linien **C Städeli** und **D Neulanden** mit täglich je **26 Kursen** im Halbstundentakt erweitert werden
- die bestehende Linie **A Littenheid – Hubstrasse – Bahnhofplatz** soll von heute täglich **10 Kursen** auf neu **15 Kurse** im Stundentakt ausgebaut und neu mit der Linie **F Bahnhofplatz – Bronschhoferstrasse – Bildfeld – Zürcherstrasse – Bahnhofplatz** mit ebenfalls täglich 15 Kursen im Stundentakt erweitert werden
- die bestehende Linie **Kirchberg – Rickenbach – Toggenburgerstrasse – Bahnhofplatz** soll neu durch die Linie **G Bahnhofplatz – Weidle – Bahnhofplatz** mit **werktags 14 und sonntags 8 Kursen** ergänzt werden.
- Im Interesse eines kundenfreundlichen Busbetriebes sollen auf all diesen Stadt-Linien sowie allen Regionallinien, soweit sie Stadtgebiet befahren (z. B. Strecke **Bahnhofplatz – Fürstenlandstrasse** der Kurslinie **Wil – Zuzwil – Niederhelfenschwil – Bischofszell**), einheitliche Fahrausweise mit einheitlichen Tarifen Gültigkeit haben: **Tarifverbund**.

Weshalb ist der öffentliche Verkehr in der heutigen Zeit so wichtig?

Unsere Stadtstrassen sind mancherorts zu verschiedenen Tageszeiten überlastet, die durch den Verkehr verursachten Lärmemissionen sind zu hoch, die Luftqualität ist im Stadtzentrum zu schlecht, die Wohnlichkeit unserer Stadt leidet Schaden.

Eine unter weiteren Massnahmen, um dieser negativen Entwicklung entgegenzutreten, ist ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr in der bestimmten Erwartung, dass von diesem Angebot auch Gebrauch gemacht wird.

Dieses Umsteigen vom selbstgesteuerten, so bequemen eigenen Fahrzeug auf ein Gemeinschaftsfahrzeug, das nicht mehr sämtliche individuellen Ansprüche zu jeder Zeit erfüllen kann, verlangt wohl von der Mehrzahl von uns eine nicht geringe Bereitschaft zur Veränderung persönlicher, angenehmer Lebensgewohnheiten im Bereich Mobilität.

Sind wir dazu wirklich bereit?

Wenn uns unser Stadtklima im weitesten Sinn des Wortes nicht gleichgültig ist, unsere persönliche Mitverantwortung für Umwelt und Nachwelt uns nicht unberührt lässt, so ist es jetzt an der Zeit, wo immer möglich auf andere Weise zu fahren.

Dieses Umsteigen ist landauf landab für jedermann ein allmählicher Lernprozess; je zeitiger wir damit beginnen, umso früher verbessern sich die Umweltbedingungen auch in unserer Stadt.

Weshalb ein Versuchsbetrieb und nicht eine definitive Lösung?

Gemäss der schweizerischen Gesetzgebung hat der Bund das ausschliessliche Recht, Reisende in regelmässigen Fahrten mit Motorfahrzeugen zu befördern (Personenbeförderungsregal gemäss Automobilkonzessionsverordnung vom 4. Januar 1960). Aufgrund dieses Regals erteilt das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, respektive das Bundesamt für Verkehr, auf ein entsprechendes Gesuch mit detaillierten Unterlagen eine sog. Konzession. Sie verleiht dem Gesuchsteller das Recht, Reisende mit regelmässigen Fahrten gewerbmässig zu befördern.

