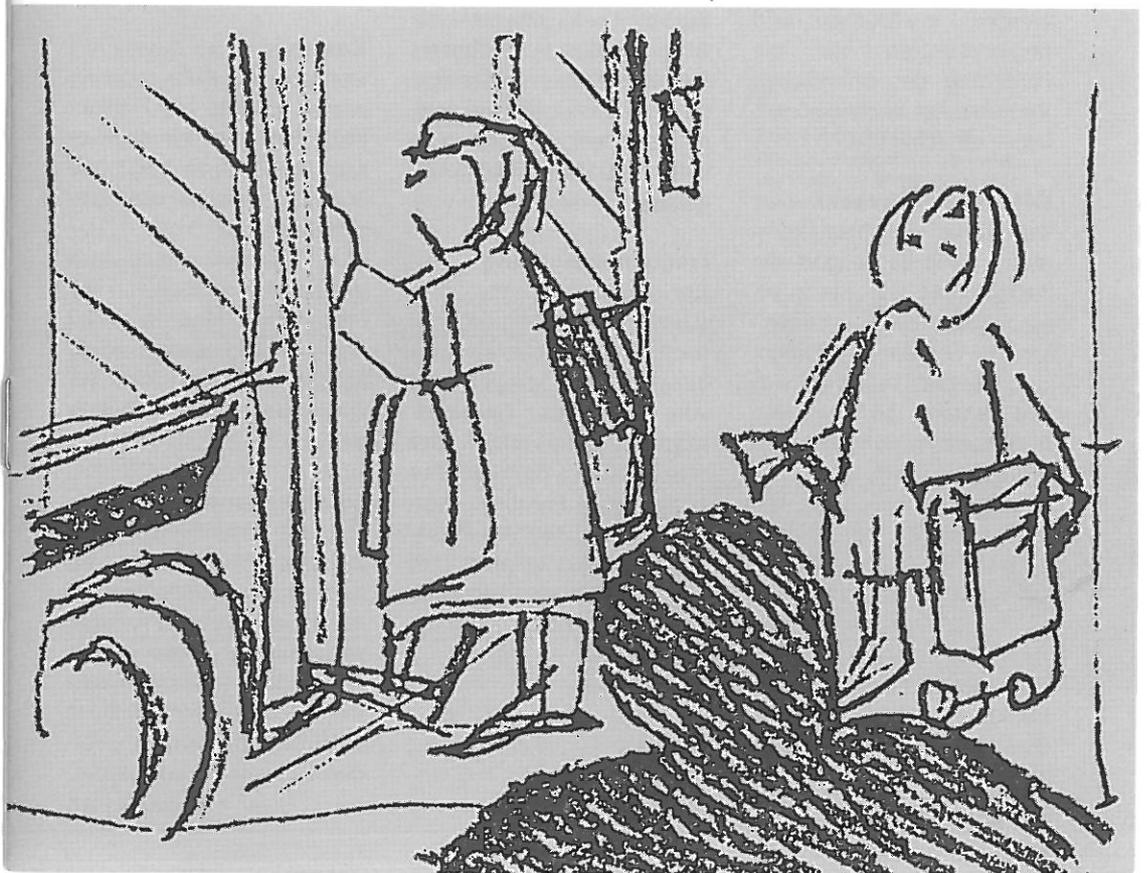




Stadt Wil

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 Verkehrsmittel sind Anreize zu schaffen. Mit Beiträgen für Bahn- und Buslinien sowie mit verkehrlenkenden 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 Stadtbusbesse 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 Schulpfendler 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 Aufwandeckungsgrad 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 verkehrlenkenden 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 Agglomerationsvorn vom motorisierten Individualverkehr ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel.

Kanton setzte Markstein

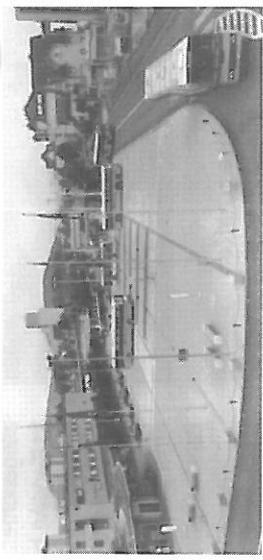
Mit dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde 1989 im Kanton St. Gallen ein verkehrspolitischer Markstein gesetzt. Das Gesetz schafft die Grundlage dafür, dass die Verkehrsunternehmen mit öffentlichen Beiträgen ihre Infrastruktur ausbauen und ihr Leistungsangebot verbessern können.

