

14. Dezember 2022

Überprüfung Buskonzept 2021

Auswertung der Rückmeldungen und Beurteilung der Beanstandungen



Bericht

Überprüfung Buskonzept 2021

Auftraggeber/in BUV
Autor/in Nicolas Gerig, Stadtplanung/Verkehrsplanung
Klassifizierung Nicht klassifiziert
Status genehmigt
Axioma-Nr. 2017-154

Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Änderung	Autor/in
30.10.2022	1.0		Nicolas Gerig
16.11.2022	1.1	Aktualisierungen	Urs Müller
14.12.2022	2.0	gemäss SRB 316/2022	Urs Müller

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Auftrag und Zielsetzung	5
2	Rückmeldungen	6
2.1	Bevölkerung	6
2.2	Medien	7
2.3	WilMobil	8
2.4	IG öV Wil	9
2.5	Zweitmeinung Rolf Bergmaier	10
3	Beanstandungen	11
3.1	Übersicht Beanstandungen	11
3.2	Beanstandungen Konzept.....	12
3.3	Beanstandungen Infrastruktur.....	17
3.4	Beanstandungen Betrieb.....	20
4	Anhang	23
4.1	Beantwortung Petition Buslinie 701.....	23

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde
BUV	Departement Bau, Umwelt, Verkehr der Stadt Wil
HBA	Hochbau der Stadt Wil
MSP	Morgenspitzenstunde
SPL	Stadtplanung der Stadt Wil
TBA	Tiefbau der Stadt Wil
VPL	Verkehrsplanung (Abt. Stadtplanung) der Stadt Wil

1 Ausgangslage und Zielsetzung

1.1 Ausgangslage

Mit der öV-Strategie 2030/2035 wurde das verkehrliche Potential der Stadt Wil untersucht und ein Zielangebot für den öffentlichen Verkehr erarbeitet. Es soll hinsichtlich Qualität und Kapazität die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt Wil, aber auch der angrenzenden Gemeinden, bestmöglich abdecken.

Das Buskonzept 2021 stellt den ersten Schritt der Umsetzung der öV-Strategie 2030/2035 dar und wurde grösstenteils mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eingeführt. Es beinhaltet vor allem Massnahmen, welche die Betriebsqualität der Stadtbuslinien verbessern, insbesondere die Anschlusssicherheit am Bahnhof Wil. Einzig die Linie 701 verkehrt innerhalb des Neulandenquartiers aufgrund eines aktuell noch offenen Beschwerdeverfahrens auf einer Alternativroute.

Als Hauptmassnahmen des Buskonzepts 2021 wurden die Linienführungen der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 angepasst. Dies führte zu entspannteren Fahrplänen und auf den Linien 701 und 702, welche neu als Stichlinien anstatt als Rundkurse geführt werden, zu Reservezeiten an den Endhaltestellen. Dadurch können Verspätungen abgefangen und die Fahrplanstabilität sowie die Anschlusssicherheit am Bahnhof Wil erhöht werden. Weiter konnte mit dem neuen Liniennetz die Abdeckung der Stadt Wil mit einem 15'-Takt erweitert und durch die neuen Stichlinien teilweise kürzere Reisezeiten erreicht werden.

Die Anpassungen führten zu zahlreichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Auch in den Medien wurde das neue Buskonzept wiederholt kritisiert. Ebenfalls hat die parlamentarische Bau- und Verkehrskommission interveniert und sich an mehreren Sitzungen informieren lassen.

1.2 Auftrag und Zielsetzung

Das Gesamtsystem als solches wird nicht in Frage gestellt. Die Erarbeitungen der öV-Strategie 2030/2035 und des Buskonzepts 2021 waren die Ergebnisse umfassender Variantenevaluationen und wurden letztlich als Bestvariante durch den Kanton St.Gallen als Besteller der ÖV-Leistungen und die Stadt Wil ausgewählt. Die Effekte eines neuen Konzepts lassen sich im öffentlichen Verkehr normalerweise erst nach zwei bis vier Jahren messen, wobei dies mit der Coronapandemie und der Homeofficepflicht bzw. -empfehlung noch erschwert wird.

Mit diesem Bericht sollen die erhaltenen Rückmeldungen aus der Bevölkerung, publizierte Zeitungsartikel sowie Austausche mit WilMobil und der IG öV Wil detailliert geprüft und die Beanstandungspunkte beurteilt werden. Abhängig von der Beurteilung sollen Möglichkeiten eruiert werden, die Situationen zu verbessern sowie das weitere Vorgehen bis zur Umsetzung aufgezeigt werden.

2 Rückmeldungen

Kritik am Buskonzept 2021 wurde über verschiedene Wege geäußert. Einerseits gab es direkte Rückmeldungen (schriftlich, telefonisch, physisch) an die Stadt Wil bzw. das Departement BUV, andererseits wurden diverse Punkte in den Medien thematisiert. Folgend sind alle negativen Rückmeldungen aufgelistet, von welchen das Departement BUV Kenntnis hat, die einen direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem Buskonzept 2021 haben und konkrete Beanstandungen formulierten.