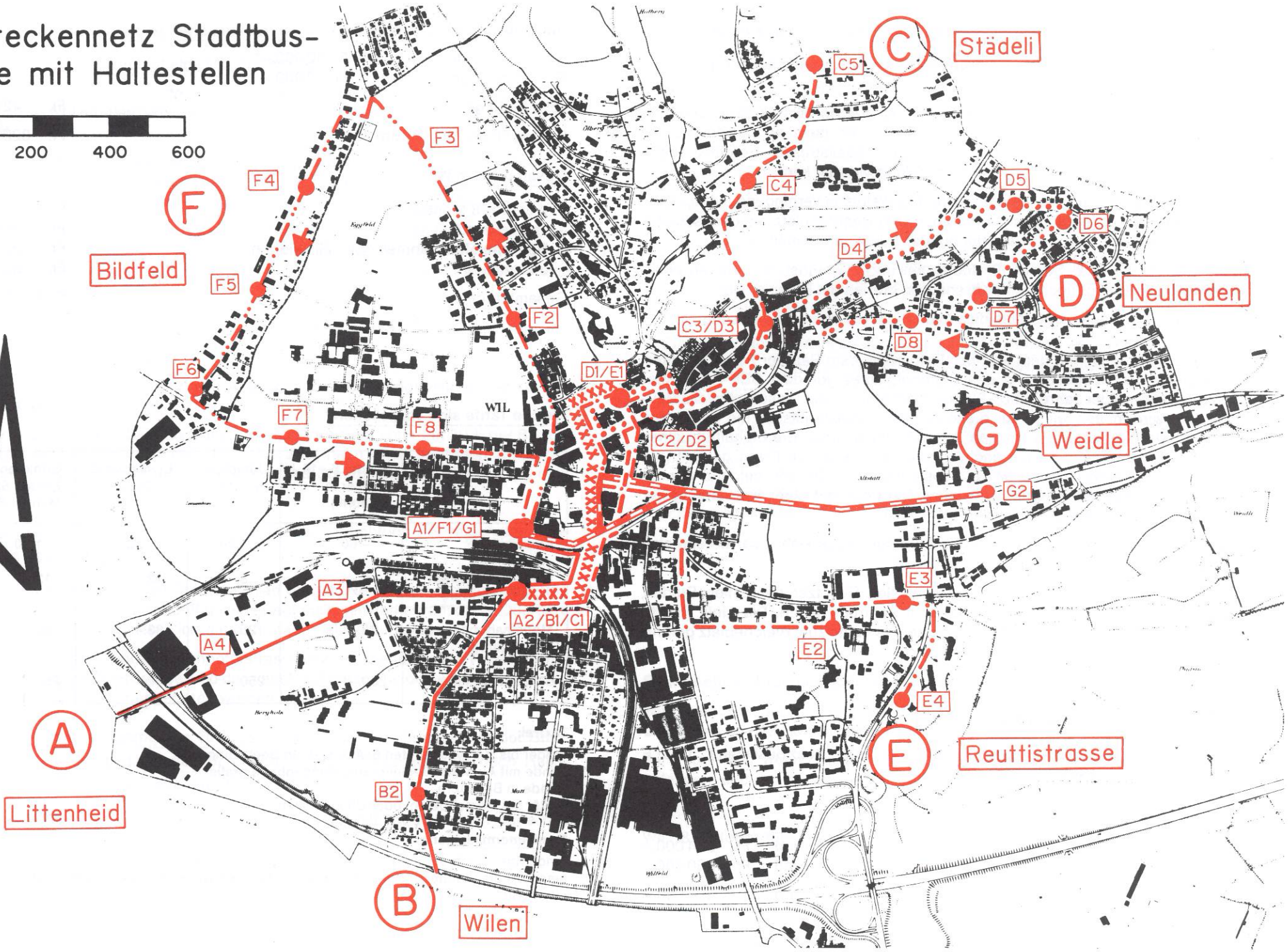
Die Erteilung der Konzession setzt u. a. voraus, dass die Fahrten einem Bedürfnis entsprechen müssen. Weil dies im voraus kein Gesuchsteller verbindlich ausweisen kann, wird die erstmalige Konzession für neue Linien in aller Regel nur für einen Versuchsbetrieb erteilt.

Dies trifft auch für unsere neuen Stadtbuslinien zu, indem vom Bund Konzessionszusicherungen für Versuchsbetriebe vorliegen.

Eine Konzession für einen Versuchsbetrieb hat für uns aber noch einen anderen unerlässlichen Vorteil. Die Konzession für einen definitiven Betrieb legt Fahrstrecken, Fahrplan, Haltestellen verbindlich fest. Unser vorliegendes Konzept muss aber in all diesen Punkten während der ersten Betriebsjahre unabdingbar anpassungsfähig und veränderbar sein. Das Angebot muss sich den tatsächlichen, erst aus der Praxis erkennbaren Bedürfnissen der Benutzer relativ rasch und ohne langes administratives Verfahren anpassen können.

