

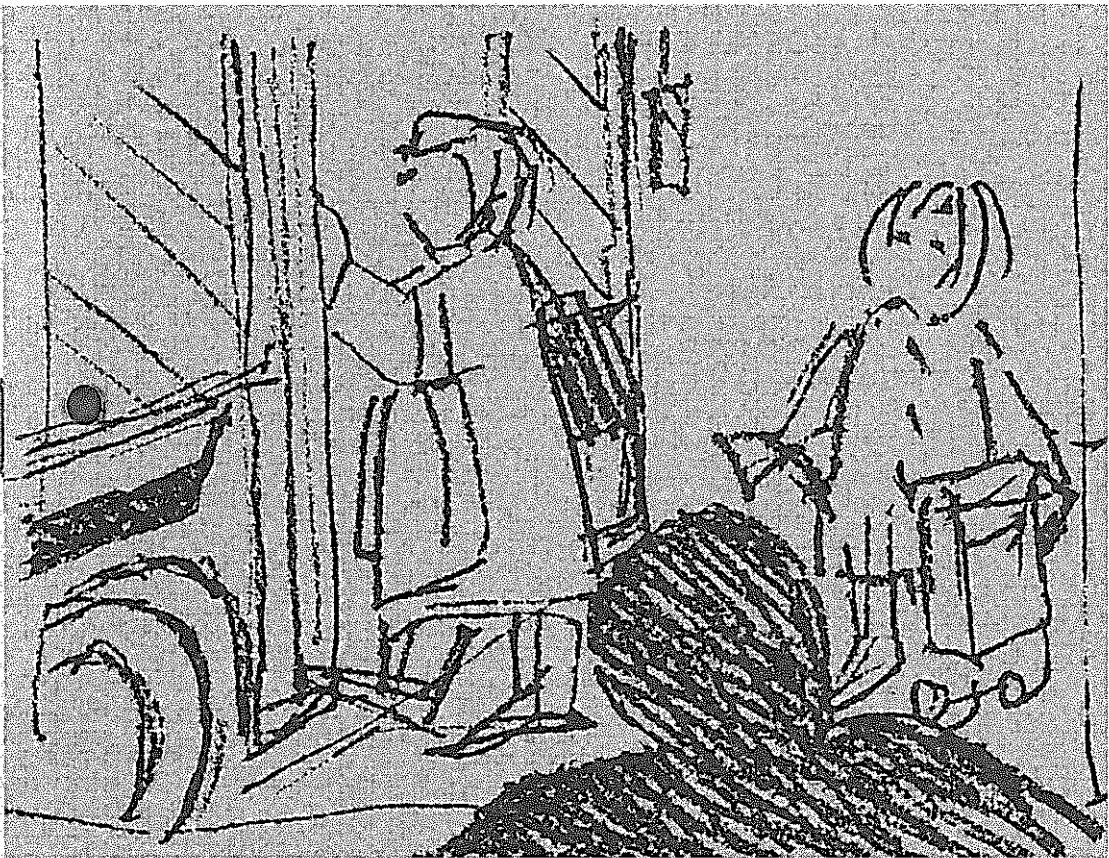
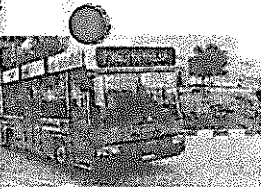


Stadt Wil

109

Volksabstimmung vom 4. Dezember 1994

Definitiver Stadtbusbetrieb





Vorlage in Kürze

Mobilitätsanspruch

Der wachsende Mobilitätsanspruch führte in den letzten Jahrzehnten zu einer starken Verkehrszunahme. Negative Begleiterscheinungen wie verstopfte Strassen, Lärm, verminderte Luftqualität usw. sind die Folgen davon. Mit einer von Bund, Kantonen und Gemeinden betriebenen, ganzheitlichen Verkehrspolitik sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. In Städten und Regionszentren ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel.