2.1 Bevölkerung

In der folgenden Auflistung sind die Beanstandungen der direkten Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufgelistet. Rückmeldungen, welche keine konkreten Beanstandungen formulierten, sind nicht aufgeführt. (Stand: 31.01.2022)

Nr.	Beanstandung	Kommunikation	Datum
1	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Mail	3. Dezember 2020
2	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Mail	6. Dezember 2020
3	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Mail	9. Dezember 2020
4	Kap-Haltestellen bergauf für Velofahrende sub-optimal bei Gegenverkehr	Mail	10. Dezember 2020
5	Kursabbau Haltestelle Breitenloo	Mail	14. Dezember 2020
6	Kreuzungsmanöver Hofbergdamm (Trottoir)	Mail	15. Dezember 2020
7	Standort Haltestelle Buebenloo	Mail	30. Dezember 2020
8	Erhöhte Lärmemissionen an der Bronschhoferstrasse	Besuch BUV	12. Januar 2021
9	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Brief	29. Januar 2021
10	Wartezeit mit laufendem Motor an Haltestelle Oelberg	Brief	15. Februar 2021
11	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Haltestelle beim Wendepunkt Furtbach • Verlängerte Fahrzeit ab Rossrüti mit Linie 702 • Stundentakt Linie 702 am Sonntag • Stundentakt Linie 722 in HVZ 	Brief	2. März 2021
12	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm (Trottoir) • 15'-Minutentakt zu dicht • Erhöhte Lärmemissionen 	Mail	16. März 2021
13	Kreuzungsmanöver Hofbergdamm (Trottoir)	Mail	23. März 2021
14	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes Busaufkommen beim Städeli • Erhöhte Lärmemissionen • Erhöhte Abgasemissionen 	Mail	5. April 2021
15	Erhöhte Lärmemissionen an der Bronschhoferstrasse	Feedbackformular	7. April 2021

Nr.	Beanstandung	Kommunikation	Datum
16	Engstelle Neulandenstrasse (Busgrössen)	Mail	7. April 2021
17	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Telefonat	12. April 2021
18	<ul style="list-style-type: none"> • Kap-Haltestellen behindern Verkehr • 15'-Takt zu dicht • Busse mit tiefer Auslastung 	Mail	4. August 2021

2.2 Medien

In der folgenden Liste sind die im Tagblatt, den Wiler Nachrichten sowie auf hallowil.ch und 20min.ch veröffentlichten Artikel, Leserbriefe und Kommentare aufgelistet. (Stand: 31.01.2022)

TB = Tagblatt, WN = Wiler Nachrichten, hallowil = hallowil.ch, 20min = 20min.ch

Nr.	Thematik	Zeitung	Art	Datum
1	<ul style="list-style-type: none"> • Doppelte Linienführung Städeli • Verkehrsbehinderungen, erhöhte Lärmemissionen und Stau aufgrund der Kap-Haltestellen und erhöhten Busfrequenzen 	WN	Artikel	10. Dezember 2020
2	<ul style="list-style-type: none"> • zu dichter Takt Linie 701, v.a. in NVZ • Aufhebung Haltestelle Sonnenberg • Halt der Linien 701 beim Adler • Reservezeit Neulanden • Fehlender Stadtbus zum Spital • Linienführung Linie 701 	WN	Leserbrief	10. Dezember 2020
3	<ul style="list-style-type: none"> • Kap-Haltestellen behindern Verkehr 	WN	Leserbrief	17. Dezember 2020
4	<ul style="list-style-type: none"> • lange unattraktive Linienführungen • erhöhte Lärmemissionen • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm • Gefahren durch Kap-Haltestellen • Erhöhte Lärm- und Abgasemissionen • Fehlende Haltestelle beim Wendeplatz Furtbach 	WN	Kommentar	21. Januar 2021
5	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm • Verlängerte Fahrzeit Oelberg-Bahnhof • Fehlende Haltestelle beim Wendeplatz Furtbach • Schlechte Anschlüsse und Frequenzen am Wochenende 	TB	Artikel	24. Februar 2021
6	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung Haltestelle Sonnenberg • Doppelte Frequenzen aufgrund Stichlinien • Fehlende Ein-/ Aussteigemöglichkeit Wendeplatz Furtbach 	WN	Artikel	11. März 2021

Nr.	Thematik	Zeitung	Art	Datum
	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbehinderungen durch Kap-Haltestellen • Schlechte Anschlüsse sonntags 			
7	<ul style="list-style-type: none"> • Zweitmeinung Dieter Hepp 	WN	Artikel	25. März 2021
8	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnanschlüsse mit Linie 702 aus Wilen teils kritisch, speziell für ältere Personen 	WN	Leserbrief	25. März 2021
9	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Lärmemissionen • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm • Blockierung des Schwanenkreisel aufgrund gemeinsamer Abfahrtszeiten 	20min	Artikel	26. März 2021
10	<ul style="list-style-type: none"> • Linienführungen in einzelnen Quartieren • Erhöhte Lärmemissionen • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm 	hallowil	Artikel	27. März 2021
11	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbehinderungen • Erhöhte Lärmemissionen • Linienführungen 	hallowil	Artikel	31. März 2021
12	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsmanöver Hofbergdamm • Kreuzungsmanöver Reuttistrasse • Linienführungen • Platzierung von gewissen Haltestellen • Erhöhte Lärmemissionen • Fahrzeiten 	TB	Artikel	31. März 2021
13	<ul style="list-style-type: none"> • Linienführung 701 anders als im Konzept • Wartezeit an Haltestelle Neulanden 	WN	Leserbrief	8. April 2021
14	<ul style="list-style-type: none"> • Blockierung des Schwanenkreisel aufgrund gemeinsamer Abfahrtszeiten 	WN	Leserbrief	22. Juli 2021
15	<ul style="list-style-type: none"> • Bustypen 	WN	Artikel	26. August 2021

2.3 WilMobil

Am 8. März 2021 fand ein Austausch zwischen WilMobil und dem BUV statt. Unter anderem wurde das Buskonzept 2021 besprochen. Im Nachgang hat WilMobil dem BUV eine Aufstellung der neuralgischen Stellen in der Stadt Wil zukommen lassen. Folgende Stellen wurden erwähnt:

- **Kreuzungsbereich Hofbergdamm:** Der Strassenquerschnitt ist eng. Ein Kreuzen von zwei Bussen funktioniert knapp. Die Kreuzungsstelle zwischen den beiden Parkplätzen (je mit drei Parkfeldern) ist zu kurz. An dieser Stelle ist auch ein Kreuzen zwischen einem Bus und einem PKW schwierig.
- **Parkfeld im Bereich der Neulandenstrasse 32:** Die Durchfahrtsbreite ist eng, speziell da parkierte Autos oft über das Parkfeld ragen. Ein zusätzliches, seitenversetzt angeordnetes Verkehrsberuhigungselement erschwert die Durchfahrt zusätzlich.
- **Verkehrsberuhigungselement im Bereich der Liegenschaft Reuttistrasse 1:** Die Engstelle ist aufgrund des Kurvenradius erst spät einsehbar.

