DENKEN
ÜBER
MORGEN

Kanton St.Gallen, Stadt Wil

Buskonzept Wil 2021

Schlussbericht
Zürich, 1. Oktober 2018

Matthias Lebküchner
Jonas Stadler

INFRAS
Forschung und Beratung
www.infras.ch

Impressum

Buskonzept Wil 2021

Schlussbericht
Zürich, 1. Oktober 2018
3078b_BuskonzeptWil2021_Schlussbericht_20181001.docx

Auftraggeber
Kanton St.Gallen, Stadt Wil

Projektleitung
Markus Schait, Kanton St.Gallen
Urs Heuberger, Vertreter Stadt Wil (asa AG, Mandat)

Projektsteuerung
Patrick Ruggli, Kanton St.Gallen
Daniel Stutz, Stadt Wil

Autorinnen und Autoren
Matthias Lebküchner
Jonas Stadler

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich
Tel. +41 44 205 95 95

Inhalt

Zusammenfassung 4

1. Einleitung 5

1.1. Ausgangslage 5
1.2. Projektauftrag und -ziele 6
1.3. Randbedingungen 6

2. Massnahmen Stadtbus 2021 7

2.1. Anpassungen Stadtbusnetz 7
2.2. Kundennutzen 10
2.3. Kosten und Finanzierung 14

3. Massnahmen Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse 2021 16

3.1. Linienanpassungen 16
3.2. Kundennutzen 18
3.3. Kosten und Finanzierung 20

4. Abend- und Wochenendangebot 2021 auf Stadtbuslinien 22

4.1. Abendangebot nach 20 Uhr 22
4.2. Wochenendangebot 24

5. Übersicht Konzept 2021 26

Annex 29

Zusammenfassung

Der heutige Fahrplan auf dem Stadtbusnetz ist wegen der hohen Verspätungsanfälligkeit grundsätzlich nicht mehr tragbar. Auf den Fahrplan 2019 (ab Dezember 2018) hin wird zwar der Fahrplan verdichtet. Verbesserungen bei der Fahrplanstabilität sind jedoch nicht zu erwarten. Deshalb werden im Buskonzept Wil 2021 (Fahrplanwechsel Dezember 2020) primär Massnahmen vorgeschlagen, welche die Betriebsqualität der Stadtbuslinien verbessern. Trotz der Verbesserungen auf der Angebotsseite sind die geplanten Infrastrukturen mit Busbevorzugungen weiterhin zwingend für ein attraktives ÖV-System. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen wird allerdings noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die vom Stadtparlament kritisierten Punkte der Strategie wurden bei der Erarbeitung des Buskonzepts 2021 berücksichtigt. An der ursprünglichen Strategie soll jedoch festgehalten werden, weil die Stossrichtungen nach wie vor als zielführend beurteilt werden.

Kernelement des Stadtbuskonzepts sind entspannte Fahrpläne und sicherere Anschlüsse am Bahnhof Wil, unter anderem durch die Aufhebung der Rundlinien in den Gebieten Oelberg/ Hofberg sowie Neulanden. Weitere positive Auswirkungen sind teilweise höhere zeitliche Verfügbarkeit, kürzere Reisezeiten, mehr Anschlüsse am Bahnhof Wil und ein verständlicheres Liniennetz: Die vorgeschlagenen Massnahmen helfen somit auch, die Ziele der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie, welche die Verlagerung des zukünftigen Mehrverkehrs auf den Fuss- und Velo- so wie den öffentlichen Verkehr postulieren, zu erfüllen.

Zusätzlich wird die Bedienung der bisher nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Glärnischstrasse vorgeschlagen. Dies soll mit der bestehenden Regionallinie 732 Wil Bahnhof – Gähwil erfolgen. Gleichzeitig soll eine neue Linie zwischen Wil Bahnhof und Stelz via Toggenburgerstrasse eingeführt werden.

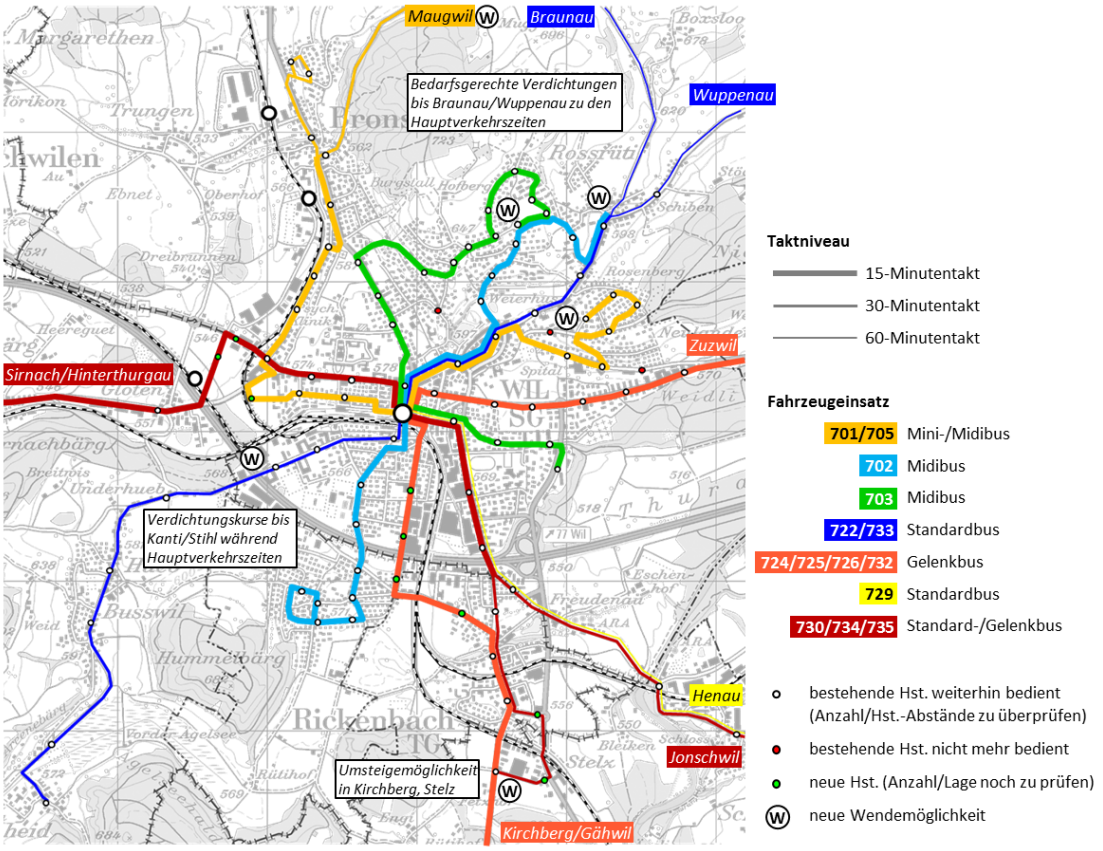
Im Buskonzept Wil 2021 wurden Optimierungen beim Abend- und Wochenendangebot der Stadtbuslinien geprüft. Während das Abendangebot als zweckmässig beurteilt wird, besteht am Wochenende eher Handlungsbedarf. Ein solcher Angebotsausbau setzt das Erreichen der gesetzlichen Zielvorgaben voraus. Der dafür notwendige Kostendeckungsgrad ist aber auch nach einer vierjährigen Phase mit einem Versuchsbetrieb nicht zu erreichen.

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Mit der ÖV-Strategie Wil 2030/35 liegt eine Angebotsstrategie vor, wie sich der öffentliche Verkehr in der Stadt Wil und Umgebung – abgestimmt auf das Siedlungswachstum – in den nächsten 15 Jahren entwickeln soll[1].

Abbildung 1: ÖV-Angebotsstrategie Wil 2030/35



Tägliches Grundangebot. Taktverdichtungen zu Hauptverkehrszeiten oder Taktreduktionen in Randzeiten sind der Nachfrage entsprechend zu prüfen.

Als erster Schritt zur Umsetzung der Angebotsstrategie soll im Rahmen eines Buskonzepts 2021 geprüft werden, welche Massnahmen sich bereits auf diesen Zeithorizont umsetzen lassen. Aufgrund der akuten betrieblichen Probleme steht die Optimierung der Stadtbuslinien (inkl. Linie nach Braunau) im Zentrum. Zudem sind Verbesserungen im Korridor Kirchberg (Linienführung via Glärnischstrasse, neue Linie nach Breite/Stelz) zu prüfen.

[1] ÖV-Strategie Wil 2030/2035; Stadt Wil, Kanton St.Gallen; INFRAS; 21. Dezember 2017

1.2. Projektauftrag und -ziele

Projektauftrag

Auf Fahrplan 2021 (ab Dezember 2020) wurde für die erste Etappe die Umsetzung folgender Elemente gemäss ÖV-Strategie Wil 2030/35 geprüft:

- Anpassung der Linienführung und Aufhebung Rundkurse bzw. Einführung einer Ausgleichszeit am Linienende auf den Stadtbuslinien 701, 702 und 703,
- Aufhebung Stadtbuslinie 704, dafür Regionalbus viertelstündlich via St. Gallerstrasse,
- Durchbindung der Stadtbuslinien, falls Bahnfahrplan 2021 sinnvolle Durchmesserlinien ermöglicht.
- Linie 705 im Viertelstundentakt via Bildfeld und bis Maugwil,
- Linie 706 nach Braunau via Rossrüti,
- Linie 732 nach Kirchberg via Glärnischstrasse,
- Einführung neue Buslinie Wil Bahnhof – Toggenburgerstrasse – Stelz.

Projektziel

Für die auf den Fahrplan 2021 umzusetzenden Massnahmen sind die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die Kostenfolgen nachzuweisen.