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.



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 Begleiterscheinungen 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 situativer, gerechter 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 verkehrlenkenden 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.

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.

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

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 Stadtbusbesitzes konnte stetig gesteigert werden.

Busnetz erweitert

Nach der Eröffnung der Grundstrasse 1991 wurde Rosrüti 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.

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.



Verkehr



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 Stadtbusse 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 Wiberig; 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: Städeli

Die Linie 4 erschliesst via Bleiche- und Adlerplatz, über die Konstanter- und Grundstrasse mit der Haltestelle Städeli 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

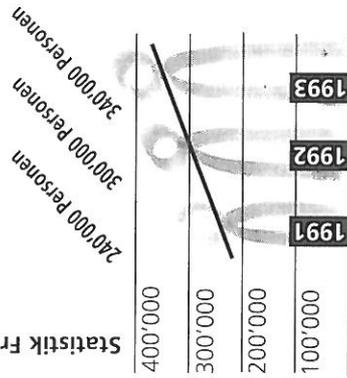
Diese Linie führt über den Kreisel Schwanenplatz auf die Lerchenfeld- und St. Gallenstrasse bis zum Wilerwald und zurück. Die Haltestellen sind: Pfarreizentrum, Klauenstrasse, Gammakreuzung, Weidle, Waldau und Wilerwald.

Linie 7: Reuttistrasse

Auf dieser Linie fährt der Bus zum Rössliplatz und weiter über die Rotschür-, Schützen- und Thuraustrasse zu den Haltestellen Friedhof und Reuttistrasse. 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.