- **Verkehrsberuhigungselement im Bereich der Haltestelle Rossrüti, Oberdorf:** Das Verkehrsberuhigungselement ist zu nahe an der Haltestelle angeordnet und erschwert so die Wegfahrt.
- **Verkehrsberuhigungselemente zwischen der Haltestelle Rossrüti, Oberdorf und dem Knoten Konstanzer-/ Grundstrasse:** Die Engstellen sind aufgrund des Kurvenradius erst spät einsehbar.
- **Parkfeld im Bereich der Haltestelle Wil, Buebenloo:** Das Parkfeld befindet sich zu nahe an der Haltestelle. Dies erschwert bei entgegenkommenden Fahrzeugen die Anfahrt der Haltestelle aus Richtung Bahnhof.

Am 21. April 2022 fand ein weiterer Austausch zwischen WilMobil und dem BUV statt. Betreffend Buskonzept 2021 gab es keine weitere Kritik. Die umgesetzten Optimierungen (Sofortmassnahmen) haben sich bewährt. Zudem haben betriebliche Anpassungen auf Seiten WilMobil dazu geführt, dass sich Busse in der Regel nicht mehr auf dem Damm kreuzen.

2.4 IG öV Wil

Am 17. August 2021 fand ein Austausch zwischen dem BUV und der IG öV Wil statt. Ausserdem waren Vertreter der Stadt als Gäste an der Mitgliederversammlung der IG öV Wil vom 13. November 2021. Unter anderem wurde jeweils das Buskonzept 2021 besprochen. Folgende Aussagen wurden dazu gemacht:

- **Fehlende Haltestelle Wendeplatz Furtbach:** Die fehlende Ein- und Aussteigemöglichkeit beim Wendeplatz der Linie 702 in Rossrüti ist nicht verständlich. Fahrgäste aus dem östlichen Teil von Rossrüti müssen am auf dem Wendeplatz die Ausgleiszeit abwartenden Bus vorbei bis zur Haltestelle Rossrüti, Altersheim laufen, um den Bus zu benutzen.
- **Linienführung Linie 701:** Die neue Linienführung der Buslinie 701 führte bereits im Vorfeld des Fahrplanwechsels zu viel Kritik und unter anderem zu einer Petition sowie einer in Auftrag gegebenen Zweitmeinung. Die Linienführung sollte nochmals geprüft werden.
- **Aufhebung Haltestelle Sonnenberg:** Die Haltestelle Sonnenberg war eine der am meistfrequentierten Haltestelle im Neulandenquartier. Die vorgeschlagenen Alternativen (Haltestellen Kapuziner Kloster, Neulanden und Spital) stellen für die Fahrgäste der ehemaligen Haltestelle Sonnenberg eine Verschlechterung dar.
- **Aufhebung Haltestelle Scheibenberg:** Das Scheibenbergquartier ist durch die Aufhebung der Bushaltestelle vom öV-Netz abgehängt. Nach verkehrsplanerischen Grundsätzen ist das Gebiet zwar erschlossen. Diese berücksichtigen jedoch nicht die Topographie sowie die effektiven Distanzen zu den Alternativhaltestellen.
- **Auslastung der Busse:** Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Auslastung der Busse gering.
- **Bustypen:** Die in den Quartieren, speziell im Neulandenquartier, verkehrenden Busse sind für die engen Platzverhältnisse zu gross. Dies führt zu Verzögerungen bei den Bussen und teils engen Kreuzungsmanövern.
- **Bedürfnisse der Quartiere beachten:** Bei der Planung eines Buskonzepts sollten die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Quartiere abgeholt werden. Zum Beispiel könne es sein, dass für ein Quartier wie das Neulandenquartier ein 20'-Takt in den Nebenverkehrszeiten eine Option ist, da in dieser Zeit die Fahrgäste in erster Linie ins Zentrum möchten und keine Anschlüsse benötigen.

Die Kritik an der Linie 701 (Linienführung, Taktfrequenz) wurde an weiteren Austauschen zwischen der IG öV Wil und dem Departement BUV wiederholt. Die IG öV Wil und das Department BUV stehen betreffend die Thematik laufend in Kontakt.

2.5 Zweitmeinung Rolf Bergmaier

Am 22. April 2021 wurde die von Dieter Hepp in Auftrag gegebene Zweitmeinung von Rolf Bergmaier zur neuen Linienführung der Linie 701 der Verkehrsplanung der Stadt Wil übermittelt. An einem Austausch zwischen dem BUV, Dieter Hepp und Rolf Bergmaier wurde die Zweitmeinung besprochen.

Die Zweitmeinung kritisiert folgendes:

- **Linienführung Linie 701:** Die neue Linienführung der Linie 701 führe zu Mehrkilometer, höheren Lärm- und Abgasbelastungen, zu einer Verdoppelung der eingesetzten Busse sowie zu erhöhten Mehrkosten und dadurch geringeren Kostendeckungsgrad. Für eine Rechtfertigung von diesen Kritikpunkten sei die öV-Nachfrage im Quartier zu gering. Zudem seien die Problemstellen des Busnetzes, welche zu Verspätungen führen, im Zentrum, speziell zwischen Schwanenkreisel und Bahnhof Wil zu finden und sollten nicht in den Quartieren ausgeglichen werden.
- **Bustypen:** Die auf der Linie 701 eingesetzten Bustypen werden als zu gross und nicht quartierverträglich bewertet. Es werden Minibusse und möglichst mit Elektroantrieb vorgeschlagen.

Die Zweitmeinung zeigt diverse Verbesserungsmassnahmen auf. Einerseits wird eine neue Linienführung (Rundkurs) aufgezeigt und kleinere Bustypen vorgeschlagen. Andererseits werden Massnahmen zur Busbevorzugung und -beschleunigung aufgezeigt, welche die Umsetzung eines Rundkurses möglich machen sollen.

