

2. April 2014

Interpellation Susanne Gähwiler, SP

eingereicht am 6. März 2014 – Wortlaut siehe Beilage

Kinder- und kundenfreundliche Bustarife in der Stadt Wil

Susanne Gähwiler, SP, hat am 6. März 2014 mit 19 Mitunterzeichneten eine Interpellation mit der Überschrift „Kinder- und kundenfreundliche Bustarife in der Stadt Wil“ eingereicht, in der sie zu fünf Fragen eine Antwort des Stadtrats erwartet.

Beantwortung

1. Wiedereinführung Kindertarife

Die Wiedereinführung der Kindertarife ist nur in einer gesamten Ostwindzone möglich. In der Zone 916 waren dies im Jahr 2010 die Gemeinden Rickenbach, Wilen, Bronschhofen und die Stadt Wil. Die Stadt Wil sowie die Gemeinden Rickenbach und Wilen hatten sich für eine Vergünstigung des Kindertarifs ausgesprochen. Die Gemeinde Bronschhofen hatte diese im Juli 2010 abgelehnt, weshalb dieses Begehren in der Folge nicht umgesetzt werden konnte. Im Rahmen der Systemanpassung öV hat das Parlament im Mai 2013 die Empfehlung der vorberatenden Kommission an den Stadtrat überwiesen, die Vergünstigungen für Kinder zusammen mit der Geschäftsstelle Ostwind erneut zu prüfen. Das Planungsbüro asa AG ermittelte daraufhin die jährlich wiederkehrenden Kosten für die Einführung des verbilligten Kindertarifs. Die Tarife wurden dabei folgendermassen vorgegeben: für ein Einzelbillet mit Fr. 1.60 (statt Fr. 2.10), für die Tageskarte Fr. 3.20 (statt Fr. 5.00) und für die Mehrfahrtenkarte mit Fr. 8.60 (statt Fr. 11.60). Es ergaben sich folgende Gesamtbeträge:

Variante 1, nur Verbilligung Mehrfahrtenkarten (MFK)	Fr. 8'500.-- pro Jahr
Variante 2, Verbilligung MFK, Einzelfahrten und Tageskarten	Fr. 17'300.-- pro Jahr

Im Rahmen des Budgetprozesses 2014 wurde dieses Anliegen ausgeklammert, da die Stadt Wil im September 2013 erstmals von der geplanten Streichung des Lokaltarifs erfuhr und dessen Auswirkungen viel gravierender auf die Tarifgestaltung sein würden. Sollte die Streichung trotz aller Bemühungen umgesetzt werden, müsste eine allfällige Tarifverbilligung inkl. Kindertarife in einer ganz anderen Dimension geprüft werden, nämlich für rund Fr. 200'000.-- pro Jahr. Der Stadtrat ist trotzdem nach wie vor bereit, dieses Anliegen zu prüfen. Zu betonen ist, dass dies nach wie vor nur gemeinsam mit Rickenbach und Wilen möglich ist.

2. Schulwege

Der Stadtrat teilt die Auffassung des Departements Bildung und Sport (BS), dass es aus Gründen der Bewegungsarmut vieler Kinder nicht empfehlenswert ist, das Busfahren zu fördern (auch nicht Fahrten durch die Eltern). Ausser dem Maugwiler Schulweg, wo bereits ein Schulbus installiert ist, ist jedoch kein einziger Schulweg bekannt, von dem man sagen müsste, da gebe es – ausgelöst durch die Länge des Schulwegs – einen Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Hingegen ist man beim Thema Sicherheit des Schulwegs seit einiger Zeit zusammen mit der gesamtstädtischen Elternvereinigung und dem Departement Bau, Umwelt und Verkehr (BUV) dabei, diesbezügliche Verbesserungen voranzutreiben. Diese Massnahmen bezwecken natürlich nicht vermehrte Busfahrten für Kinder, sondern die Sicherheit der sich „auf der Strasse bewegendenden“ Kinder und die Schaffung günstiger Voraussetzungen, damit die Kinder sich effektiv zu Fuss oder später mit dem Fahrrad auf den Schulweg begeben. Die Rückmeldungen der Elternvereinigung zu den bisherigen Massnahmen in Sachen Schulwegsicherheit sind positiv.