1.3. Randbedingungen

- Bahnhofplatz: Buskonzept 2021 ist auf die heutige Situation am Bahnhofplatz abzustimmen.
- Fernverkehrsbusse am Bushof Wil sind im Buskonzept 2021 nicht zu berücksichtigen.
- Geplante Busbevorzugungsmassnahmen entlang der Toggenburger, Zürcher-, St.Galler- und Bronschhoferstrasse sind voraussichtlich bis 2021 nicht umgesetzt. Es ist jedoch wichtig, dass diese so rasch wie möglich realisiert werden, da die genannten Busbevorzugungsmassnahmen für einen funktionierenden, attraktiven ÖV in Wil zentral sind.
- Buspriorisierung Unterführung Wilenstrasse (Kt. TG) wird auf Dezember 2020 hin umgesetzt.
- ESP Lenzenbüel ist bis 2021 nicht umgesetzt.

2. Massnahmen Stadtbus 2021

2.1. Anpassungen Stadtbusnetz

Aufhebung Rundlinien zur Verbesserung der Fahrplanstabilität

Die Stadtbuslinien 701, 702 und 703 sollen gemäss ÖV-Strategie Wil 2030/35 nicht mehr als Rundkurse, sondern als Stichlinien betrieben werden. Diese Massnahme steigert die Betriebsstabilität, weil Reserve- bzw. Ausgleichszeiten an den Linienenden eingeplant werden können, welche bei Verspätungen eine pünktliche Abfahrt in die Gegenrichtung ermöglicht. Stichlinien sind generell auch flexibler in Bezug auf die Anschlussausrichtung am Bahnhof Wil, was hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Bahnknotens von hoher Bedeutung ist. Zudem verbessern sie die Verständlichkeit des Stadtbusangebots, weil die Quartiere in beide Richtungen mit einheitlicher Linienführung bedient werden.

Linie 701 Wil Bahnhof – Neulanden

Der Handlungsbedarf auf der Linie 701 ist offensichtlich und dringend. Die heutige Umlaufzeit Bahnhof – Neulanden – Bahnhof ist zu lang um mit einem Fahrzeug den 15-Minutentakt zuverlässig anzubieten. Dies führt regelmässig zu massiven Verspätungen, Anschlussbrüchen am Bahnhof Wil und oft auch zu Kursausfällen.

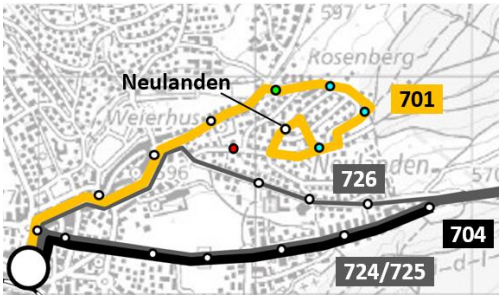
Gemäss ÖV-Strategie Wil 2030/35 soll die Linie 701 ab Bahnhof Wil via Rose, Spital und von Thurnsteig ins Quartier Neulanden geführt werden. Dafür wird auf der Linie 701 ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Gleichzeitig würden die Regionalbuslinien 724, 725 und 726 einheitlich entlang der St.Gallerstrasse geführt, wobei die Stadtbuslinie 704 eingespart werden kann.

In Bezug auf die Befahrbarkeit des von Thurnsteigs wurden Machbarkeitsabklärungen durchgeführt. Ein Fahrversuch zeigte, dass ein Linienbus beim Einlenken von der Fürstenlandstrasse in den von Thurnsteig am Asphalt aufsteht. Mit baulichen Massnahmen können diese geometrischen Konflikte gelöst werden. Allfällige Gegenverkehrskonflikte könnten durch Signalisationen verhindert werden. Die notwendigen baulichen Anpassungen lassen sich jedoch bis Dezember 2020 nicht realisieren. Deshalb soll das Buskonzept Wil 2021 die Linienführung via von Thurnsteig noch nicht enthalten.

Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität soll stattdessen das Quartier Neulanden ab Dezember 2020 (Fahrplanjahr 2021) mit einer Stichlinie via Konstanzerstrasse bedient werden. Auf der Fürstenland- und St. Gallerstrasse bleibt das Angebot gemäss Fahrplan 2019 bestehen.

Die Linienführung der Linie 701 via von Thurnsteig ist aber weiterhin Bestandteil der ÖV-Strategie 2030/35. Denn aus finanzieller Sicht ermöglicht dieser Konzeptansatz eine effizientere Erschliessung von Neulanden, Fürstenland- und St. Gallerstrasse, da sich mit der Linienführung via von Thurnsteig und der einheitlichen Führung der Regionalbuslinien via St. Gallerstrasse die Stadtbuslinie 704 und somit ganztägig ein Fahrzeug einsparen lässt.

Abbildung 2: Linie 701 – Massnahme 2021



Takt:	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz:	Midibus
Linienführung:	Wil Bahnhof – Rose – Konstanzerstrasse – Neulanden
Bemerkungen:	Standplatz bei Haltestelle Neulanden, Wenden via Zelghalde und Bienenstrasse

- bestehende Haltestelle weiterhin bedient
- neue Haltestelle
- bestehende Haltestelle nicht mehr bedient
- bestehende Haltestelle neu in beiden Richtungen bedient

Linie 702 Wilen b. Wil – Rossrüti

Die Anpassungen auf der Linie 702 können, wie in der ÖV-Strategie Wil 2030/35 vorgeschlagen, ab Dezember 2020 (Fahrplan 2021) vollzogen werden.

Abbildung 3: Linie 702 – Massnahme 2021

Takt:	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz:	Midibus
Linienführung:	Rossrüti – Hofberg – Rose – Wil Bahnhof – Wilen bei Wil, Gemeindezentrum
Bemerkungen:	Wenden in Rossrüti in der Schlaufe Braunauer-, Oberdorf- und Freudenbergstrasse; Standplatz in der Oberdorfstrasse Neue Haltestelle Grundstrasse in der Grundstrasse. Bestehenden Haltestelle Grundstrasse wird aufgehoben.

Linie 703 Reuttistrasse – Neugruben

In der ÖV-Strategie Wil 2030/35 wird die Linie 703 via Bronschhoferstrasse und Oelberg ins Quartier Neugruben geführt. Diese Linienführung kann ab Dezember 2020 eingeführt werden. Aus fahrplantechnischen Gründen (Umlaufzeit für stabilen Betrieb) soll die Linie am Linienende weiterhin als Rundkurs via Gruben- und Neugrubenstrasse verkehren.

Abbildung 4: Linie 703 – Zielbild 2021

Takt:	15-Minutentakt
Fahrzeugeinsatz:	Midibus
Linienführung:	Wil, Städeli – Neugruben – Oelberg – Letten – Wil Bahnhof – Reuttistrasse
Bemerkungen:	Haltestelle Grundstrasse in der Neugrubenstrasse wird von der Linie 703 nicht mehr bedient. Aufgrund mangelnder Übersicht wird die Bedienung als gefährlich eingestuft. Stattdessen wird eine neue Haltestelle in der Grundstrasse eingeführt, welche von der Linie 702 (Rossrüti) bedient wird.

Linien 705 Wil – Himmelrich, 706 Wil – Braunau und 722 Wil – Hosenruck

Im Fahrplan 2021 sollen die Linien 705 Wil – Himmelrich, 706 Wil – Braunau und 722 Wil – Wuppenau/Hosenruck gemäss Fahrplan 2019 gefahren werden. Auf das Fahrplanjahr 2019 hin werden zur Verbesserung der Fahrplanstabilität die Fahrpläne der Linien 706 und 722 im Minutenbereich angepasst. Bevor die Linien abermals Veränderungen erfahren, soll zuerst Erfahrung mit dem Fahrplan 2019 gesammelt werden. Deshalb werden folgende Elemente der ÖV-Strategie Wil 2030/35 noch nicht auf den Fahrplan 2021 hin aufgenommen:

- Linie 705 im Viertelstundentakt via Bildfeld und bis Maugwil,
- Linie 706 nach Braunau via Rossrüti.

Der Wendeplatz Maugwil wird also auf den Zeithorizont Buskonzept Wil 2021 nicht benötigt. Das Element Linie 705 im Viertelstundentakt via Bildfeld und bis Maugwil inkl. Wendemöglichkeit soll aber weiterhin Bestandteil des Zielzustandes der ÖV-Strategie 2030/35 sein.