3 Beanstandungen

3.1 Übersicht Beanstandungen

In der folgenden Auflistung sind die konkreten Beanstandungspunkte aller Rückmeldungen zusammengefasst sowie nach Konzept, Infrastruktur und Betrieb sortiert. Die Beurteilung der verschiedenen Beanstandungspunkte sind in den nachfolgenden Kapiteln zu finden.

	Beanstandung	Einteilung (Konzept, Infrastruktur, etc.)	Kurzfristige Anpassungen?
1	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg	Konzept	Nein
2	Aufhebung Haltestelle Sonnenberg	Konzept	Nein
3	Fehlende Haltestelle Wendeplatz Furtbach	Konzept	Ja
4	Kursabbau Haltestelle Breitenloo	Konzept	Nein
5	Wartezeit Haltestelle Neulanden	Konzept	Nein
6	Studentakt Linie 702 am Sonntag	Konzept	Nein
7	Studentakt Linie 722 in HVZ	Konzept	Nein
8	Verlängerte Fahrzeiten	Konzept	Nein
9	Linienführung der Stadtbuslinie 701	Konzept	Nein
10	15'-Takt / Auslastung der Busse	Konzept	Nein
11	Erhöhte Emissionen (Lärm, Abgase)	Konzept	Nein
12	Engstelle Hofbergdamm	Infrastruktur	Ja
13	Engstelle Neulandenstrasse	Infrastruktur	Ja
14	Engstelle Reuttistrasse	Infrastruktur	Ja
15	Engstellen Grundstrasse	Infrastruktur	Nein
16	Engstelle Haltestelle Rossrüti, Oberdorf	Infrastruktur	Ja
17	Engstelle Ulrich-Röschstrasse	Infrastruktur	Ja
18	Kap-Haltestellen	Infrastruktur	Nein
19	Standort Haltestelle Buebenloo	Infrastruktur	Nein
20	Blockierung Schwanenkreisel	Betrieb	Ja
21	Wartezeiten mit laufendem Motor	Betrieb	Nein
22	Anschlusssicherheit/Umsteigezeit von Wilen	Betrieb	Nein
23	Bustypen	Betrieb	Nein

3.2 Beanstandungen Konzept

3.2.1 Beanstandung 1: Aufhebung Haltestelle Scheibenberg

Beanstandung:	Aufhebung Haltestelle Scheibenberg
Beurteilung:	<p>Die Linienführung der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 hat das Stadtparlament mit der Kreditgenehmigung bewilligt. Sie war das Ergebnis einer umfassenden Variantenevaluation im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie 2030/2035 sowie des Buskonzepts 2021 und wurde letztlich als Bestvariante durch den Kanton St.Gallen als Besteller der ÖV-Leistungen und die Stadt Wil ausgewählt. Ziel des Buskonzepts 2021 ist unter anderem, die Betriebsstabilität der Stadtbuslinien zu verbessern sowie sichere Anschlüsse am Bahnhof Wil zu gewährleisten.</p> <p>Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 wird die Linie 703 ab Bahnhof via Bronschhoferstrasse - Höhenstrasse als Stichlinie ins Neugrubenquartier geführt. Deshalb verkehrt der Bus nicht mehr über die Scheibenberg- und Oelbergstrasse, weshalb auch die Haltestelle Scheibenberg nicht mehr bedient werden kann. In der Gesamtbetrachtung wurde aufgrund der vergleichsweise relativ schwachen Frequenzen der Haltestelle Scheibenberg die Aufhebung als vertretbar beurteilt, insbesondere auch deshalb, weil das Gebiet Scheibenberg nach verkehrsplanerischen Grundsätzen mit den umliegenden Haltestellen Kreuzackerstrasse, Oelberg und Rose als örtlich erschlossen gilt, auch wenn einige Bewohnende vom Scheibenbergquartier längere und teilweise steilere Fusswege zur nächsten Bushaltestelle in Kauf nehmen müssen.</p>
Entscheid:	Keine sofortigen Anpassungen. Verbesserungsmöglichkeiten der Erschliessung für die von der Aufhebung der Haltestelle Scheibenberg betroffenen Personen sind zu prüfen.

3.2.2 Beanstandung 2: Aufhebung Haltestelle Sonnenberg

Beanstandung:	Aufhebung Haltestelle Sonnenberg
Beurteilung:	<p>Die Linienführung der Stadtbuslinien 701, 702 und 703 hat das Stadtparlament mit der Kreditgenehmigung bewilligt. Sie war das Ergebnis einer umfassenden Variantenevaluation im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie 2030/2035 sowie des Buskonzepts 2021 und wurde letztlich als Bestvariante durch den Kanton St.Gallen als Besteller der ÖV-Leistungen und die Stadt Wil ausgewählt. Ziel des Buskonzepts 2021 ist unter anderem, die Betriebsstabilität der Stadtbuslinien zu verbessern sowie sichere Anschlüsse am Bahnhof Wil zu gewährleisten.</p> <p>Seit dem Fahrplanwechsel 13. Dezember 2020 wird die Linie 701 ab Bahnhof via Konstanzerstrasse - Ulrich-Röschstrasse als Stichlinie ins Neulandenquartier geführt, weshalb die Haltestelle Sonnenberg nicht mehr bedient werden kann. In der Gesamtbetrachtung wurde die Aufhebung aufgrund der nun</p>

	vorhandenen Ausgleichszeit im Quartier und dadurch erhöhten Anschlusssicherheit am Bahnhof Wil als vertretbar beurteilt, insbesondere auch deshalb, weil das Gebiet rund um die ehemalige Haltestelle Sonnenberg nach verkehrsplanerischen Grundsätzen mit den umliegenden Haltestellen Neulanden, Kapuzinerkloster und Spital als örtlich erschlossen gilt. Einige Bewohnende müssen jedoch längere und teilweise steilere Fusswege zur nächsten Bushaltestelle in Kauf nehmen müssen. Die Linie 701 ist ausserdem Teil eines Gesamtsystems und eine Linienführung über die Konstanzerstrasse zwingend, um diese weiterhin mit einem 15'-Takt zu erschliessen.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.3 Beanstandung 3: Fehlende Haltestelle Wendepplatz Furtbach