Der Versuchsbetrieb ist somit konzessionsmässig der ordentliche Weg und für die Erprobung des Konzeptes in der Praxis optimal tauglich.

Streckennetz Stadtbuslinie mit Haltestellen



Welche Mängel haften dem vorliegenden Versuchskonzept heute noch an?

- Das Öbergquartier wird in der ersten Phase noch nicht unmittelbar durch eine Stadtbuslinie erschlossen.

Mit dem in Vorbereitung stehenden Abschnitt der nördlichen Quartierverbindung, Stadelistrasse – Bergtalstrasse, erwarten wir, dass noch während der Versuchsphase die Linie C Städeli über die Stadelistrasse – Bergtalstrasse – Öbergquartier wieder ins Stadtzentrum geführt werden kann.

- Die Stadtbuslinien A Littenheid, F Bildfeld, G Weidle in Verbindung mit der Linie Rickenbach – Toggenburgerstrasse haben den Bahnhofplatz als Drehscheibe. Die Linie B Wilen fährt den Bahnhof auf der Südseite ebenfalls an.

Die Stadtbuslinien C Städeli, D Neulanden und E Reuttistrasse fahren einstweilen den Bahnhof noch nicht an, sondern drehen am Bleicheplatz.

Auch wir verkennen nicht, dass dies noch nicht die optimalste Lösung ist.

Weil der Bahnhofplatz mit dem Bau der Tiefgarage, dem Bau der Personenunterführung und der Neugestaltung des Bahnhofplatzes vor dem SBB-Aufnahmegebäude während der Jahre 1990 – 92 eine höchst intensive, anspruchsvolle Baustelle sein wird, halten wir es für diese Zeit für unzweckmässig, die genannten drei Stadtbuslinien ebenfalls am Bahnhofplatz anzubinden. Die Einhaltung eines relativ dichten Fahrplanes wäre nach unserer Beurteilung in Frage gestellt und dies würde die Attraktivität des Versuchsbetriebs ebenfalls entscheidend vermindern. Am Bahnhofplatz ist in allernächster Zeit noch mit einer Verdichtung der Regionallinien zu rechnen.

Das Detailprojekt der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sieht aber bereits eine separate Anlegestelle für die Stadtbuslinien vor.

Wir erwarten, dass bis zu 80 % der potentiellen Benützer der Linien Städeli, Neulanden und Reuttistrasse ihr Fahrziel im Zentrum haben. Die Linie Reuttistrasse wird übrigens mit täglich 10 Kursen bereits heute zum Bleicheplatz geführt und weist gute Frequenzen auf.

Wie sieht die Kostensituation aus?

Die Betriebskosten und ihre Finanzierung für die neuen Stadtbuslinien C, D, E, F und G gliedern sich wie folgt:

Jahreskosten

Bruttokosten	rund	Fr. 524 000.–
Passagiereinnahmen:	rund	Fr. 160 000.–
Nettofehlbetrag	rund	Fr. 364 000.–

Beiträge:

Kanton St. Gallen	Fr. 32 000.–
Gemeinde Bronschhofen	Fr. 10 000.–

Total Beiträge Fr. 42 000.–

Beitrag Gemeinde Wil pro Jahr Fr. 322 000.–

Gesamtkosten Wil

- 4 Jahre / 8 Monate	Fr. 1 603 000.–
- Tarifverbund	Fr. 150 000.–
- Bauliche Massnahmen / Signalisationen	Fr. 25 000.–
- Information	Fr. 50 000.–

Gesamtkredit Fr. 1 728 000.–

Welche Tarife sind vorgesehen?