2.2. Kundennutzen

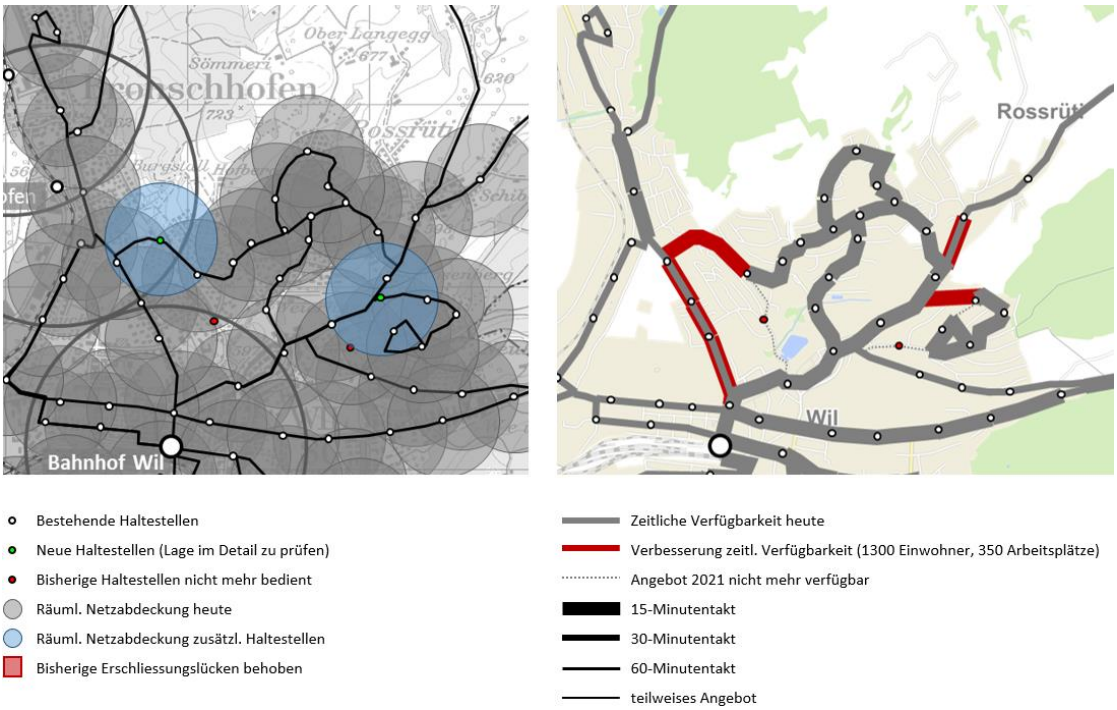
Aus Kundensicht verbessern die Massnahmen 2021 die Attraktivität des ÖV-Angebots der Stadt Wil in folgenden Bereichen:

Zeitliche und örtliche Verfügbarkeit

Entlang der Bronschhoferstrasse und im Quartierkern Rossrüti profitieren insgesamt ungefähr **1'300 Einwohner und 350 Arbeitsplätze** von Taktverdichtungen.

Die zwei zusätzlichen bzw. die zwei wegfallenden Haltestellen (Abbildung 5) beeinflussen die örtliche Abdeckung des Stadtbusses nicht massgeblich.

Abbildung 5: Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit 2021 – Stadtbuslinien 701, 702 und 703



Reisezeiten

Durch die Erschliessung der Höhenstrasse profitieren **200 Einwohner** von kürzeren Reisezeiten, weil die Zugangswege zum ÖV mit der neuen Haltestelle Trottenweg kürzer sind als zuvor (Haltestellen Höhenstrasse oder Letten). Der Ersatz der Rundlinien durch Stichlinien im Zweirichtungsbetrieb vermeidet grössere Umwege. Davon profitieren vor allem Einwohner im Einzugsgebiet der Haltestellen in der Hofbergstrasse (ca. **900 Einwohner und 100 Arbeitsplätze**) gegenüber Fahrplan 2019 von einer Fahrzeitverkürzung zum Bahnhof Wil um 25%.

Abbildung 6: Einzugsgebiet Haltestellen mit Reisezeitverkürzung

Mehr Anschlüsse am Bahnhof Wil

Der Viertelstundentakt entlang der Bronschhoferstrasse schafft zusätzliche Bahn-Anschlussmöglichkeiten am Bahnhof Wil, wodurch sowohl gute Anschlüsse Richtung Zürich und St.Gallen zu erreichen sind. Ebenfalls von häufigeren Anschlüssen profitiert der Dorfkern von Rossrüti (bisher nur von Linie 722 Wil – Hosenruck bedient). Insgesamt profitieren ca. **1'300 Einwohner und 350 Arbeitsplätze** im Einzugsgebiet dieser Haltestellen von einer besseren Anschlusssituation.

Abbildung 7: Einzugsgebiet Haltestellen mit Verbesserung der Anschlusssituation

Verständlichkeit

Das ÖV-Netz ist für viele Kunden einfacher zu verstehen, da weniger Rundlinien angeboten werden. Im Einzugsgebiet der Linien 701 (Quartier Neulanden), 702 (Hofbergstrasse) und 703 (Bergtal- und Höhenstrasse) profitieren ungefähr **2'500 Einwohner und 250 Arbeitsplätze** vom einem klarer strukturierten Netz.

Abbildung 8: Einzugsgebiet Haltestellen neu im Zweirichtungsbetrieb

Betriebsqualität

Durch eine Ausgleichszeit am Linienende verkehren die Buslinien 701 und 702 pünktlich oder können auf Verspätungen besser reagieren. Im Einzugsgebiet der beiden Linienäste Neulanden und Rossrüti profitieren ungefähr **3'900 Einwohner und 1'500 Arbeitsplätze** (Quartier Neulanden, Konstanzer-, Hofberg und Grundstrasse, sowie das Altstadtquartier um die Haltestellen Adler und Rose) von einer Verbesserung der Betriebsstabilität.

Abbildung 9: Einzugsgebiet Haltestellen mit Verbesserung Betriebsstabilität

Linie 703: Das neue Fahrplankonzept schafft die fahrplantechnischen Voraussetzungen für einen stabilen Betrieb. Durch Verkehrsmanagementmassnahmen entlang der Bronschhoferstrasse kann während der Hauptverkehrszeiten die Betriebsstabilität auf der Linie 703 zusätzlich verbessert werden.

2.3. Kosten und Finanzierung

Mehrkosten Betrieb (Vollkosten)

Die Massnahmen 2021 führen auf den drei Stadtbuslinien 701, 702 und 703 gegenüber dem Fahrplan 2019 zu betrieblichen Mehrkosten von knapp 700'000 CHF pro Jahr.[2] Diese rühren einerseits von leicht höheren produktiven Kilometerleistungen (geänderte Linienführungen) her. Andererseits erfordert die verbesserte Fahrplanstabilität auf den Linien 701 und 703 ganztägig je ein zusätzliches Fahrzeug.

Finanzierung durch den Kanton

Die Mehrkosten entstehen durch einen Umbau des Systems. Da die Anzahl der Kurse pro Linie gegenüber Fahrplan 2019 gleich bleibt, handelt es sich nicht um einen Angebotsausbau. Im Falle eines Angebotsumbaus kann der Kanton das Angebot bestellen, wenn die Mindestvorgaben (Kostendeckungsgrad und Nachfrage) des Ortsbussystems erfüllt werden. Der minimale Kostendeckungsgrad für ein Ortsbussystem wie in Wil (Angebotsstufe 3) beträgt 30%. Gemäss aktuellem Budget kann der Kanton St.Gallen das umgebaute Angebot auf den Fahrplan 2021 voraussichtlich bestellen, da das Ortsbussystem die Mindestvorgabe von 30% gemäss Prognosen mit den geplanten Massnahmen erfüllt.

Finanzierungsanteil für die Stadt Wil

Die neuen Linienführungen der Linien 701, 702 und 703 und der Zweirichtungsbetrieb in den Quartieren (Aufhebung Rundlinien) bedeuten zusätzliche Haltestellenabfahrten. Diese lösen für die Stadt Wil Mehrkosten von ungefähr 340'000 CHF pro Jahr aus. Damit steigt der Beitrag der Stadt Wil an die ungedeckten ÖV-Kosten um ca. 9%.

Investitionskosten Haltestellen

Die Linienanpassungen auf den Stadtbuslinien erfordern folgende Haltestellenanpassungen (die Namen der neuen Haltestellen sind noch nicht definitiv):

- Bienenstrasse (701) neu in beide Richtungen bedient,
- Buebenloo (701) neu in beide Richtungen an Ulrich-Rösch-Strasse (bisher an Buebenloostrasse) bedient,
- Konstanzerstrasse (701): neue Haltestelle in der der Ulrich-Röschstrasse,
- Ulrich-Rösch-Strasse (701) neu in beide Richtungen bedient,
- Unterdorfweg (702): neue Haltestelle für Linie 702,
- Grundstrasse (702): neu in beide Richtungen an Grundstrasse,

[2] Quelle: Schätzung AöV Kanton St.Gallen.

- Hofberg (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Krebsbachbrücke (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Neualtwil (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Städeli (702) neu in beide Richtungen bedient,
- Höhenstrasse (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Letten (703): Zusätzliche Haltestelle für Linie 703 notwendig,
- Oelberg (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Quellenstrasse (703) neu in beide Richtungen bedient,
- Trottenweg (703): Neue Haltestelle für Linie 703.

Die Kosten für die provisorischen Haltestellen betragen total 80'000 bis 100'000 CHF. Die provisorischen Haltestellen werden nicht zwingend behindertenkonform eingerichtet. Haltestellenanpassungen gemäss BehiG werden in einem separaten Projekt der Stadt Wil behandelt.

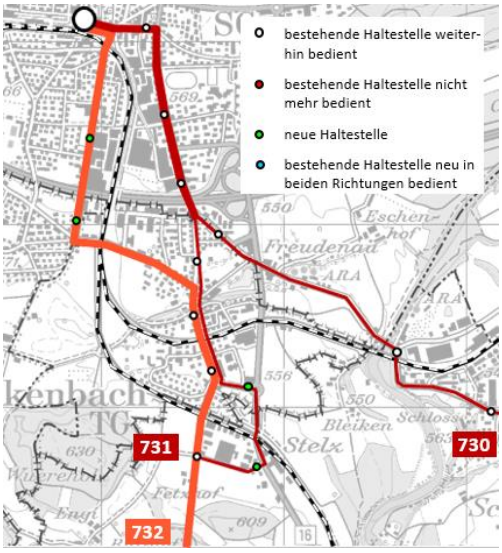
3. Massnahmen Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse 2021

3.1. Linienanpassungen

Das in der Strategie 2030/35 postulierte Konzept für diesen Korridor soll bereits auf den Fahrplan 2021 umgesetzt werden. Die Linie 732 Wil – Gähwil verkehrt neu (Fahrplanjahr 2021) via Glärnischstrasse. Damit kann die örtliche Erschliessungslücke mit dem öffentlichen Verkehr in diesem Korridor eliminiert werden.