Beanstandung:	Beim Wendepplatz der Linie 702 in Rossrüti, rund 230 m nach der Endstation Rossrüti, Altersheim, ist das Ein- bzw. Auszusteigen nicht möglich, obwohl die Busse gemäss Fahrplan eine Ausgleichszeit von vier Minuten auf dem Wendepplatz abwarten.
Beurteilung:	<p>Aufgrund der fehlenden Möglichkeit einer behindertengerechten Haltestelle sowie der vorhandenen Haltestelle Furtbach im östlichen Teil von Rossrüti wurde bei der Erarbeitung des Buskonzepts auf den Ausbau des Wendepplatzes als Haltestelle verzichtet.</p> <p>Die Haltestelle Furtbach wird im Stundentakt durch die Linie 722 bedient. Die Verdichtungskurse morgens und abends wurden aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit mit dem Fahrplanwechsel 2020 (Dezember 2019) bzw. 2021 (Dezember 2020) aufgehoben. Die Haltestelle Furtbach wird von den Fahrgästen in erster Linie für städtische Fahrbeziehungen genutzt.</p> <p>Die jährlich wiederkehrenden öV-Beiträge würden sich mit der Einführung einer Haltestelle beim Wendepplatz um rund Fr. 43'000.-- erhöhen. Die Haltestelle würde durch den städtischen Werkhof umgesetzt. Die Haltestelle wird in die kantonale Haltestellenklasse IV eingeteilt und somit einfach ausgestattet werden (nur Informations- und Fahrplantafoel). Die Kosten belaufen sich auf rund Fr. 1'000.--.</p> <p>Mit der Aufhebung des Halts der Buslinie 706 an der Haltestelle Wil, Letten in Richtung Wil, Bahnhof könnten Kosten in der Höhe von rund Fr. 21'500.- eingespart werden. Aufgrund der Erschliessung der Haltestellen Wil, Letten durch die Buslinie 703 würde die Haltestelle nicht an Attraktivität verlieren.</p>
Entscheid:	<p>Auf dem Wendepplatz in Rossrüti wird eine Haltestelle angeordnet. Das Fehlen von behindertengerechten Haltekanten kann im vorliegenden Fall begründet werden.</p> <p>Der Halt der Buslinie 706 an der Haltestelle Wil, Letten in Richtung Wil, Bahnhof wird aufgehoben.</p>
Weiteres Vorgehen/nächste Schritte:	Haltestelle Wendepplatz Furtbach wurde bereits umgesetzt.

	Die Aufhebung des Halts der Buslinie 706 an der Haltestelle Wil, Letten in Richtung Wil, Bahnhof ist aufgegleist und erfolgt im Dezember 2022.
--	--

3.2.4 Beanstandung 4: Kursabbau Haltestelle Breitenloo

Beanstandung:	Kursabbau Haltestelle Breitenloo
Beurteilung:	Die Haltestelle Breitenloo wird mit dem neuen Buskonzept nur noch mit der Buslinie 722 einmal stündlich erschlossen. Der Wegfall wird mit einem 15-Minuten-Takt an der neuen Haltestelle Rosenberg, welche in rund 200 m Entfernung zur Haltestelle Breitenloo erstellt wurde, kompensiert. Die weiteren sich in der Nähe befindenden Haltestellen Rossrüti, Oberdorf und Rossrüti, Altersheim werden ebenfalls mit einem 15-Minuten-Takt erschlossen.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.5 Beanstandung 5: Wartezeit Haltestelle Neulanden

Beanstandung:	Wartezeit an der Haltestelle Neulanden
Beurteilung:	Die Linie 701 hat an der Haltestelle Neulanden gemäss Fahrplan eine Standzeit von acht Minuten. Die beiden bestehenden Haltestellen Bienenstrasse und Ulrich-Röschstrasse werden nur in Richtung Zentrum bedient. Betreffend die neue Haltestelle Bienenstrasse ist ein Rechtsverfahren hängig. Deshalb konnte die Stichlinie gemäss neuem Buskonzept nicht vollständig umgesetzt werden. Ziel ist es weiterhin, alle Haltestellen in Richtung Neulanden als auch in Richtung Zentrum zu bedienen. Der Abschluss des Rechtsverfahrens wird Klarheit zur Linienführung im Neulandenquartier schaffen. Termine dazu sind nicht bekannt.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.6 Beanstandung 6: Studentakt Linie 702 am Sonntag

Beanstandung:	Studentakt Linie 702 am Sonntag ist zu wenig
Beurteilung:	Die Taktverdichtung am Samstag wie auch am Sonntag wurde im Buskonzept wie auch in den Fahrplanbegehren 2022/2023 durch die Stadt Wil eingebracht. Gemäss dem AöV wird ein Erreichen der kantonalen Vorgaben betreffend Wirtschaftlichkeit und Nachfrage als unwahrscheinlich angesehen und daher das Begehren durch den Kanton nicht unterstützt. Ein entsprechendes Angebot müsste durch die Stadt Wil alleine getragen werden.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.7 Beanstandung 7: Stundentakt Linie 722 in Hauptverkehrszeit