Öffentlicher Verkehr

Das starke Verkehrsaufkommen in Wil ist Zeugnis der Attraktivität der Stadt als Regionszentrum. Bürgerschaft, Gemeindeparlament und Stadtrat bemühen sich seit Jahren, die negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs zu reduzieren und damit die Attraktivität von Wil zu erhalten. Anzustreben ist ein situationsgerechter Einsatz aller Verkehrsmittel. Für die Wahl von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sind Anreize zu schaffen. Mit Beiträgen für Bahn- und Buslinien sowie mit verkehrslenkenden und baulichen

Massnahmen unterstützt die Stadt Wil die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Versuchsbetrieb

Die Wiler Bürgerschaft bewilligte am 26. November 1989 für einen Stadtbus-Versuchsbetrieb während vier Jahren und acht Monaten einen Kredit von 1,728 Mio. Franken. Anfang November 1990 wurde der Betrieb mit fünf Stadtbuslinien aufgenommen.

Dank flexibler und bedürfnisgerechter Gestaltung des Busbetriebes konnte die Attraktivität des Stadtbusses kontinuierlich gesteigert werden. Das Liniennetz wurde erweitert, der Fahrplan verdichtet, das Kursangebot angepasst.

Frequenzsteigerung

Der Versuch zeigt, dass sowohl ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, als auch Berufs- und Schulpendinger vom Angebot Gebrauch machen. Im Verlauf der ersten drei Betriebsjahre konnte die Frequenz von 240'000 auf 340'000 Personen gesteigert werden; dies entspricht einer Zunahme von 42,5 Prozent.

Parlament sagt ja

Aufgrund der positiven Erfahrungen beabsichtigen Gemeindeparlament und Stadtrat, den Stadtbus ab 29. Mai 1995 auf den bisherigen sieben Linien definitiv einzuführen. Busnetz und Kursangebot werden den Bedürfnissen entsprechend angepasst. Das Parlament stimmte der Einführung des definitiven Stadtbusbetriebes an Werktagen einstimmig zu und bewilligte einen jährlich wiederkehrenden Kredit von 695'000 Franken.

Kosten

Der jährliche Aufwandüberschuss von 695'000 Franken entspricht bei einem Gesamtertrag von 502'000 Franken und einem Gesamtaufwand von 1,197 Mio. Franken einem Aufwanddeckungsgrad von 42 Prozent. Während der ersten drei Versuchsbetriebsjahre konnte dieser von 29,8 auf 37,2 Prozent gesteigert werden.

Fördermassnahmen

Um das Attraktivitätsgefälle zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr zu reduzieren, sind nebst den bereits realisierten verkehrslenkenden Massnahmen auch in Zukunft noch vermehrte Fördermassnahmen notwendig. Der Stadtrat

Erläuternder Bericht des Stadtrates

Bedürfnis nach Mobilität

Seit Jahrzehnten steigt, parallel mit dem wachsenden Mobilitätsanspruch, kontinuierlich auch der Motorfahrzeugbestand und damit der Motorisierungsgrad. Diese Mobilität bietet dem Einzelnen eine grosse Auswahl bezüglich Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

Die Folgen der starken Verkehrszunahme sind augenfällig: verstopfte Strassen, Lärm, verminderte Luftqualität, Verlust von Wohn- und Lebensqualität.

Gemeinsam handeln

Die negativen Begleiterscheinungen fordern von Bund, Kantonen und Gemeinden eine koordinierte ganzheitliche Verkehrspolitik. Die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs geniesst dabei einen besonderen Stellenwert. Die Entlastung der Städte, Regionszentren und Agglomerationen vom motorisierten Individualverkehr ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel.

Kanton setzte Markstein

Mit dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde 1989 im Kanton St. Gallen ein verkehrspolitischer Markstein gesetzt. Das Gesetz schafft die Grundlage dafür, dass die Verkehrsunternehmen mit öffentlichen Beiträgen ihre Infrastruktur ausbauen und ihr Leistungsangebot verbessern können.

Dabei stehen Massnahmen in Städten, Regionszentren und Agglomerationen mit einem grossen Umsteigepotential im Vordergrund. Für den Ortsverkehr werden Beiträge ausgerichtet, sofern ein überörtlicher Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Berufsverkehr vorhanden ist.