	Kinder 6 – 16 J. (Militär in Uniform)	Juniores 16 – 25 J.	Erwachsene ab 25 J.	Senioren Frauen 62 J. Männer 65 J.
Einzelbillette	– 60	1.20	1.20	1.20
Mehrfahrtenkarten (12 einf. Fahrten)	6.–	8.–	12.–	12.–
Monatsabonnement (Fliessdatum)	25.–	25.–	33.–	25.–
Jahresabonnement	250.–	250.–	330.–	250.–

Taxfrei:

Kinder bis zum vollendeten 6. Altersjahr in Begleitung
Blinde mit Ausweis: Begleiter und Blindenhund gratis
Hunde in Behältern
Militär mit Marschbefehl oder Urlaubsbillett

Familienermässigung:

Kinder bis 16 Jahren gratis
eigene, ledige Kinder von 16 – 25 Jahren halbe Taxe, wenn in Begleitung mindestens eines Elternteils

Welche Kritiken wurden im Parlament an der Ortsbusvorlage angebracht?

– Das Versuchskonzept ist eine Minimallösung

Wir haben als Einstieg in den Versuchsbetrieb ein Angebot gewählt, bei dem das Kosten-/ Nutzen-Verhältnis auch finanziell als verantwortbar bezeichnet werden darf.

Wenn die Benützerzahlen unsere Erwartungen überschreiten und die Einnahmen unsere Annahmen merklich übertreffen, ist bezüglich Streckennetz und Fahrplandichte ein Weiterausbau selbstverständlich möglich und notwendig.

Dieses Verfahren der schrittweisen Annäherung an die tatsächlichen Bedürfnisse einer Gemeinde oder Stadt wurde in aller Regel überall mit Erfolg angewendet. Auch wir werden unsere realen Wiler Bedürfnisse auf diese Weise erfahren können.

– Der Deckungsbeitrag wird sehr schlecht sein. Die Einnahmen-Prognosen sind sehr optimistisch

Ohne Versuchsbetrieb sind alle Aussagen zum Deckungsbeitrag und zu den Einnahmen mutmasslich.

Der angenommene Deckungsgrad (Billetteinnahmen) von rund 30 % der Bruttobetriebskosten ist vorsichtig. Er muss aber nach einer gewissen Anlaufzeit erreicht werden, um die Notwendigkeit des Stadtbusses im Hinblick auf eine definitive Konzession zu belegen.

– Das Bedürfnis wird mit der bevorstehenden Verdichtung der regionalen Buslinien bereits abgedeckt.

Auf den wichtigen neuen Stadtbuslinien Städeli, Neulanden, Reuttistrasse und Bildfeld werden auch inskünftig keine Regionallinien verkehren; diese Quartiere werden somit ausschliesslich mit den Stadtbuslinien erschlossen.

Auf der St. Galler- und Bronschhoferstrasse werden ebenfalls neue Regionalbuslinien vorgeschlagen werden, so dass auch auf diesen beiden wichtigen Achsen ein Halbstundentakt angeboten werden kann.

– Mit der Inbetriebnahme des Ortsbusses wird das Verkehrschaos in der Stadt noch vergrössert, da in den bereits verstopften Strassen auch noch Haltestellen geschaffen werden müssen.

Wie wird sich das Verkehrsaufkommen auf unseren Stadtstrassen ohne das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel weiterentwickeln?

– Die Drehscheibe kann nur der Bahnhof sein

Dass im Rahmen der Weiterentwicklung des Stadtbuskonzeptes alle Stadtbuslinien den Bahnhofplatz anfahren müssen, ist auch unser Ziel.

Wir sind aber überzeugt, dass dies mindestens während der Bauphase am Bahnhofplatz nicht fahrplangerecht möglich ist.

– Konzessionärin der Stadtbuslinien kann nur die Stadt sein

Konzessionärin der hoffentlich möglichen definitiven Stadtbuslinien wird selbstverständlich die Stadt sein. Für die Versuchsphase ist eine enge Zusammenarbeit mit den bisherigen erfahrenen Konzessionären und Transportbeauftragten ebenso zweckmässig. Damit wurde auch ein aufwendiges Bewilligungs- und Vernehmlassungsverfahren vermieden, um rascher mit dem Versuchsbetrieb beginnen zu können.

– Eine Kommission / Arbeitsgruppe sollte sich während der Versuchsperiode mit auftretenden Problemen auseinandersetzen und die Flexibilität des Versuchs gewährleisten.

In enger Zusammenarbeit mit den Betreibern der Linien und mit Hilfe von periodischen Befragungen der Benützer wird der Busbetrieb flexibel den tatsächlichen Bedürfnissen der Benützer angepasst werden.