Beanstandung:	Stundentakt Linie 722 in Hauptverkehrszeit ist zu wenig (Abbau Verstärkungskurse mit Fahrplanwechsel 2020 bzw. 2021)
Beurteilung:	<p>Die Linie 722 wurde die letzten Jahre am Morgen wie auch Abend mit Verstärkungskursen im Halbstundentakt betrieben. Die kantonalen Vorgaben betreffend Wirtschaftlichkeit und Nachfrage konnten nicht erreicht werden. Mit dem Fahrplanwechsel 2020 (Dezember 2019) wurden die Verstärkungskurse am Morgen, mit dem Fahrplanwechsel 2021 (Dezember 2020) die Verstärkungskurse am Abend aufgehoben.</p> <p>Mit dem Buskonzept 2021 wird Rossrüti mit der Linie 702 neu mit einem 15'-Takt erschlossen. Die Erschliessung von Rossrüti hat sich mit dem neuen Angebot verbessert, auch wenn nicht alle Anwohnende gleichermaßen davon profitieren können.</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.8 Beanstandung 8: Verlängerte Fahrzeiten

Beanstandung:	Verlängerte Fahrzeiten von Rossrüti zum Bahnhof
Beurteilung:	<p>Die Linie 702 ist Teil eines Gesamtsystems, welches die Stadt Wil möglichst flächendeckend und effizient abdecken soll. Aufgrund dessen wurden die bestehenden Linienführungen entsprechend umgesetzt.</p> <p>Die Linie 722 erschliesst Rossrüti direkter mit dem Bahnhof als die Linie 702. Aufgrund des 15'-Takt der Linie 702 werden die Anpassungen jedoch als verbesserte Erschliessung von Rossrüti angesehen. Die Linie 722 verkehrt zudem weiterhin, auch wenn die Verstärkungskurse in den Hauptverkehrszeiten in den letzten Jahren wegfielen.</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.9 Beanstandung 9: Linienführung der Stadtbuslinie 701

Beanstandung:	Die neue Linienführung der Stadtbuslinie 701 führt im Neulandenquartier zu Mehrverkehr, höheren Lärm- und Abgasemissionen sowie höheren Kosten.
Beurteilung:	<p>Die Beanstandungen decken sich mit denen der Petition zur Beibehaltung der Linienführung (Petition vom 2. September 2020). Der Stadtrat hat die Petition mit dem SR-Beschluss 223/2020 vom 1. Oktober 2020 beantwortet und das Festhalten an der neuen Linienführung detailliert begründet (siehe Anhang). Die Begründung ist weiterhin aktuell.</p> <p>Eine weitere Auslegeordnung betreffend Linienführungen und Taktfrequenzen wurde erarbeitet (Buslinie 701 Bahnhof Wil-Neulanden, Auslegeordnung und Prüfung 20-Minuten-Takt, asa AG, 20. September 2022). Aufgrund dieser Auslegeordnung hat sich der Stadtrat nochmals intensiv mit dem Thema befasst und entschieden, an der Linie 701 im Neulandenquartier (Linienfüh-</p>

	<p>rung und Taktfrequenz) gemäss Buskonzept 2021 festzuhalten (SR-Beschluss 316/2022 vom 14. Dezember 2022).</p> <p>Aktuell läuft ein Rechtsmittelverfahren betreffend die Linienführung im Neulandenquartier, weshalb die Linienführung gemäss Konzept noch nicht umgesetzt werden konnte.</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.10 Beanstandung 10: 15-Minuten-Takt / Auslastung der Busse

Beanstandung:	Zu dichter Fahrplan ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Die Auslastungen der Busse sind tief. Ein 20-Minuten-Takt würde reichen.
Beurteilung:	<p>In diversen Strategien und Konzepte der Stadt Wil wird festgehalten, dass der zukünftige Mehrverkehr vor allem über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden soll. Um dies zu erreichen, ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr zwingend. Mit dem Fahrplanwechsel 2019 (Dezember 2018) wurde auf allen Linien der ganztägige 15'-Takt eingeführt. Dies führte bereits im ersten Jahr zu rund 108'000 zusätzlichen Fahrgästen, was einen Anstieg von ca. 8%% bedeutet. Die Zahlen von 2020 sind aufgrund der Corona-Pandemie nicht aussagekräftig.</p> <p>Der Kanton gibt Angebotsstandards für den öffentlichen Verkehr vor, welche möglichst umzusetzen sind. Die Stadt Wil wird in die Angebotsstufe "Feinerschliessung Stufe 2" eingeteilt, für welche ein 15'-Takt für mindestens 70 % der Bevölkerung gefordert wird.</p> <p>Eine Taktausdünnung würde zu einem Abbau und einer Verschlechterung des Angebots führen. Ein 20'-Takt würde zudem am Bahnhof Wil zu verlängerten Umsteigezeiten führen und der öffentliche Verkehr entgegen aller Ziele der Stadt Wil an Attraktivität verlieren.</p> <p>Eine weitere Auslegeordnung betreffend Linienführungen und Taktfrequenzen wurde erarbeitet (Buslinie 701 Bahnhof Wil-Neulanden, Auslegeordnung und Prüfung 20-Minuten-Takt, asa AG, 20. September 2022). Aufgrund dieser Auslegeordnung hat sich der Stadtrat nochmals intensiv mit dem Thema befasst und entschieden, an der Taktfrequenz gemäss Buskonzept 2021 festzuhalten (SR-Beschluss 316/2022 vom 14. Dezember 2022).</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.2.11 Beanstandung 11: Erhöhte Emissionen (Lärm, Abgase)

Beanstandung:	Erhöhte Emissionen, Lärm wie auch Abgase, aufgrund von erhöhtem Busverkehr durch Stichlinien.
Beurteilung:	Wegen der Ausgestaltung der Linienführung als Stichlinie werden nun diverse Haltestellen beidseitig bedient. Damit besteht die Möglichkeit, die Haltestelle zum Ein- und Aussteigen zu benützen, ohne in einer Fahrtrichtung