Ganzheitliche Verkehrspolitik

Wer sich zusätzlich informieren will, kann bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament beziehen.



deutung



Öffentlicher Verkehr

Regionszentrum Wil

Die Verkehrszunahme in der Stadt ist Zeugnis der Attraktivität von Wil als Regionszentrum. Die vergleichsweise gesunde Wirtschaftslage, das grosse Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, viele und verschiedene Arbeitsplätze, Freizeit-, Kultur- und Erholungsstätten, ein breites Schul- und Sozialangebot - sie tragen zur Attraktivität der Stadt Wil bei.

Attraktivität erhalten

Diese Attraktivität wirkt sich aber besonders in den Bereichen Umwelt und Verkehr negativ aus. Die Stadt bemüht sich seit Jahren, diese Begleitscheinungen zu reduzieren, um die Attraktivität des Regionszentrums Wil zu erhalten.

Das Ziel der städtischen Verkehrspolitik lautet, die unterschiedlichen Anforderungen an die Stadt als Wohn-, Arbeits- und Lebensraum zu erfüllen.

Anreize schaffen

Die Interessen von Fussgängern, Zweiradfahrern, vom motorisierten Individualverkehr und öffent-

lichen Verkehr gilt es gleichermaßen zu berücksichtigen. Sie sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

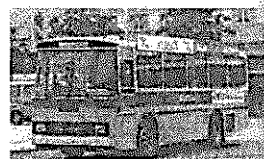
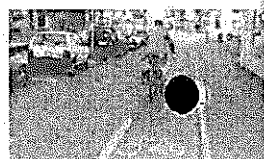
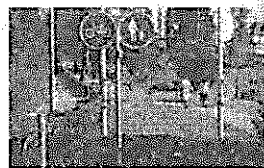
Anzustreben ist ein situationsgerechter Einsatz aller Verkehrsmittel. Die Wahl von umweltfreundlichen Verkehrsträgern ist durch Anreize zu fördern und nicht durch Verbote zu beeinflussen.

Projekte realisiert

Die Stadt Wil leistet seit Jahren beachtliche Beiträge für Bahn- und Buslinien. Mit verkehrslenkenden und baulichen Massnahmen wurden Projekte wie Park-and-Ride-Anlage, Bahnhofplatz-Neugestaltung mit Bushof und Parkhaus, Veloabstellplätze und -einstellhallen, Parkplatzbewirtschaftung, Tempo 30, Erweiterte Blaue Zone und nördliche Quartierverbindungsstrasse realisiert. Sie sind auch auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet.

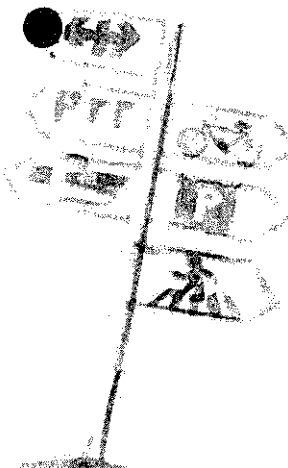
In Planung begriffen sind die Gestaltung der Oberen Bahnhofstrasse als Fussgängerzone, eine verkehrsberuhigte Altstadt und das Parkhaus Viehmarktplatz.

Weitere Anstrengungen im Bereich öffentlicher Verkehr sind auch in Zukunft nötig.



Wer sich zusätzlich informieren will, kann bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament beziehen.

Versuch



Ja zum Versuchsbetrieb

Die Wiler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 26. November 1989 einen Kredit von 1,728 Mio. Franken für einen Stadtbus-Versuchsbetrieb während vier Jahren und acht Monaten bewilligt. Anfang November 1990 wurde mit vorerst fünf Stadtbuslinien - als Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Regionalbusnetz - gestartet.

Flexibel gestaltet

Während der bisherigen Versuchsphase wurde der Busbetrieb flexibel gestaltet und auf die Bedürfnisse seiner Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet. Anregungen aus der Bevölkerung wurde Rechnung getragen. Die Attraktivität des Stadtbusses konnte stetig gesteigert werden.