Gleichzeitig wird eine neue Linie Wil Bahnhof – Stelz (Linie 731) im Halbstundentakt via Toggenburgerstrasse eingeführt. Die Linie 731 bildet zusammen mit der bestehenden, unveränderten Linie 730 Wil – Jonschwil einen ganztägigen Viertelstundentakt auf der Toggenburgerstrasse. Die neue Linie hat zum Ziel, die Einkaufsangebote und Arbeitsplätze in der Stelz besser an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Das Amt für öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen wird diese neue Linie in einem Einladungsverfahren ausschreiben.

Abbildung 10: Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse – Zielbild 2021



Linie 731

Takt:	30-Minutentakt NVZ
Fahrzeugeinsatz:	Standardbus
Linienführung:	Wil Bahnhof – Toggenburgerstrasse – Rickenbach – Kirchberg, Stelz

Linie 732

Takt:	10/20-Minutentakt HVZ und 30-Minutentakt NVZ
Fahrzeugeinsatz:	Gelenkbus
Linienführung:	Wil Bahnhof – Glärnischstrasse – Rickenbach – Kirchberg - Gähwil

Voraussetzung für die Anpassungen ist die Realisierung der Busbevorzugungsmassnahmen in Rickenbach (Lichtsignalanlage im Bereich Bahnunterführung und Abbiegen Wilen-/Mattstrasse).

Momentan sind in Kirchberg Stelz Planungen für neue Strassen im Gange. Im Zusammenhang mit den voraussichtlich bis Dezember 2020 abgeschlossenen Umbauten wendet die Linie 731 in Kirchberg Stelz via die Stelzstrasse, die Fürstenlandstrasse und die Ringstrasse. Die Endhaltestelle mit Standplatz, um die Ausgleichszeit abzuwarten, ist in der Fürstenlandstrasse

(gemeinsame Bedienung mit Linie 732 Wil – Kirchberg – Gähwil). Bei nicht rechtzeitiger Realisierung der Bauarbeiten wird mit der Linie 731 provisorisch über die bestehende Ringstrasse gewendet.

Abbildung 11: Wendemöglichkeit Linie 731 in Kirchberg Stelz

Quelle Abbildung rechts: Tiefbauamt Kanton St.Gallen

3.2. Kundennutzen

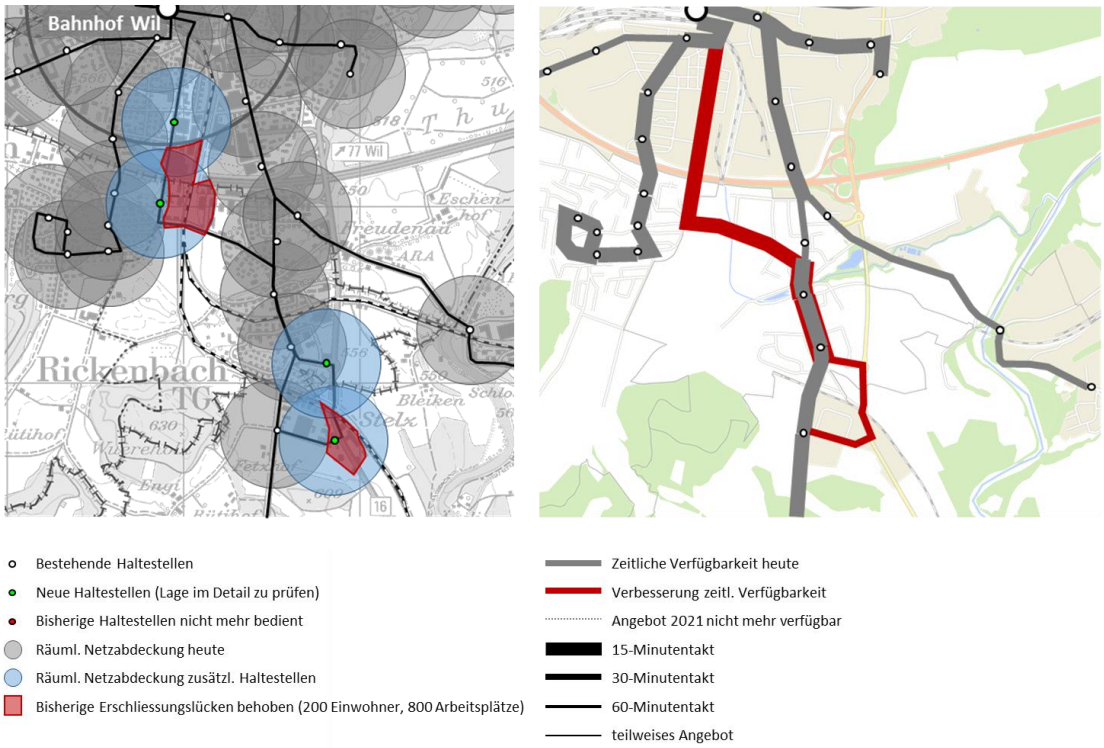
Aus Kundensicht verbessern die Massnahmen 2021 die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse in folgenden Bereichen.

Zeitliche und örtliche Verfügbarkeit

Durch die Erschliessung der Glärnischstrasse und die bessere Erschliessung von Kirchberg Stelz und Rickenbach Breite (Einkaufszentrum) werden rund 200 Einwohner und 800 Arbeitsplätze neu mit dem ÖV erschlossen (siehe Abbildung 12).

Die Einwohner/Arbeitsplätze entlang der Toggenburgerstrasse erhalten neu ganztägig einen sauberen Viertelstundentakt (bisher Halbstundentakt mit hinkenden Zusatzkursen, ab 2019 in der HVZ ein 10/20-Minuten-Takt). Für Rickenbach bzw. die Haltestellen Rickenbach Zentrum und Breite verbessert sich die zeitliche Verfügbarkeit in der Hauptverkehrszeit sogar zu einen 10-Minutentakt.

Abbildung 12: Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit 2021 – Glärnischstrasse und Stelz



Die Erschliessung der Glärnischstrasse wirkt sich zusätzlich positiv auf mögliche zukünftige Entwicklungen (z.B. Kindlimann Areal) aus.

Reisezeiten

Mit der Erschliessung der Glärnischstrasse profitieren 200 Einwohner und 200 Arbeitsplätze von kürzeren Reisezeiten, weil die Zugangswege zum ÖV kürzer sind als zuvor (Fussweg zum Bahnhof Wil).

Bessere Anschlüsse am Bahnhof Wil

Entlang der Toggenburgerstrasse profitieren ungefähr 1'400 Einwohner und 1'000 Arbeitsplätze von einem sauberen 15- Minutentakt. Das Angebot ermöglicht ideale Anschlüsse einerseits auf den Fernverkehr Richtung Zürich und andererseits auf die S-Bahn Richtung St. Gallen.

Betriebsstabilität

Die Gemeinden Kirchberg und Rickenbach profitieren von einem stabileren Fahrplan, da der Strassenverkehr in der Glärnischstrasse störungsfreier abläuft als in der Toggenburgerstrasse.

Direktverbindungen

Die Gemeinden Rickenbach und Kirchberg erhalten eine Direktverbindung in die Glärnischstrasse zu Einkaufsmöglichkeiten und diversen Arbeitsplätzen. Für die Gemeinde Kirchberg entfällt hingegen die Direktverbindung in die Toggenburgerstrasse und damit zum Bildungszentrum Lindenhof. Die Bushaltestelle Lindenhof weist bei einer täglichen Busbesetzung von ca. 850 Fahrgästen 35 Ein-/Aussteiger in/aus Richtung Rickenbach und Kirchberg auf. Der Anteil der Fahrgäste aus Rickenbach geniesst durch die neue Linie 731 nach wie vor eine Direktverbindung zum Lindenhof.

3.3. Kosten und Finanzierung

Betriebsosten (Vollkosten) Fahrplan 2021

Die Betriebsdauer der neuen Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz wird wie folgt definiert:

- Mo-Fr: 05:45 Uhr bis 20:15 Uhr
- Sa: 07:30 Uhr bis 17:30 Uhr

Bei einem Halbstundentakt resultieren jährliche Betriebskosten von knapp 400'000 CHF.[3]

Finanzierung

Das oben aufgeführte Angebotsniveau bedeutet, dass für die Linie 731 die Vorgaben der Angebotsstufe 2 (15-29 Kurspaare pro Tag) massgebend sind. Die Linie 731 tangiert die Kantone St.Gallen und Thurgau, und ist dementsprechend durch beide Kantone (Finanzierungsanteile Gemeinden siehe weiter unten) zu finanzieren.

Bei der Einführung der Linie 731 handelt es sich um einen Angebotsausbau. Dies bedeutet, dass die Zielvorgaben erfüllt sein müssen. Die Zielvorgabe Kostendeckungsgrad einer Linie der Angebotsstufe 2 beträgt 35%. Falls die Zielvorgabe nicht erfüllt werden, ist ein Versuchsbetrieb notwendig. Nach maximal 4 Jahren würde ein Versuchsbetrieb enden, was bedeutet, dass bis dahin die Zielvorgaben erfüllt sein müssen. Falls nicht, wird das Angebot abgebaut oder muss durch zusätzliche Beiträge (z.B. Gemeindebeiträge) finanziert werden.

Finanzierungsanteil für die Stadt Wil

Die Höhe der Kosten für die Stadt Wil liegt für die neue Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz in der Grössenordnung von 30'000 – 45'000 CHF pro Jahr, je nachdem, ob sie als Versuchsbetrieb gefahren wird oder nicht. In diesem Gesamtbetrag sind die Kosteneinsparungen aus wegfallenden Abfahrten der Linie 732 (neu via Glärnischstrasse anstatt Toggenburgerstrasse) berücksichtigt.

Investitionskosten für die neue Haltestelle Glärnischstrasse fallen vorerst keine an, da die Haltestelle provisorisch installiert wird.