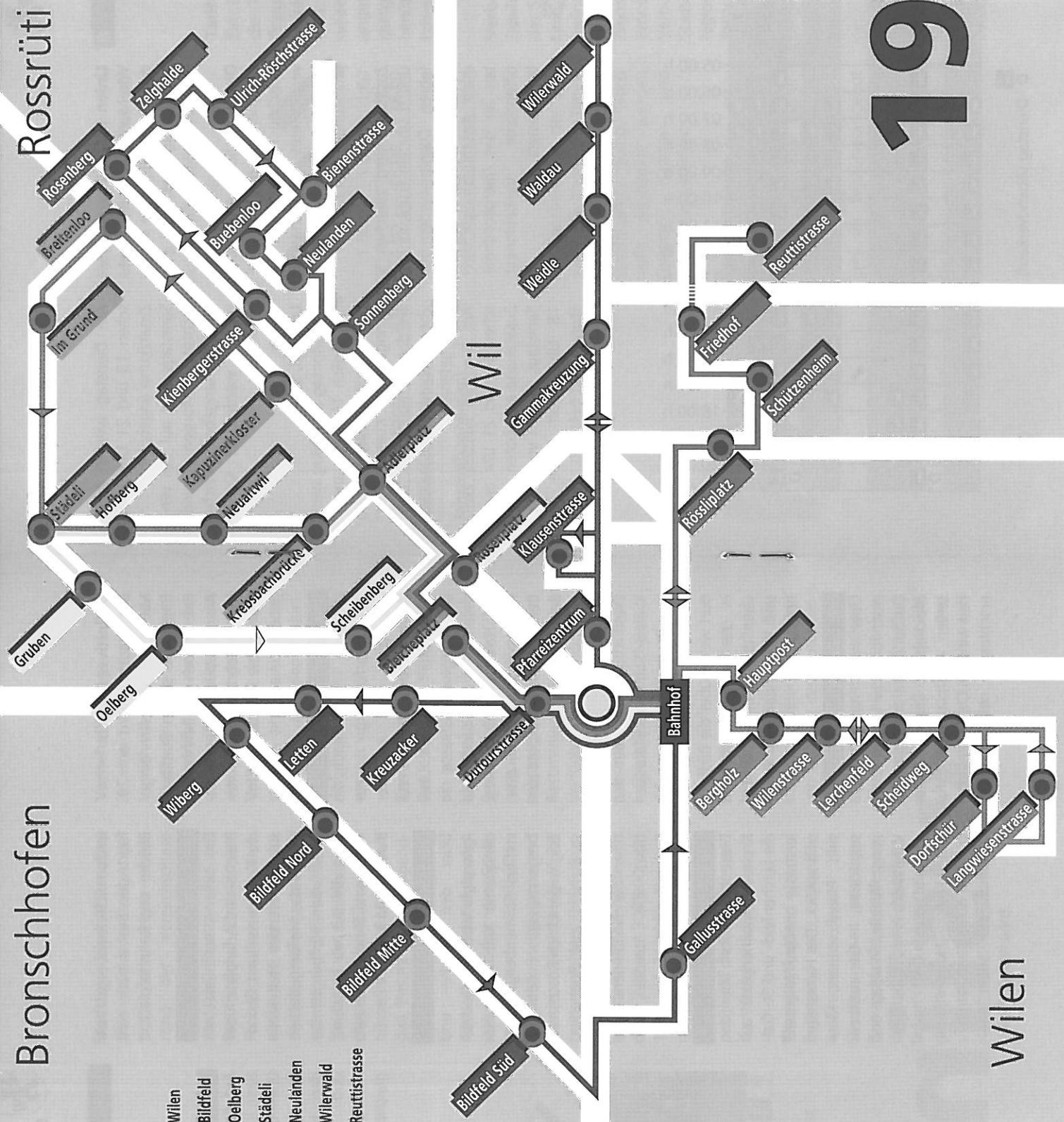
Buslinien

Stadtbusnetz

- Linie 1 Wilen
- Linie 2 Bildfeld
- Linie 3 Oelberg
- Linie 4 Stadeli
- Linie 5 Neuländen
- Linie 6 Wilerwald
- Linie 7 Reuttistrasse

Bronschhofen

Rosstrüti



Wilen



1995

Gültig ab 29. Mai



Kursangebot

Linien 1, 4, 5, 7

Von Montag bis Freitag werden täglich 30 Kurse angeboten. Tagsüber wird ein Halbstundentakt gefahren.

Diese Kursdichte ermöglicht zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 17 und 18 Uhr ein verdichtetes Fahrplanangebot mit jeweils drei Kursen pro Stunde und Linie.

Zusätzlich wird zwischen 5 und 6 Uhr ein Frühkurs gefahren. Damit werden vor allem für Berufspendler optimale Anschlussmöglichkeiten an das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz bereitgestellt.

Am Dienstag werden zwischen 19 und 21 Uhr zwei Zusatzkurse angeboten. Samstags wird auf das verdichtete Morgen- und Abendkursangebot verzichtet. Es werden 22 Kurse gefahren.

Linien 2, 3, 6

Von Montag bis Freitag werden täglich 19 Kurse angeboten. Trotz diesem etwas geringeren Kursangebot werden morgens und abends ebenfalls zusätzliche Kurse gefahren.

Am Dienstag werden zwischen 19 und 21 Uhr zwei Zusatzkurse angeboten. Samstags werden von 6 bis 18 Uhr zwölf Kurse im Stundentakt gefahren.

Fahrkarten

Mit der Einführung des definitiven Stadtbusbetriebes wird das Fahrkartenangebot folgende Kategorien und Tarife umfassen:

Kinder ab 6 Jahren	0.80	1.60	1.60
Jugendliche 16-25 Jahre	8.00	11.00	16.00
Erwachsene	27.00	27.00	35.00
Senioren AHV-Alter	270.00	270.00	270.00
Einzelfahrkarte	8.00	11.00	16.00
Mehrfahrtenkarte	27.00	27.00	35.00
Monatsabonnement	270.00	270.00	350.00
Jahresabonnement	270.00	270.00	270.00