Auf Grund des Gesagten wurde mit der Interpellantin Rücksprache aufgenommen, um in Erfahrung zu bringen, an welche zu langen Schulwege mit „erschwinglicheren Busfahrten als Mittel zur Erhöhung der Sicherheit“ sie konkret denke. Gemäss ihrer Antwort hat man hier nicht an die Primarschülerinnen und Primarschüler gedacht, sondern an die Oberstufenschülerinnen und Oberstufenschüler, welche normalerweise mit dem Velo auf längeren Schulwegen unterwegs seien. Es gebe gefährliche Situationen, beispielsweise bei Schnee. Da werde der Stadtbus als sinnvolle Alternative erachtet. Es gebe somit von Seiten der Oberstufenschülerinnen und Oberstufenschüler ein grosses Bedürfnis nach Mehrfahrtenkarten sowie bezahlbaren Busbilletten. Die letzteren Überlegungen sind grundsätzlich nachvollziehbar. Man kann somit durchaus die Frage prüfen, ob die Tarife angemessen sind. Zu attraktiv sollten sie indes nicht sein. Würden Mehrfahrtenkarten und besonders erschwingliche Preise nämlich dazu führen, dass Jugendliche generell vermehrt, also nicht nur wetterbedingt, den Bus benützen, dann wäre das vorrangige Ziel der Bewegungsförderung unterlaufen.

3. Ausgangslage Selbstverlad von Velos

Dem Ostwind-Tarif 651.13, Ziffer 7 ist zu entnehmen: „Für den Transport von begleiteten Velos oder ähnlichen Fahrgeräten, die von den Benützern selbst ein-, aus- und umgeladen werden, gelten die Bestimmungen der betreffenden Verkehrsunternehmen.“ Im Rahmen des Ostwindtarifverbunds ist es den Transportunternehmen frei, zu bestimmen, ob sie Velos transportieren oder nicht. Wenn sich die Transportunternehmen entscheiden, Velos zu transportieren, so gilt die gängige Regel des Halb-Tax-Billets oder in gegebenem Fall die Velotageskarte. WilMobil transportiert offiziell keine Velos (siehe Homepage Ostwind). Deshalb besteht auch keine Verpflichtung, sich an eine Tarifvorgabe zu halten. Gemäss eigener Regelung transportiert WilMobil bei vorhandenem Platz trotzdem als Angebot für Notfälle Velos, dies zu einem Preis von Fr. 6.--. Innerhalb der BOS-Gruppe gilt laut internem Tarif 610 „Velo und ähnliche Fahrgeräte“ Folgendes: „In schwach besetzten Kursen und sofern es die Platzverhältnisse zulassen, können begleitete Velos mitgenommen werden (keine Velomitnahme in Kleinbussen). Es dürfen dabei die übrigen Mitreisenden nicht behindert werden. Stark verschmutzte Velos können von der Beförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrpersonal entscheidet über die Beförderung. Das Velobillett kostet Fr. 6.-- pro Fahrt. Die (Velo-)Fahrausweise der Tarifverbünde und nationalen Velobillette sind ungültig. Für Schäden oder Verunreinigung haftet der Velohalter.“ WilMobil gibt zudem zu bedenken, dass die in den Quartieren eingesetzten Klein- und Midibusse nicht für den Velotransport eingerichtet sind.

Im Tarifverbund Ostwind werden in den Städten Frauenfeld und Kreuzlingen keine Velos transportiert. In Gossau und Herisau werden Velos analog zu Wil in Notsituationen bei genügend Platz transportiert. In den Städten Winterthur und St.Gallen werden Velos eingeschränkt auf Nebenverkehrszeiten und Platzangebot gegen den Aufpreis eines Halbtax-Billets transportiert, die Velotageskarte ist jedoch nicht gültig. Die Postauto AG ist die einzige Busgesellschaft in der Schweiz, in der die Velotageskarte gültig ist.

4. Haltung Stadtrat zum Selbstverlad von Velos

Der Stadtrat ist daran interessiert, die kombinierte Mobilität zu fördern, soweit dies den normalen Busbetrieb nicht beeinträchtigt. Die Stadt Wil wird dieses Anliegen bei den entsprechenden Gremien und Institutionen einbringen und prüfen lassen, ob ein Modell, wie es in Winterthur oder St.Gallen praktiziert wird, möglich ist. Da auf dem Stadtgebiet von Wil auch das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) als Besteller auftritt, ist eine Koordination notwendig. In einem ersten Kontakt hat das AÖV das Anliegen der Stadt Wil unterstützt.

5. Tarifgestaltung WilMobil

Gemäss dem Verbundtarif OSTWIND (T 651.13) Ziffer 20.000 werden innerhalb des Verbundgebiets nur Verbundfahrausweise abgegeben, sprich alle Tarife sind vorgeschrieben. Ausnahmen bilden Extrafahrten (Ziffer 20.003) und das Befördern von Gepäck und Velos (Ziffer 7).

Stadt Wil

Susanne Hartmann
Stadtpräsidentin

Christoph Sigrist
Stadtschreiber