[3] Quelle: Schätzung AöV Kanton St.Gallen.

Finanzierungsanteil für die Gemeinde Kirchberg

Die Kosten für die Gemeinde Kirchberg belaufen sich für die neue Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz zwischen 30'000 und 40'000 CHF pro Jahr, abhängig, ob sie als Versuchsbetrieb gefahren wird oder nicht.

Finanzierungsanteil für die Gemeinden Wilen b. Wil und Rickenbach

Die zusätzlichen Kosten für die Gemeinde Rickenbach durch die neue Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz und die Gemeinde Wilen b. Wil durch die neue Linienführung der Linie 732 Wil Bahnhof – Gähwil mit einer neuen Haltestelle an der Glärnischstrasse betragen weniger als 10'000 CHF pro Jahr.

4. Abend- und Wochenendangebot 2021 auf Stadtbuslinien

4.1. Abendangebot nach 20 Uhr

Handlungsbedarf

Das heutige Abendtaxi-Angebot auf dem Stadtbusnetz ermöglicht nach 20 Uhr viertelstündliche, auf die Zugsankünfte ausgerichtete Abfahrten vom Bahnhof in die Quartiere (Mo-Do bis 23:30 Uhr, Fr/Sa bis 00:30 Uhr). Dabei verkehren die Taxis ohne feste Linie bzw. feste Haltestellen, sondern bringen die Fahrgäste bis vor die Haustüre. Rückfahrten aus den Quartieren zum Bahnhof sind jedoch in den Abendstunden nicht möglich. Für den Haustürservice müssen die Fahrgäste einen Zuschlag auf den regulären ÖV-Tarif von 3 CHF bezahlen.

Dieses Angebot wird grundsätzlich als bedürfnisgerecht erachtet, denn die Nachfrageströme nach 20 Uhr führen grossmehrheitlich vom Bahnhof in die Quartiere. Entsprechend gering ist zu diesen Zeiten das Bedürfnis für Fahrten zum Bahnhof Wil. Dies bestätigt eine Analyse auf den Regionallinien, welche zeigt, dass die Nachfrage ab den Stadthaltestellen in Richtung Bahnhof Wil nicht bedeutend ist (Nachfrage auf Stadtgebiet Wil stadtauswärts 3x höher als stadteinwärts).

Allenfalls als störend wird der Zuschlag in den Abendstunden empfunden. Denn z.B. Pendler, welche später als 20 Uhr unterwegs sind, zahlen täglich 3 CHF Zuschlag. Dies dürfte denn auch der Grund dafür sein, dass v.a. zwischen 20 und 21 Uhr ein hohes Verkehrsaufkommen durch private PKWs auf dem Bahnhofplatz beobachtet wird, weil offensichtlich mit den Schnellzügen ankommende Fahrgäste am Bahnhof abgeholt werden. Daraus lässt sich folgern, dass vor allem zwischen 20 und 21 Uhr ein Potenzial für die Verlängerung des Linienbetriebs um eine Stunde vorhanden ist.

Geprüfte Alternativen

Als Alternative zum Abendtaxi wurde die zeitliche Ausdehnung des Stadtbus-Linienbetriebs in die Abendstunden in unterschiedlicher Ausprägung geprüft.

Tabelle 1: Ausbaumodule Abendangebot

Massnahme	Kosten *
Verlängerung Viertelstundetakt bis 21:15 Uhr und Abendtaxibetrieb ab 21:15 bis Betriebsschluss	300'000 CHF/Jahr
Linienangebot Halbstundentakt von 20:15 bis 22:15 Uhr und Abendtaxibetrieb ab 22:15 bis Betriebsschluss	380'000 CHF/Jahr
Linienangebot Halbstundentakt ab 20:15 bis Betriebsschluss, kein Abendtaxi	840'000 CHF/Jahr (Einsparung Abendtaxi Mo-Sa von ca. 160'000 CHF/Jahr nicht abgezogen)

* abzüglich Erträge

Quelle Kostenschätzung: BusOstschweiz

Zudem wurde der Ausbau Abendtaxiangebot geprüft, indem auch Fahrten zum Bahnhof angeboten würden. Heute fährt das Taxi, sobald alle Personen ausgestiegen sind, direkt zurück zum Bahnhof. Somit sind die Taxis innerhalb von 15 Minuten rechtzeitig zurück um den nächsten Kurs anzugehen. Würde zusätzlich eine Rückfahrtmöglichkeit angeboten werden, wäre eine konsequente, fahrplanmässige Bedienung der Haltestellen notwendig, auch wenn das Taxi leer ist (analog Linienbetrieb). Folglich würde sich der Fahrzeugbedarf verdoppeln, was mit massiven zusätzlichen Kosten verbunden wäre.[4]

Empfehlung

Das Abendtaxi soll grundsätzlich in der heutigen Form (Haustürservice und Zuschlag) beibehalten werden. Die Ablösung durch einen Linienbetrieb auch nach 20 Uhr würde zu unverhältnismässigen Mehrkosten führen. Am Abend ist dem Haustürservice, u.a. aus Sicherheitsgründen, ein höheres Gewicht beizumessen als der Fahrmöglichkeit aus den Quartieren zum Bahnhof.

Finanzierung:

Ein Angebotsausbau am Abend müsste alleine durch Stadt Wil finanziert werden. Der Kostendeckungsgrad wird mit dem Umbau des Grundangebots auf ca. 31% sinken. Bei einem Angebotsausbau am Abend müsste ein Kostendeckungsgrad von mindestens 40% (je nach Ausbau könnte das Angebot der Stadtbuslinie durch die zusätzlichen Kurse nach 20h in eine höhere Angebotsstufe fallen und damit würde sich die Zielvorgabe auf 45% erhöhen) erreicht werden, was sehr unrealistisch ist. Der Kanton St.Gallen beteiligt sich auch nicht an einem vierjährigen Versuchsbetrieb, weil die Wahrscheinlichkeit, dass auch nach vier Jahren ein Kostendeckungsgrad von 40% nicht erreicht wird, sehr hoch ist und dann das Angebot entweder abgebaut oder alleine durch die Stadt Wil finanziert werden müsste.

[4] Quelle: BusOstschweiz

4.2. Wochenendangebot

Handlungsbedarf

Am Wochenende wurden ebenfalls mögliche Ausbauten auf dem Stadtbusnetz geprüft. Im Vergleich mit Städten ähnlicher Grösse wie Kreuzlingen oder Frauenfeld, wo der Stadtbus samstags im 15-Minutentakt und sonntags im Halbstundentakt verkehrt, besteht in Wil Optimierungspotenzial. Samstags verkehren heute die Stadtbusse nur halbstündlich, sonntags gar nur im Stundentakt. Als unbefriedigend aus Sicht des Freizeitverkehrs wird zudem die Einstellung des Linienbetriebs am Samstag bereits ab 18 Uhr und am Sonntag ab 19 beurteilt.

Geprüfte Alternativen

Für den Ausbau des Wochenendangebots auf den Stadtbuslinien wurden folgende Optionen geprüft:

Tabelle 2: Ausbaumodule Wochenende

Massnahme	Kosten *
Verlängerung des Halbstundentakts samstags bis 20:15 Uhr und Verlängerung des Stundentakts sonntags ab 19:30 bis 20:15 Uhr	110’000 CHF/Jahr
Samstag: Verlängerung Halbstundentakt bis Betriebsschluss Uhr, kein Abendtaxi (nur im Zusammenhang mit Modul Linienangebot Halbstundentakt Mo-Fr ab 20:15 bis Betriebsschluss)	240’000 CHF/Jahr (Einsparung Abendtaxi nicht abgezogen)
Verdichtung zum Viertelstundentakt samstags zwischen 09:00 und 17:00 Uhr	160’000 CHF/Jahr
Sonntag: Verlängerung Stundentakt ab 19:30 bis 00:30 Uhr	110’000 CHF/Jahr
Verdichtung zum Halbstundentakt sonntags zwischen 08:30 und 20:15 Uhr	220’000 CHF/Jahr
Sonntag Verlängerung Halbstundentakt ab 19:30 bis 00:30 Uhr (nur im Zusammenhang mit Verdichtung Halbstundentakt sonntags zwischen 08:30 und 20:15 Uhr)	220’000 CHF/Jahr

* abzüglich Erträge

Quelle Kostenschätzung: BusOstschweiz

Empfehlung

Sofern zusätzlich zu den Massnahmen Montag – Freitag finanzierbar, soll in erster Priorität der Stadtbuslinienbetrieb am Samstag und am Sonntag bis 20:15 Uhr verlängert werden (+110'000 CHF/Jahr). In zweiter Priorität wäre das Angebot sowohl am Samstag als auch am Sonntag zu verdichten, so dass für den Einlaufs- und Freizeitverkehr attraktivere Angebote zur Verfügung stehen (samstags Viertelstundentakt zwischen 09:00 und 17:00 Uhr für ca. 160’000 CHF/Jahr, sonntags Halbstundentakt zwischen 08:30 und 20:15 Uhr für ca. 220’000 CHF/Jahr).

Finanzierung:

Analog zur Finanzierung von Angebotsausbauten am Abend müssten Ausbauten am Wochenende alleine durch die Stadt Wil finanziert werden.

5. Übersicht Konzept 2021

Aufgrund der vertieften Prüfung von in der Angebotsstrategie 2030/35 postulierten Massnahmen werden folgende Elemente zur Umsetzung per Fahrplan 2021 empfohlen:

Massnahmepaket 1. Priorität: Optimierung Stadtbuslinien 701 – 703

Massnahmen:

- Linie 701 als Stichlinie via Konstanzerstrasse ins Quartier Neulanden mit Ausgleichszeit am Linienende (Haltestelle Neulanden) zur Verbesserung der Fahrplanstabilität;
- Linie 702 Wil Bahnhof – Rossrüti in beiden Richtungen via Hofberg mit Ausgleichszeit am Linienende zur Verbesserung der Fahrplanstabilität;
- Linie 703 Wil Bahnhof – Neugruben via Bronschhoferstrasse und Oelberg.