Tarifverbund

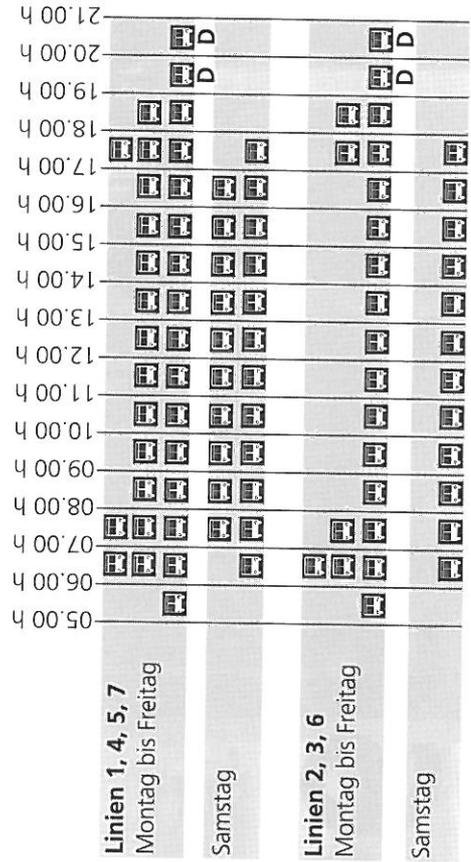
Ein Tarifverbund bezweckt, die Tarife aller beteiligten Transportunternehmen so aufeinander abzustimmen, dass die einzelnen Fahrausweise im ganzen Gebiet der angeschlossenen Betriebe gültig sind. Damit kann ein benützerfreundliches öffentliches Verkehrsangebot geschaffen werden.

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

Verbindungsgebiet Wil

Der Tarifverbund Wil umfasst das Stadtgebiet, die mit der Linie 1 erschlossene Ortsgemeinde Wilen sowie den südlichen Teil der Gemeinde Bronschhofen (MThB-Station Bronschhofen). In dieser Verbundzone werden die Stadtbus-Fahrkarten von den regionalen Buslinien der PTT, BHW (Fischingen-Sirnach-Wil), AWL (Littenheid-Wil) und AKAG (Gähwil-Kirchberg-Wil), sowie der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) anerkannt.

Kursdichte pro Stunde und Linie



Dienstag (Abendverkauf)

Tarifgestaltung

Im Sinne einer wirksamen Förderung des öffentlichen Verkehrs sollen Tarifierhöhungen möglichst vermieden werden. Verbesserungen im Leistungsangebot sowie die Teuerung werden jedoch die künftige Tarifgestaltung beeinflussen.

Der Tarifverbund verursacht für diese Transportunternehmungen Einnahmefälle, die von den beteiligten Kantonen und Gemeinden zurückzuerstatten sind.

Kosten

Transportauftrag

Mit dem Betrieb des definitiven Stadtbusses wird ein Dritter als Transportunternehmer beauftragt. Der Transportauftrag wird nebst dem Betrieb auch die Anschaffung und den Unterhalt der Fahrzeuge, sowie die Anstellung und Entlohnung des Personals umfassen.

Submission

Die Vergabe des Transportauftrages erfolgt im Rahmen eines Submissionsverfahrens.

Der nebenstehenden Kostenberechnung liegt ein Kilometerpreis von Fr. 4.85 zugrunde. Seit 1992 wird der Transportbeauftragte mit Fr. 4.70 pro Kilometer entschädigt.



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

Transportaufwand

Linie	km	Fr.	Fr.
1	37'561	182'171.—	
2	21'586	104'692.—	
3	19'926	96'641.—	
4	39'771	192'889.—	
5	41'096	199'316.—	
6	24'908	120'804.—	
7	30'050	145'742.—	
Total	214'898	1'042'255.—	1'042'000.—

Personal- und Sachaufwand

Verwaltung	75'000.—
Material/Unterhalt	25'000.—
Total	100'000.—

Tarifverbund

Anteil Stadt Wil an die Regionallinien	35'000.—
--	----------

Übrige Ausgaben

Werbung/Drucksachen	15'000.—
Verschiedenes	5'000.—
Total	20'000.—
Total	1'197'000.—