Wenn es sich zeigen sollte, dass eine Arbeitsgruppe dafür zweckmässig und notwendig ist, werden wir diese Anregung selbstverständlich aufnehmen.

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Wir laden Sie herzlich ein, die Ausführungen des Stadtrates im beigefügten Gutachten an das Gemeindeparlament zu studieren.

Wir freuen uns, wenn Sie aufgrund Ihres Studiums zum gleichen Schluss wie wir gelangen, und den Parlamentsbeschluss vom 27. April 1989 unterstützen.

Wil, 18. Oktober 1989

Im Namen des Stadtrates

Hans Wechsler
Stadtmann

Christoph Häne
Stadtschreiber

Bericht und Antrag des Stadtrates an das Gemeindeparlament

betreffend

Kredit für einen Versuchsbetrieb von 5 Stadtbuslinien von Oktober 1989 bis Mai 1994 gemäss Buskonzept (1. Etappe)

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 35 Absatz 1 unserer Gemeindeordnung unterbreiten wir Ihnen Bericht und Antrag betreffend Kredit für einen Versuchsbetrieb von Oktober 1989 bis Mai 1994 gemäss Buskonzept (1. Etappe).

Ein zustimmender Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

1. Grundsätzliches

Der Vergleich der Verkehrszählungen in Wil vom 17. 6. 1982 und 15. 9. 1988 ergibt auf unserem Strassennetz eine durchschnittliche jährliche Verkehrszunahme von 4,7 %.

Diese markante Verkehrszunahme widerspiegelt das bevölkerungsmässige Wachstum in Stadt, Agglomeration (Wil, Bronschhofen, Rickenbach, Wilen) und Region, die Zunahme der Arbeitsplätze, die ungebrochene Attraktivität von Wil als regionales Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und die gute Wirtschaftslage. Unverkennbar ist aber auch das enorme Bedürfnis nach immer mehr Mobilität.

Die Schattenseiten dieser Verkehrszunahme betreffen die Wohnqualität in unserer Stadt, die Leistungskapazität und Verkehrssicherheit unseres Strassennetzes und die Umweltbelastung.

Eine weitere ungebrochene Zunahme des motorisierten Individualverkehrs könnte bald einmal die vielen Vorzüge unseres Regionalzentrums schädigen.

Es muss ein ernsthaftes öffentliches Anliegen sein, einer solchen negativen Entwicklung entgegenzuwirken.

In zwei Bereichen gilt es, mehr Anreize zu schaffen und zum motorisierten Individualverkehr Alternativen anzubieten.

- Weiterausbau eines attraktiven Angebotes für Fussgänger und Radfahrer
- Weiterausbau des Öffentlichen Verkehrs (OeV).

Der vorliegende Bericht und Antrag bezweckt eine weitere Angebotsverbesserung des öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehrs.

2. Bisherige Verbesserungen des OeV im Raume Wil

Unsere Stadt war im Verlaufe der letzten 10 Jahre mitbeteiligt an folgenden Ausbau-projekten des öffentlichen Verkehrs:

- Modernisierung der Frauenfeld-Wil-Bahn bezüglich Rollmaterial, Betriebssicherheit, Neuanlage FW-Bahnhof Wil, Depotgebäude und Fahrplanverdichtung bis zum heutigen Halbstundentakt
- Eröffnung der Postautolinie Jonschwil – Schwarzenbach – Wil
- Eröffnung der Autobuslinie Wilen – Wil mit Linienverlängerung bis Reuttistrasse und Fahrplanverdichtung
- Ausbau der Postautolinie Wil – Sirnach – Fischingen zum Busbetrieb Hinterthurgau – Wil, Rundkurs BHW
- Fahrplanverdichtung auf der Linie Wil – Rickenbach – Kirchberg – Gähwil und Erneuerung des Fahrzeugparks
- Optimales Zweiräder-Parking am Bahnhof Wil (Bike + Ride)

Leider konnte der Busbahnhof am Bahnhofplatz Wil, für den Projekt und Kredit bewilligt sind, noch nicht gebaut werden.

3. Der öffentliche Verkehr im politischen Aufwind

Auf eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Ebene hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs in letzter Zeit einen erhöhten politischen Stellenwert erhalten.