Kundennutzen:

Diese Massnahmen bewirken folgende Vorteile für die Stadt Wil (in Klammern sind jeweils die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze, welche davon profitieren, ausgewiesen):

- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit: Taktverdichtungen entlang der Bronschhoferstrasse und im Quartierkern Rossrüti (1’300 Einwohner und 350 Arbeitsplätze);
- Kürzere Reisezeiten zum Bahnhof Wil wegen kürzeren Zugangswege (Höhenstrasse ca. 200 Einwohner) und durch Stichlinien im Zweirichtungsbetrieb, was grössere Umwege vermeidet (Hofbergstrasse ca. 900 Einwohner und 100 Arbeitsplätze);
- Mehr Anschlüsse am Bahnhof Wil (gute Anschlüsse Richtung Zürich und St.Gallen) für den Korridor Bronschhoferstrasse (1’100 Einwohner und 250 Arbeitsplätze);
- Ein übersichtliches und verständliches ÖV-Netz wegen weniger Rundlinien (total 2’500 Einwohner und 250 Arbeitsplätze in den Quartieren Neulanden, Hofbergstrasse und Bergtal-/Höhenstrasse);
- Verbesserung der Betriebsstabilität: durch eine Ausgleichszeit am Linienende verkehren die Buslinien 701 und 702 pünktlich oder können auf Verspätungen besser reagieren (3’700 Einwohner und 1’500 Arbeitsplätze).

Kosten für die Stadt Wil:

- Der Beitrag der Stadt Wil an die ungedeckten ÖV-Kosten steigen um ca. 9% bzw. um ungefähr 340'000 CHF pro Jahr, weil die neuen Linienführungen der Linien 701, 702 und 703 und der Zweirichtungsbetrieb in den Quartieren (Aufhebung Rundlinien) zusätzliche Haltestellenabfahrten bedeuten.
- Die Kosten für die provisorischen Haltestellen betragen 80'000 bis 100'000 CHF.

Massnahmepaket 2. Priorität: Optimierung Korridor Glärnisch-/Toggenburgerstrasse

Massnahmen:

- Linie 732 Wil – Gähwil neu via Glärnischstrasse.
- Gleichzeitig neue Linie Wil Bahnhof – Stelz (Linie 731) im Halbstundentakt via Toggenburgerstrasse: Linie 731 bildet zusammen mit bestehender, unveränderter Linie 730 Wil – Jonschwil einen ganztägigen Viertelstundentakt auf der Toggenburgerstrasse.

Kundennutzen:

- Erschliessungslücke Glärnischstrasse behoben und Verbesserung der Erschliessung von Kirchberg Stelz und Rickenbach Breite (Einkaufszentrum): rund 200 Einwohner und 800 Arbeitsplätze profitieren;
- Kürzeren Reisezeiten aufgrund kürzeren Zugangswegen vom öffentlichen Verkehr: 200 Einwohner und 200 Arbeitsplätze profitieren entlang der Glärnischstrasse (zuvor Fussweg zum Bahnhof Wil);
- Ideale Anschlusssituation für die Toggenburgerstrasse (1’400 Einwohner und 1’000 Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Haltestellen) mit Einführung eines sauberen 15- Minutentakt: Anschlüsse einerseits auf den Fernverkehr Richtung Zürich und andererseits auf die S-Bahn Richtung St. Gallen.

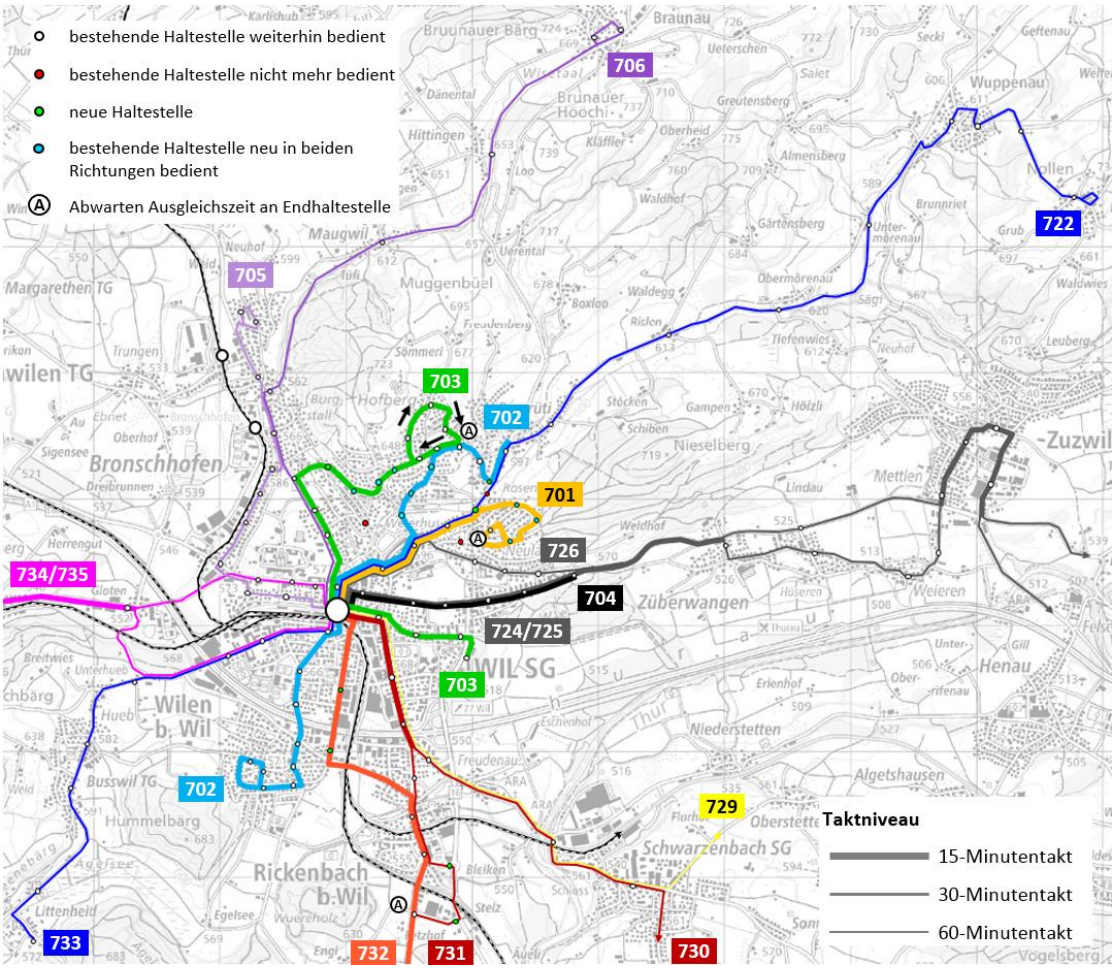
Finanzierungsbeitrag für die Stadt Wil:

- Die Höhe der Kosten für die Stadt Wil liegt für die neue Linie 731 Wil Bahnhof – Stelz in der Grössenordnung von 30'000 – 45'000 CHF pro Jahr, je nachdem, ob sie als Versuchsbetrieb gefahren wird oder nicht.

Finanzierungsbeiträge der übrigen Gemeinden:

- Kirchberg: 30'000 – 40'000 CHF pro Jahr,
- Wilen b. Wil weniger als 10'000 CHF pro Jahr,
- Rickenbach weniger als 10'000 CHF pro Jahr.

Abbildung 13: Fahrplankonzept 2021 mit beiden Massnahmenpaketen «Stadtbus» und «Glärnisch-/Toggenburgerstrasse»