Fahrkartenverkauf

Total	345'000.—
-------	-----------

Subventionen

Kantone St.Gallen/Thurgau an die Linien 1, 2, 6	80'000.—
Anteil Kanton St. Gallen an Tarifverbund	15'000.—
Total	95'000.—

Übrige Einnahmen

Beitrag Gemeinde Bronschhofen an die Linie 4	12'000.—
Treibstoffzollrückerstattung Bund	10'000.—
Werbung	40'000.—
Total	62'000.—
Total	502'000.—

Zusammenzug

Total Aufwand	1'197'000.—
Total Ertrag	502'000.—
Jährlicher Aufwandüberschuss	695'000.—

42 % Deckungsgrad

Während der ersten drei Jahre des Versuchsbetriebes konnte der Aufwanddeckungsgrad (prozentuales Verhältnis des Gesamtertrages zum Gesamtaufwand) von 29,8 auf 37,2 Prozent gesteigert werden. Für den definitiven Stadtbusbetrieb wird bei einem Gesamtertrag von Fr. 502'000.— und einem Gesamtaufwand von Fr. 1'197'000.— ein jährlicher Aufwandüberschuss von Fr. 695'000.— resultieren; der Aufwanddeckungsgrad beträgt 42 Prozent.

Keine zweckgebundenen Gelder

Die Aufwendungen zur Förderung des öffentlichen Ortsverkehrs sind aus allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren. Zweckgebundene Mittel stehen dafür keine zur Verfügung. Auf-

Finanzierung

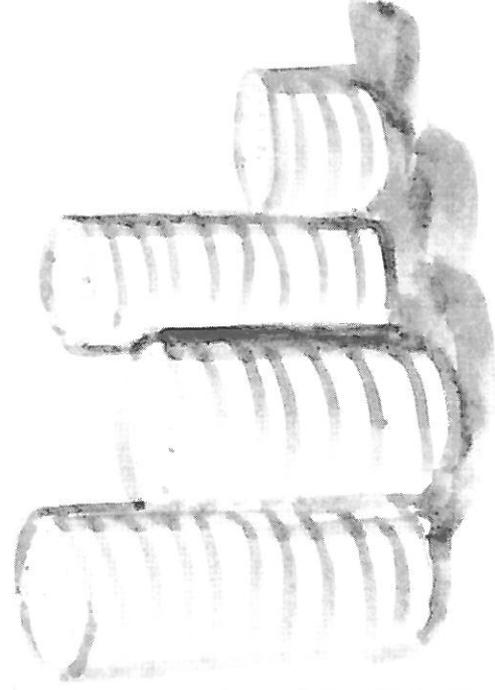
grund der bisherigen jährlichen Aufwandüberschüsse sind im Finanzplan 1995 bis 1999 entsprechende Defizitbeiträge bereits enthalten.

Beiträge Dritter

Die Aufrechterhaltung eines öffentlichen Ortsverkehrsnetzes und dessen betriebliche Angebotsverbesserungen sind Aufgabe der Gemeinde. Die Linien 1, 2 und 6 gelten als Buslinien des Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung. Die Kantone St. Gallen und Thurgau, die Gemeinde Bronschhofen, sowie die Ortsgemeinde Wilen leisten Betriebskosten- und Defizitbeiträge.

Gemeinwirtschaftlicher Nutzen

Der öffentliche Stadtbusbetrieb erbringt gemeinwirtschaftliche Leistungen. Die Aufwendungen sind unter dem Gesichtspunkt des Nutzens, den der öffentliche Verkehr für den Einzelnen und die Allgemeinheit erbringt, zu betrachten.





Stadt Wil

Antrag



Sehr geehrte
Mitbürgerinnen und
Mitbürger

**Gemeindeparlament und
Stadtrat beantragen Ihnen, für den definitiven
Stadtbusbetrieb einen
jährlich wiederkehrenden
Kredit von Fr. 695'000.—
zu bewilligen und die
jährlichen Aufwendungen
der Laufenden Rechnung
des Allgemeinen Gemein-
dehaushaltes zu belasten.**

Wil, 5. Oktober 1994

Im Namen des Stadtrates

Stadtmann
Josef Hartmann

Stadtschreiber
Armin Blöchlinger



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