	<p>längere Umwegfahrten in Kauf nehmen zu müssen. Dies erhöht die Attraktivität des öV-Angebots. Zudem können so an den Endhaltestellen Ausgleichszeiten eingeplant werden, um die Betriebsstabilität und die Anschlusssicherheit am Bahnhof zu verbessern. Die neu beidseitige Bedienung der Haltestellen führt auf gewissen Strassenabschnitten zu Mehrfahrten und höheren Emissionen.</p> <p>Die vom BUV in Auftrag gegebenen Lärmgutachten durch ein spezialisiertes Büro zeigen indes, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte gemäss der Lärmschutzverordnung auch unter Berücksichtigung des konkreten Einsatzes der Busse nicht nur eingehalten, sondern auch deutlich unterschritten werden; die gesetzlichen Vorgaben sind damit erfüllt. Dass diese zusätzliche Lärmquelle für Anwohnende speziell mit Blick auf einzelne Lärmspitzen auch ein Störfaktor sein kann, wird nicht bestritten. Andererseits kommen sie auch in den Genuss einer qualitativ besseren öV-Anbindung.</p> <p>Der Kanton St. Gallen hat 2020 eine E-Busstrategie genehmigt mit dem Ziel, langfristig im Kanton St. Gallen nur noch mit erneuerbarer Energie betriebene, energieeffiziente und emissionsarme Busse fahren zu lassen. Der Stadtrat unterstützt diese Strategie. Die Umsetzung dieser kantonalen Strategie kann indes nur schrittweise erfolgen, wenn einerseits die Infrastrukturanlagen für E-Busse vorhanden sind und andererseits die bestehenden Fahrzeuge der Busbetreiber ausgemustert werden. Die Stadt Wil setzt sich aktiv dafür ein, dass baldmöglichst lärmarme Fahrzeuge auf dem Stadtbusnetz Wil zum Einsatz kommen.</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.3 Beanstandungen Infrastruktur

3.3.1 Beanstandung 12: Engstelle Hofbergdamm

Beanstandung:	Der Strassenquerschnitt auf dem Hofbergdamm ist für das Kreuzen von zwei Bussen eng. Es kommt zu Kreuzungsmanövern, bei welchen Busse auf das Trottoir fahren. Zudem ist auch die Kreuzungsstelle zwischen den Parkfelder eng. In dieser ist auch das Kreuzen zwischen einem Bus und einem Auto erschwert. Dies führt zu Blockierungen der Engstelle und Manövern, von Bussen wie auch von Autos, auf das Trottoir.
Beurteilung:	Durch das neue Buskonzept und dem hinterlegten Fahrplan kommt es auf dem Hofbergdamm regelmässig zu Kreuzungsmanövern zwischen Bussen und aufgrund der neu doppelte Busfrequenz auch häufiger zu Kreuzungsmanövern mit Autos. Das Kreuzen von zwei Bussen ist eng, jedoch möglich, sofern genügend Platz für ein gerades Anfahren an die Strassenkante möglich ist. Für ein einfacheres Kreuzen wurde teils auf das Trottoir ausgewichen. In der Engstelle zwischen den Parkfeldern ist auch das Kreuzen zwischen einem Bus und einem Auto schwierig.

	<p>Nach Anfangsschwierigkeiten hat sich für das Kreuzen von Bussen bei WilMobil ein Absprechen via Funk eingespielt. Es gab seither nur noch vereinzelte Fälle, bei welchen Busse auf das Trottoir ausweichen. WilMobil und deren Fahrpersonal wurden wiederholt zur Thematik sensibilisiert.</p> <p>Längerfristig wird die Situation im Rahmen der Sanierung des Hofbergdammes mit einer Verbreiterung des Strassenquerschnitts gelöst. Die Planungen laufen. Aber auch bei optimalem Projektverlauf wird das Projekt wohl nicht vor 2025 umgesetzt werden.</p>
Entscheid:	<p>Mit einer grösseren Distanz zwischen den Parkfeldern können Kreuzungsmanöver in der Engstelle und Manöver auf dem Trottoir vermieden werden. Zur Verbesserung der Situation werden zwei der sechs Parkfelder auf dem Hofbergdamm ausgehoben sowie die vier bestehenbleibenden Parkfelder und die beiden Abweiselemente neu angeordnet.</p>
Weiteres Vorgehen/nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.3.2 Beanstandung 13: Engstelle Neulandenstrasse

Beanstandung:	Engstelle aufgrund eines Parkfelds und eines Abweiselements auf Höhe der Neulandenstrasse 32 ist für Busse zu eng und führt zu Zeitverlusten.
Beurteilung:	<p>Mit einer Breite von 1.90 m ist das Parkfeld schmal. Regelmässig überragen parkierte Fahrzeuge das Parkfeld. Dies führt zu einer engen Durchfahrtsbreite. In Kombination mit dem rund 16 m entfernt auf der gegenüberliegenden Strassenseite angeordneten Abweiselement ist die Durchfahrt für Busse erschwert und es kommt regelmässig zu Zeitverlusten.</p> <p>Das Entfernen des Parkfelds oder Abweiselements ist keine Option. Die Anordnungen sind Teil der T30-Zone. Sie sollen den Verkehr beruhigen und die gefahrenen Geschwindigkeiten senken. Ein Aufheben des Parkfelds wurde im Rahmen des neuen Buskonzepts angedacht. Nach Einsprachen und den dazugehörigen Verhandlungen wurde vereinbart, dass das bestehende Abweiselement bestehen bleibt und das Parkfeld nur für ein zweites Abweiselement aufgehoben werden darf.</p> <p>Ein Ersetzen des Parkfelds durch ein Abweiselement würde zu mehr Durchfahrtsbreite (ca. + 0.2 m) führen. Ausserdem könnte die Distanz zwischen den beiden Elementen im Vergleich zum Parkfeld vergrössert werden, um die Durchfahrt zu erleichtern.</p>
Entscheid:	Das Parkfeld wird aufgehoben und durch ein Abweiselement ersetzt. Die Distanz zwischen den beiden Abweiselementen wird im Vergleich zum Parkfeld vergrössert. Auf Höhe Neulandenstrasse 28 wird ein Ersatzparkfeld markiert.
Weiteres Vorgehen/nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.3.3 Beanstandung 14: Engstelle Reuttistrasse