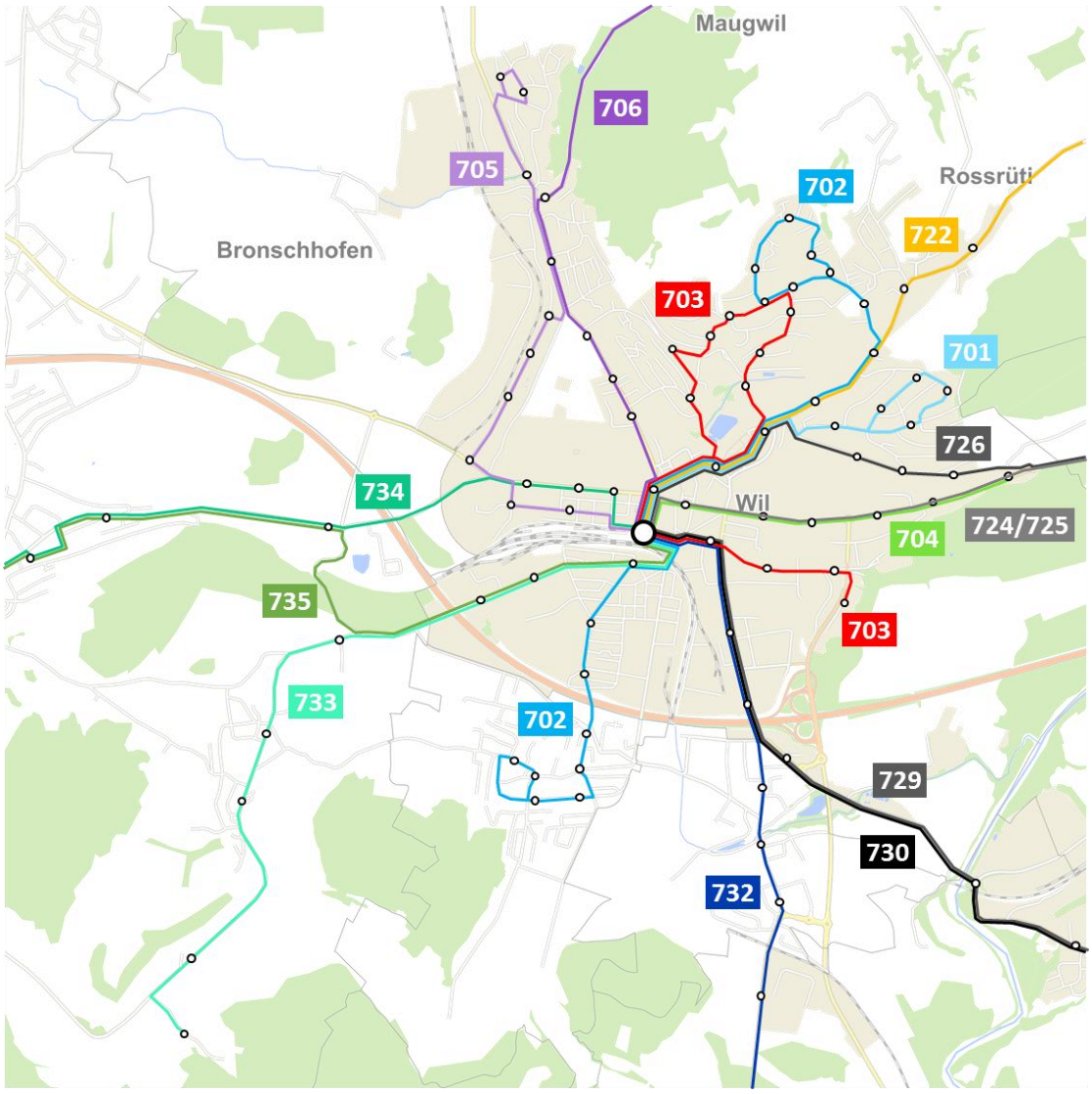
Optionales Massnahmepaket: Verbesserung ÖV-Angebot am Wochenende

- Verlängerung des Halbstundentakts samstags bis 20:15 Uhr und Verlängerung des Stundentakts sonntags ab 19:30 bis 20:15 Uhr für ca. 110'000 CHF/Jahr;
- Verdichtung zum Viertelstundentakt samstags zwischen 09:00 und 17:00 Uhr für ca. 160’000 CHF/Jahr;
- Verdichtung zum Halbstundentakt sonntags zwischen 08:30 und 20:15 Uhr für ca. 220’000 CHF/Jahr.

Diese Angebotsausbauten wären durch die Stadt Wil alleine zu finanzieren.

Annex

Abbildung 14: ÖV-Angebot Wil – Fahrplan 2019



Grafik INFRAS.

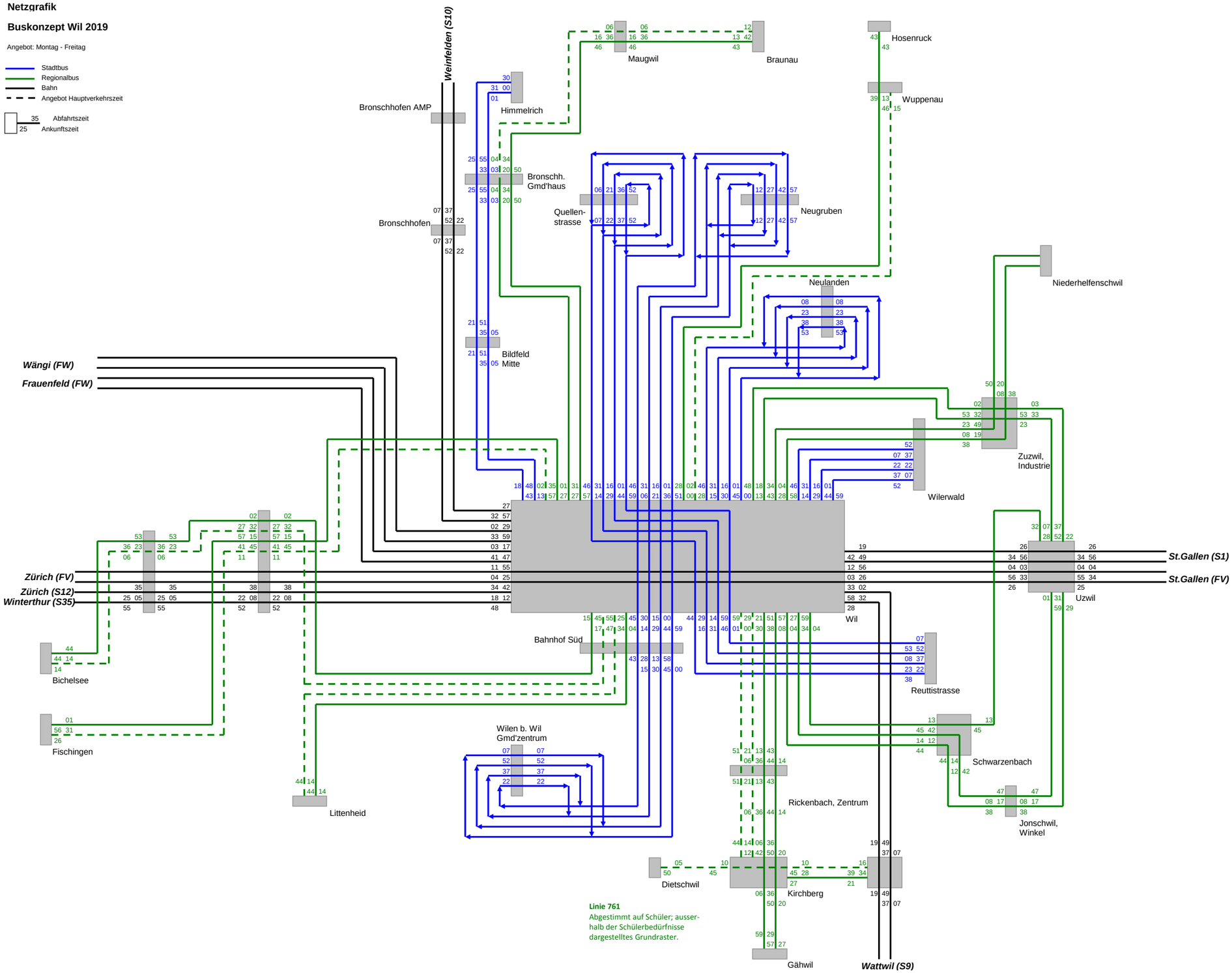
Netzgrafik

Buskonzept Wil 2019

Angebot: Montag - Freitag

- Stadtbus
- Regionalbus
- Bahn
- Angebot Hauptverkehrszeit

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit



Linie 761
Abgestimmt auf Schüler; ausser-halb der Schülerbedürfnisse dargestelltes Grundraster.