Urnenabstimmungen (Resultate in Wil)		Ja	Nein
6. 12. 1987	Konzept Bundesbeschluss Bahn und Bus 2000	3266	1756
25. 9. 1988	Kant. Gesetz zur Förderung des öffentl. Verkehrs	1674	497

In unserem Gemeindeparlament wurden am 3. Dezember 1987 die beiden Postulate T. Vinzens (freie Liste) und A. Erne (CVP) betreffend öffentlicher Verkehr einstimmig erheblich erklärt.

Am 30. August 1988 wurde eine CSP-Petition «Ortsbus Wil» mit 3174 Unterschriften übergeben.

Am 6. Oktober 1988 erstattete der Stadtrat dem Parlament umfassend Bericht mit der «Busstudie Region und Stadt Wil», Sachbearbeiter Robert Enz, unterstützt von einer Arbeitsgruppe der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil und der Stadt Wil und durch die zuständigen Chefbeamten der Kantone Thurgau, Werner Müller, und St. Gallen, Gallus Heuberger.

Der Bericht wurde im Parlament grundsätzlich gut aufgenommen, als massvoll und Schritt in die richtige Richtung beurteilt und eine möglichst rasche Verwirklichung gewünscht. Die Realisierung dieses Konzeptes soll nun in Teilschritten oder Etappen erfolgen.

4. Angebotsverbesserungen 1. Etappe: ab 1. Oktober 1989

Die heutigen Strukturen des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region sind über Jahrzehnte gewachsen. Die bestehenden acht Autobuslinien werden von verschiedenen Konzessionären getragen und von verschiedenen Transportbeauftragten betrieben. Dieses recht komplizierte System kann nicht kurzfristig von Grund auf verändert werden. Konzessionäre und Transportbeauftragte haben sich Rechte erworben, die bei einem Weiterausbau mitberücksichtigt werden müssen.

Die Angebotsverbesserungen der 1. Etappe wurden deshalb in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Amt für Wirtschaft, Energie und Verkehr des Kantons Thurgau, dem Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen/Abteilung Verkehr und Fremdenverkehr, den PTT, der Mittel-Thurgau-Bahn, den Konzessionären, den Transportbeauftragten, dem Polizeikommando des Kantons St. Gallen usw. erarbeitet.

Die Angebotsverbesserungen umfassen **definitive Verbesserungen** und **Versuchsbetriebe**, die einstweilen bis **Mai 1994** dauern sollen.

4.1 Definitive Betriebsverbesserungen

– LINIE A: Wil Bahnhof – Littenheid

Konzessionär und Betreiber: Psychiatrische Klinik Littenheid

Auf dieser Linie soll eine **Fahrplanverdichtung** erfolgen, so dass werktags im Prinzip ein **Stundentakt** erreicht wird.

werktags	bisher 10 Kurse	sonntags	bisher 8 Kurse
	neu 15 Kurse		neu 10 Kurse

– LINIE B: Wil Bahnhof Süd – Wilen

Konzessionär: Ortsgemeinde Wilen Betreiber: Lorenz Andreoli, Wil

Auf dieser Linie soll eine wesentliche **Fahrplanverdichtung** erfolgen.

werktags	bisher 8 Kurse	sonntags	bisher 2 Kurse
	neu 20 Kurse		neu – Kurse

Von 20 Kursen verkehren **14 Kurse im Halbstunden-, 6 Kurse im Stundentakt**.

4.2 Versuchsbetriebe Oktober 1989 bis Mai 1994

– LINIE C: Stadtbuslinie Städeli

LINIE D: Stadtbuslinie Neulanden

LINIE E: Stadtbuslinie Reuttistrasse (bisher)

Konzessionär: Ortsgemeinde Wilen Betreiber: Lorenz Andreoli, Wil

Drehscheibe dieser drei Stadtbuslinien sind Bleicheplatz und Rose. **Die Stadtbuslinien sind damit schwergewichtig Quartierverbindungen zum Zentrum.**

Sie bilden ein Alternativangebot zum intensiven Binnenverkehr des privaten Individualverkehrs.