Busnetz erweitert

Nach der Eröffnung der Grundstrasse 1991 wurde Rossrüti an das Stadtbusnetz angeschlossen. Mit der Fertigstellung der Bergtalstrasse wurde anfangs November 1993 neu die Linie Bahnhof-Oelberg-Gruben-Bahnhof eröffnet.

Weiter wurden 14 zusätzliche Haltestellen geschaffen und die ersten drei Fahrgastunterstände bereitgestellt.



Stadt Wil

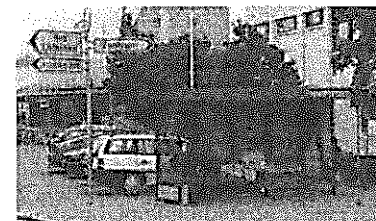
Der Versuch im Rückblick

Fahrplan verdichtet

Seit der Eröffnung des neu gestalteten Bahnhofplatzes werden alle Stadtbuslinien zum Bahnhof geleitet. Zur Sicherstellung der Bahn- und Busanschlüsse wurden der Fahrplan verdichtet und angepasst sowie zusätzliche Morgenkurse zum Bahnhof geführt.

Kursangebot angepasst

Auf den einzelnen Stadtbuslinien wurde das Kursangebot bedürfnisgerecht laufend angepasst. Aufgrund von Frequenzerhebungen wurde infolge geringer Nachfrage das Stadtbusangebot am Samstag und Dienstag abend (Abendverkauf) reduziert.



Positiver Versuchsbetrieb

Stadtbus - eine Alternative

Die verschiedensten Angebotsverbesserungen während der Versuchsphase haben dazu beigetragen, dass der Stadtbus für den Berufs-, Schul-, Einkaufs- und Freizeitpendler eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Zunehmender Beliebtheit erfreut sich der Stadtbus vor allem bei den älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern, den Berufs- und Schulpendlern.

42 % Frequenzsteigerung

Die Attraktivität des Stadtbusses konnte im Verlauf des Versuchs stetig gesteigert werden. Dies belegen die Frequenzzahlen. 1991 wurden rund 240'000 Personen befördert. 1992 erhöhte sich diese Zahl auf 300'000 und 1993 auf 340'000. Die Frequenzsteigerung beträgt 42,5 Prozent. Sie wirkte sich positiv auf die Einnahmen und die Wirtschaftlichkeit aus.

Transportkette

Ergänzend zum regionalen Busliniennetz leistet der Stadtbus einen wichtigen Beitrag zur Feinerschliessung des Stadtgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Er gewährleistet, dass die „Transportkette von Haus zu Haus“ nicht am Bahnhof unterbrochen wird.

Vernehmlassung

In einem breit angelegten Vernehmlassungsverfahren wurde ein definitiver Stadtbusbetrieb ausnahmslos begrüsst. Die während der Versuchsphase gemachten Verbesserungen des Busangebotes sind zu konsolidieren. Den aktuellen Bedürfnissen entsprechend soll das Angebot auch künftig ergänzt werden.

Erwartungen entsprechen

Der öffentliche Verkehr hat ein breites Leistungsangebot bereitzustellen, will er den Erwartungen der Bevölkerung an ein attraktives Verkehrsmittel gerecht werden. Bestimmungsfaktoren wie Verfügbarkeit, Komfort, Kosten, Erschliessungsdichte, Kursintervalle, Umsteigemöglichkeiten, Anschlussbedingungen und Tarifverbund sind zu berücksichtigen.

Akzeptanz vorhanden

Mit Blick auf die Verkehrsentwicklung, die immer stärker zutage tretenden negativen Einflüsse des motorisierten Individualverkehrs sowie angesichts der vorhandenen Akzeptanz und der positiven Erfahrungen ist der Stadtbus als zusätzliches Angebot des öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehrs aufrechtzuerhalten.

Definitiver Betrieb

Der Stadtbus wird am 29. Mai 1995 definitiv eingeführt. Alle sieben Stadtbuslinien haben den Bahnhof als Ausgangspunkt. Der Stadtbus verkehrt werktags, von Montag bis Samstag, auf folgenden Linien:

Linie 1: Wilen

Die Linie 1 führt durch die Ilgenunterführung zur Hauptpost und auf der Wilen- und Dorfstrasse zur „Dorfschür“ in Wilen. Über die Langwiesenstrasse in Wilen fährt der Stadtbus via die Haltestellen Scheidweg, Lerchenfeld, Wilenstrasse, Bergholz und Hauptpost zum Bahnhof zurück.