Netzgrafik

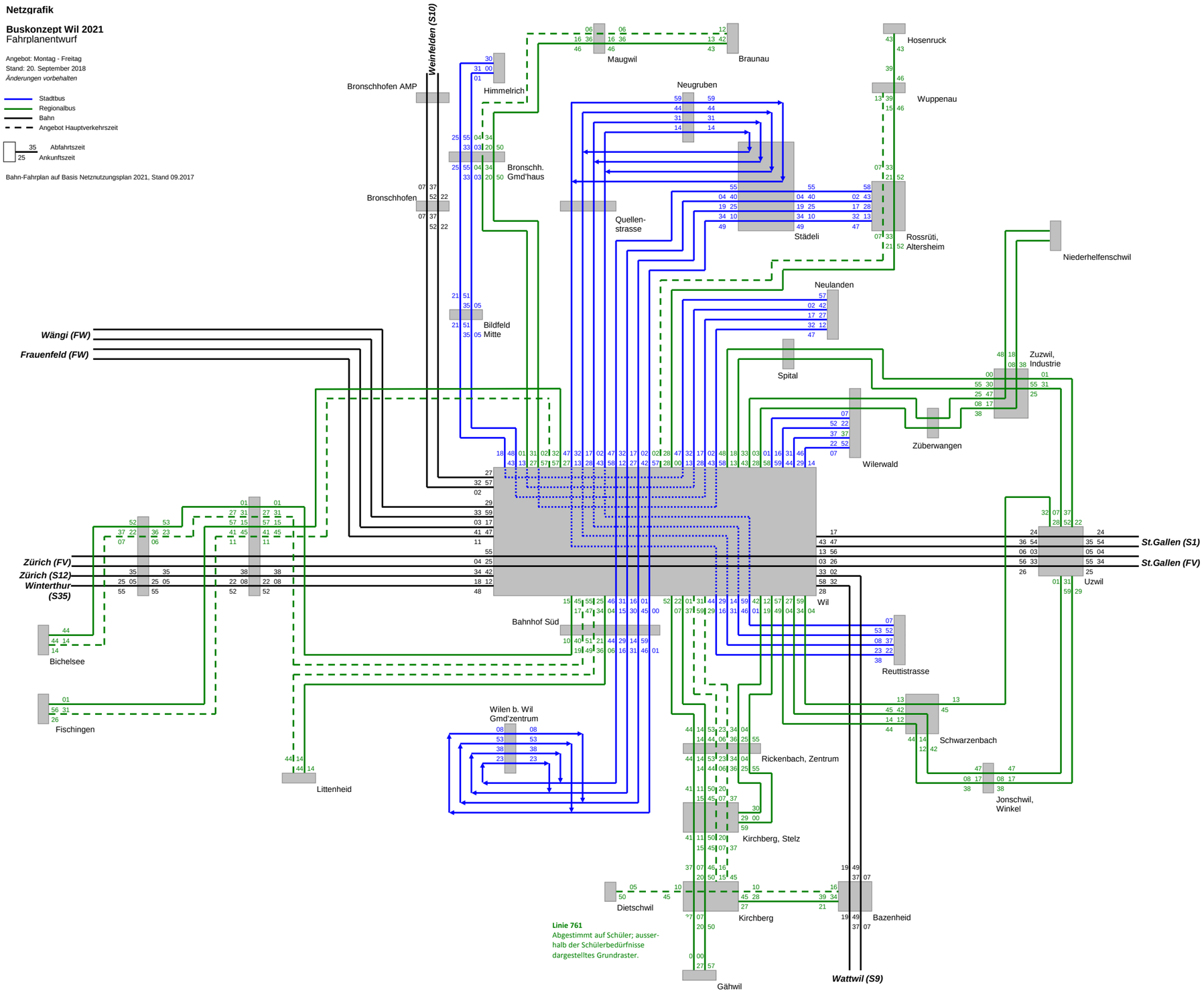
Buskonzept Wil 2021
Fahrplanentwurf

Angebot: Montag - Freitag
Stand: 20. September 2018
Änderungen vorbehalten

Stadtbus
Regionalbus
Bahn
Angebot Hauptverkehrszeit

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit

Bahn-Fahrplan auf Basis Netznutzungsplan 2021, Stand 09.2017



Netzgrafik

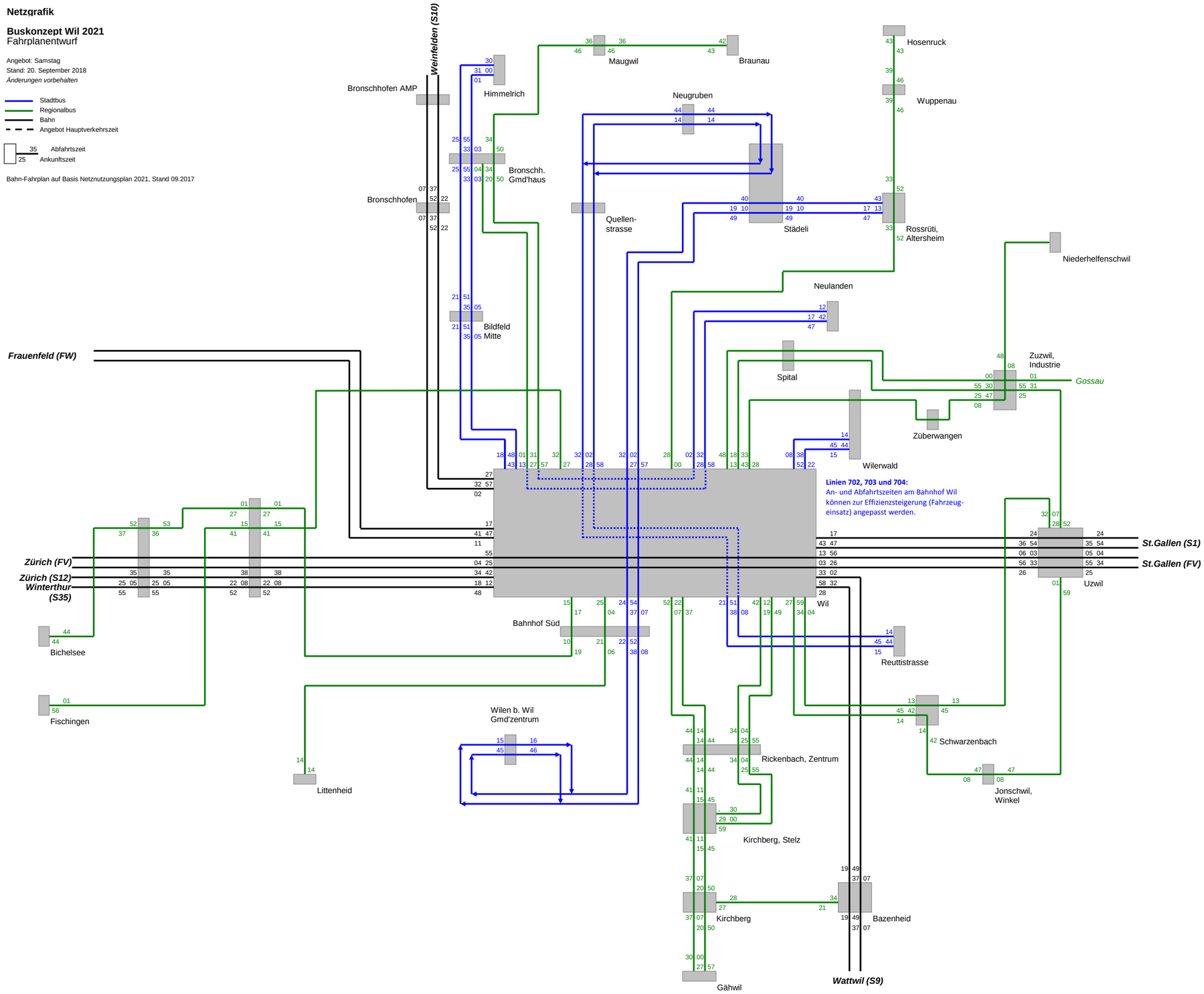
Buskonzept Wil 2021
Fahrplanentwurf

Angebot: Samstag
Stand: 20. September 2018
Änderungen vorbehalten

Stadtbus
Regionalbus
Bahn
Angebot Hauptverkehrszeit

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit

Bahn-Fahrplan auf Basis Netznutzungsplan 2021, Stand 09.2017

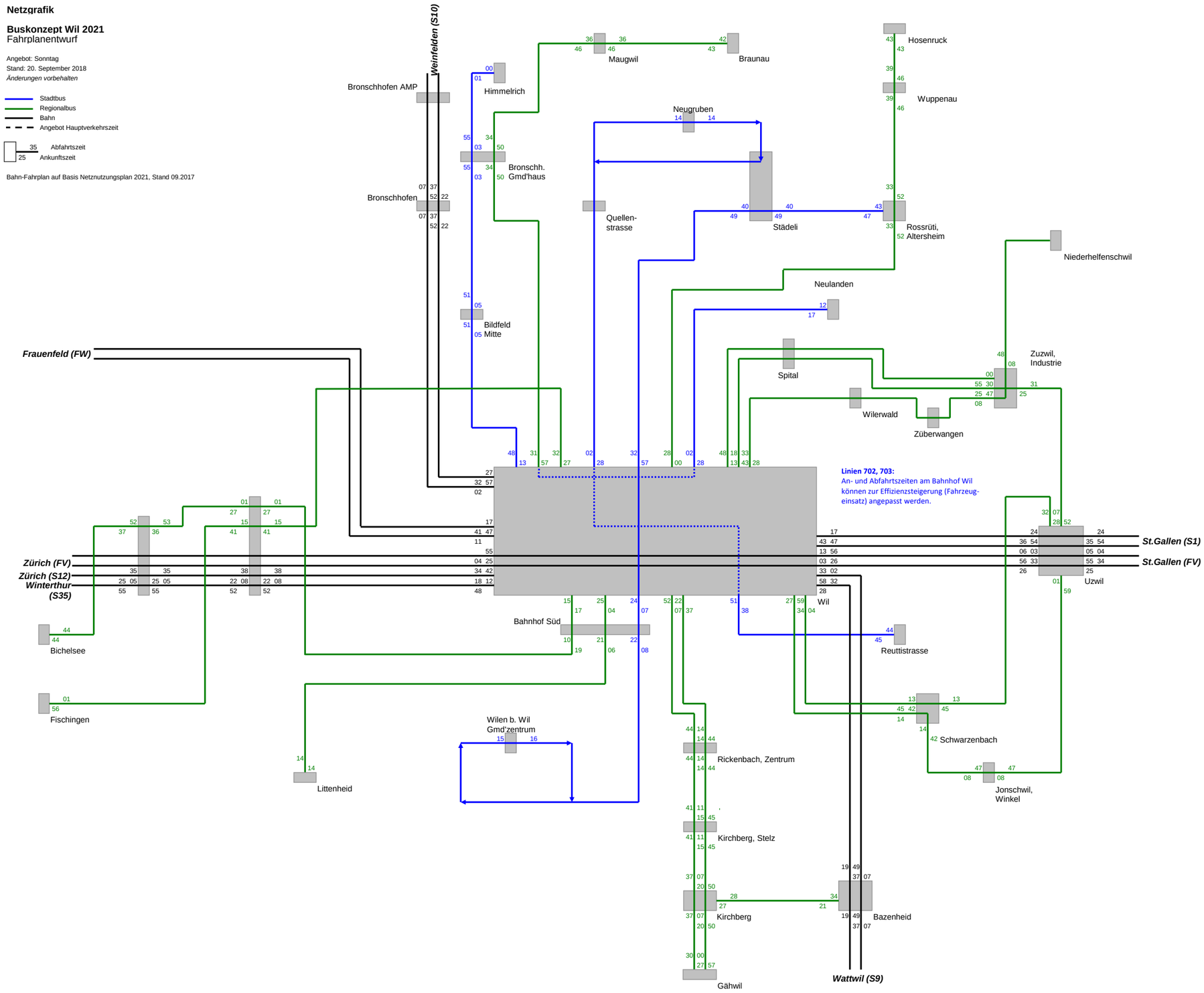


Netzgrafik

Buskonzept Wil 2021
Fahrplanentwurf

Angebot: Sonntag
Stand: 20. September 2018
Änderungen vorbehalten

Stadtbus
Regionalbus
Bahn
Angebot Hauptverkehrszeit

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit

Bahn-Fahrplan auf Basis Netznutzungsplan 2021, Stand 09.2017