Die Wiler «Bahnspinne» bietet leider ungünstige Voraussetzungen (z. B. Zeitintervall der Ankünfte und Abfahrten der IC-Schnellzüge von und nach St. Gallen und Zürich 15 Minuten) für eine Ausrichtung der Stadtbuslinien auf den Bahnhof. Zudem ist damit zu rechnen, dass der Bahnhofplatz während der Versuchsperiode eine Grossbaustelle sein wird. Auch der Schwanenplatz bedarf einer verkehrstechnischen Sanierung, wenn er regelmässig und zuverlässig von fahrplangebundenen Stadtbuslinien befahren werden soll.

Die Bedienung des Oelbergquartiers soll realisiert werden, sobald die Bergtalstrasse Oelberg und Städeli/Hofberg verbindet.

Kursangebot Stadtbuslinien:

werktags	20 Kurse	Dienstagabend	4 Kurse
----------	----------	---------------	---------

Von den 20 Kursen verkehren **14 Kurse im Halbstunden-, 6 Kurse im Stundentakt**.

– LINIE F: Wil Bahnhof – Bronschhoferstrasse – Bildfeld – Zürcherstrasse – Wil Bahnhof

Diese Versuchslinie ist eine Streckenverlängerung der definitiven Stammlinie Littenheid – Wil Bahnhof mit Stundentakt an Werktagen.

werktags	15 Kurse (analog LINIE A)	sonntags	10 Kurse
----------	---------------------------	----------	----------

– **Fahrplanverdichtungen sollen erfolgen**

- auf der Strecke Wil – Wuppenau der Kurslinie 850.35 Wil – Weinfelden
- auf der Strecke Wil – Zuzwil der Kurslinie 850.40 Wil – Bischofszell

– **Keine Veränderungen sind auf folgenden Linien vorgesehen**

- Kurslinie 850.25 BHW
- Kurslinie 850.55 Wil – Jonschwil

In der Region Wil werden noch weitere Verbesserungen angestrebt, die aber Wil nicht direkt betreffen.

Die jährlich wiederkehrenden Betriebsbeiträge unserer Stadt für diese 2. Etappe werden die Summe von Fr. 200 000.– nicht erreichen. Dem Parlament wird dazu im Spätherbst 1989 eine weitere stadträtliche Vorlage unterbreitet.

9. Weitere Vorhaben

In den verkehrsschwachen Randstunden ab 20.00 Uhr bis zu den letzten Zugankünften soll der individuelle Rücktransport von Fahrgästen ab Bahnhof in die Agglomeration und Region studiert werden **«Flächenverkehr nach Bedarf»**.

Weiter soll ein **regionaler** oder sogar **überregionaler Tarifverbund** geprüft werden.

10. Schlussbemerkungen

Der steten deutlichen Zunahme des privaten Individualverkehrs und den damit verbundenen Nachteilen für unser «Stadtklima» muss entgegengewirkt werden.

Die beantragten Verbesserungen im öffentlichen Verkehr sind dafür ein Angebot und kein Verbot.

Der Stadtrat hofft zuversichtlich, dass unsere Bevölkerung davon auch Gebrauch machen wird.

Unser Antrag ist ein weiterer massvoller Schritt in die richtige Richtung. Wir werden den Versuchsbetrieb sorgfältig, intensiv und beweglich betreuen.

Das generelle Zeitprogramm der Angebotsverbesserungen OeV kann wie folgt zusammengefasst werden:

Oktober 1989	Beginn 1. Etappe, Versuchsbetriebe
Dezember 1989	Parlamentsvorlage 2. Etappe
Mai 1990 – Mai 1993	Dreijähriger Betrieb 1. und 2. Etappe
Herbst 1993	Parlamentsvorlage über definitive Betriebe ab Mai 1994

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir stellen Ihnen folgenden

Antrag:

Es seien

- ein Kredit von Fr. 1 420 000.– für einen Versuchsbetrieb von Oktober 1989 bis Mai 1994 gemäss Konzept zu bewilligen
- und der jährliche Aufwand der Laufenden Rechnung des Allgemeinen Gemeindehaushaltes zu belasten.

Wil, 29. März 1989

Im Namen des Stadtrates

Hans Wechsler
Stadtmann

Christoph Häne
Stadtschreiber