Linie 2: Bildfeld

Diese Linie führt über den Kreisel Schwanenplatz auf der Bronschhoferstrasse bis zur Haltestelle Wiberg; von dort weiter über die Bildfeld- in die Zürcherstrasse und über die Othmar-, Gallus- und Weststrasse zum Bahnhof zurück.

Linie 3: Oelberg

Über den Kreisel Schwanenplatz führt die Linie 3 in die Dufourstrasse zur Haltestelle Bleicheplatz. Über die Haltestellen Adlerplatz und Gruben wird das Oelbergquartier erschlossen. Auf der Oel-

und Scheibenbergstrasse fährt der Bus zurück zum Bleiche- und Bahnhofplatz.

Linie 4: Stadeln

Die Linie 4 erschliesst via Bleiche- und Adlerplatz, über die Konstanzer- und Grundstrasse mit der Haltestelle Stadeln das Hofbergquartier. Über die Hofbergstrasse fährt der Bus via Neualtwil, Adler- und Bleicheplatz zum Bahnhof zurück.

Linie 5: Neulanden

Über den Bleiche- und Adlerplatz wird das Neulandenquartier mit den Haltestellen Sonnenberg, Kienbergerstrasse, Rosenberg, Zelghalde, Ulrich-Röschstrasse, Bienenstrasse, Buebenloo und Neulanden erschlossen. Über die Neulandenstrasse führt die Strecke zum Bahnhof zurück.

Linie 6: Wilerwald

Diese Linie führt über den Kreisel Schwanenplatz auf die Lerchenfeld- und St. Gallerstrasse bis zum Wilerwald und zurück. Die Haltestellen sind: Pfarreizentrum, Klausenstrasse, Gammakreuzung, Weidle, Waldau und Wilerwald.



Stadt Wil

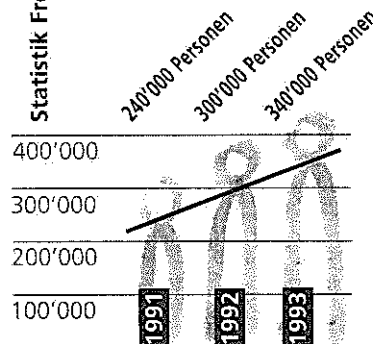
Stadtbusnetz ab Mai 1995

Linie 7: Reuttlstrasse

Auf dieser Linie fährt der Bus zum Rössliplatz und weiter über die Rotschür-, Schützen- und Thurastrasse zu den Haltestellen Friedhof und Reuttlstrasse. Die Rückfahrt erfolgt auf der gleichen Route.



Statistik Frequenzzahlen



* Wer sich zusätzlich informieren will, kann bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament beziehen.

Buslinien

Bronschhofen

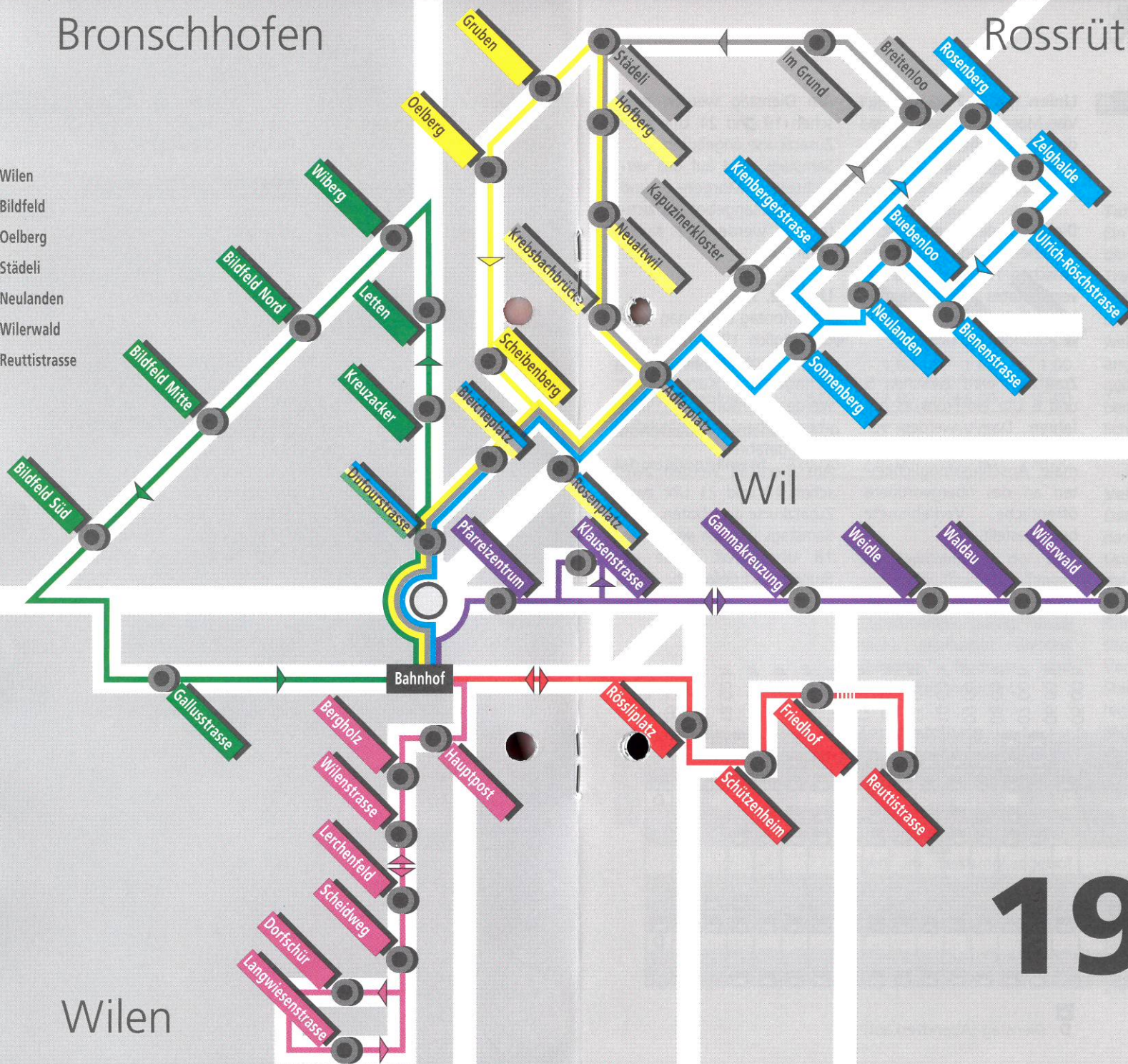
Rossrüti



Stadt Wil

Stadtbusnetz

- Linie 1 Wilen
- Linie 2 Bildfeld
- Linie 3 Oelberg
- Linie 4 Städeli
- Linie 5 Neulanden
- Linie 6 Wilerwald
- Linie 7 Reuttistrasse



Südquartier



Bildfeld



Oelberg



Städeli



Nieselberg



Wilerwald



Friedhof

1995

Gültig ab 29. Mai



Stadt Wil

Antrag

Sehr geehrte
Mitbürgerinnen und
Mitbürger

Gemeindeparlament und
Stadtrat beantragen Ihnen,
für den definitiven
Stadtbusbetrieb einen
jährlich wiederkehrenden
Kredit von Fr. 695'00 -
zu bewilligen und zwe
jährlichen Aufwendungen
der Laufenden Rechnung
des Allgemeinen Gemein-
dehaushaltes zu belasten.

Wil, 5. Oktober 1994
Im Namen des Stadtrates

Stadtammann
Josef Hartmann

Stadtschreiber
Armin Bjöchliger



Wer sich zusätzlich informieren will,
kann bei der Stadtkanzlei im
Rathaus unentgeltlich die Vorlage
des Stadtrates an das Gemein-
deparlament' beziehen.