Beanstandung:	Die Engstelle im Bereich Reuttistrasse 1: ist aufgrund des Kurvenradius erst spät einsehbar.
Beurteilung:	Es besteht die Möglichkeit, das Verkehrsberuhigungselement um rund 2.0 m in Richtung zu schieben, ohne eine Sicherheitseinbusse oder einen neuen Konflikt zu erzeugen.
Entscheid:	Das Verkehrsberuhigungselement wird um rund 2.0 m in Richtung Süden verschoben.
Weiteres Vorgehen/ nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.3.4 Beanstandung 15: Engstelle Grundstrasse

Beanstandung:	Zwischen der Haltestelle Rossrüti, Oberdorf und dem Knoten Konstanzer-/Grundstrasse sind die Engstellen bei den Verkehrsberuhigungselemente aufgrund des Kurvenradius erst spät einsehbar.
Beurteilung:	Die Verkehrsberuhigungselemente sind Teil der T30-Zone und die Standorte mit der Kantonspolizei abgesprochen. Nach einer Anfangsphase nach der letztjährigen Einführung wurden die Standorte aufgrund von Beobachtungen und Rückmeldungen angepasst. Die jetzigen Standorte haben sich im Betrieb bewährt.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.3.5 Beanstandung 16: Engstelle Haltestelle Rossrüti, Oberdorf

Beanstandung:	Das Verkehrsberuhigungselement ist zu nahe an der Haltestelle Rossrüti, Oberdorf angeordnet und erschwert so die Wegfahrt. Das Risiko, dass Busse bei der Wegfahrt mit dem ausschwenkenden Heck die erhöhte Haltekante streifen, ist hoch.
Beurteilung:	Es besteht die Möglichkeit, das Verkehrsberuhigungselement um rund 2.0 m von der Haltestelle wegzuschieben, ohne eine Sicherheitseinbusse oder einen neuen Konflikt zu erzeugen.
Entscheid:	Das Verkehrsberuhigungselement wird um rund 2.0 m von der Haltestelle weggeschoben werden.
Weiteres Vorgehen/ nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.3.6 Beanstandung 17: Engstelle Ulrich-Röschstrasse

Beanstandung:	Das Parkfeld im Bereich der Haltestelle Wil, Buebenloo befindet sich zu nahe an der Haltestelle. Dies erschwert bei entgegenkommenden Fahrzeugen die Anfahrt der Haltestelle aus Richtung Bahnhof.
Beurteilung:	Das Parkfeld kann ohne Sicherheitseinbusse aufgehoben werden.

Entscheid:	Das Parkfeld wird aufgehoben. Auf Höhe Kienbergerstrasse 41 wird ein Ersatzparkfeld markiert.
Weiteres Vorgehen/ nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.3.7 Beanstandung 18: Kap-Haltestellen

Beanstandung:	Kap-Haltestellen sind für Velofahrende bergauf suboptimal, wenn die Velofahrenden vortrittsbelastet sind und Fahrzeuge entgegenkommen. Kap-Haltestellen behindern zudem den Verkehr und erschweren die Schneeräumung.
Beurteilung:	Die Strassen in den Wohnquartieren verfügen in der Regel nur einseitig über ein Trottoir. Mit den neuen Stichlinien, welche die Rundkurse ersetzen, werden nun diverse Haltestellen in beide Richtungen angefahren. Um den Fahrgästen in beide Richtungen einen gesicherten Warte- sowie Einsteige- und Aussteigebereich zur Verfügung zu stellen, wurden die Kap-Haltestellen erstellt. Bei der Planung wurden die bestehenden Verkehrsberuhigungselemente berücksichtigt und teilweise angepasst oder aufgehoben.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.3.8 Beanstandung 19: Standort Haltestelle Buebenloo

Beanstandung:	Die Haltestelle Buebenloo ist in der Steigung (ca. 12 %) angeordnet und daher für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig zu nutzen.
Beurteilung:	Eine Haltestelle in einer solchen Steigung ist nicht ideal und wird wenn möglich vermieden. Aufgrund der Linienführung der Buslinie sowie den vorhandenen Gegebenheiten und Anforderungen wurde der umgesetzte Standort bei der Erarbeitung des Buskonzepts als Bestvarianten bestimmt.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.4 Beanstandungen Betrieb

3.4.1 Beanstandung 20: Blockierung Schwanenkreisel

Beanstandung:	Bis zu vier Buslinien fahren gemeinsam am Bahnhof Wil in Richtung Haltestelle Schwanen ab. Die Haltestelle Schwanen ist jedoch nicht für mehrere Busse ausgelegt (je nach Bustypen für max. zwei) und daher wird der Kreisel bzw. die Kreiselzufahrt aus Richtung Bahnhof durch die Busse blockiert.
Beurteilung:	Das genannte Problem besteht. Längerfristig ist mit der Neugestaltung der Haltestelle Schwanen, welche Teil des Projekts "Umgestaltung Haupt-/Bronshoferstrasse" ist, eine bauliche Lösung geplant.

	Eine betriebliche Lösung ist durch WilMobil mit dem Fahrplanwechsel 2022 (Dezember 2021) geplant worden. Die Haltekantenzuordnung der Buslinien am Bahnhof Wil wird angepasst. Dadurch wird es möglich sein, die vier Buslinien gestaffelt abfahren zu lassen (zweimal zwei Busse mit zwei Minuten Abstand). Dies sollte Blockierungen am Schwanenkreisel deutliche minimieren.
Entscheid:	Die neue Haltekantenzuordnung der Buslinien und gestaffelt Abfahrtszeiten umsetzen.
Weiteres Vorgehen/nächste Schritte:	Bereits umgesetzt. Die Massnahme hat sich bewährt.

3.4.2 Beanstandung 21: Wartezeiten mit laufendem Motor

Beanstandung:	Busse stehen während längerer Zeit mit laufendem Motor an der Haltestelle Oelberg.
Beurteilung:	Das Problem herrschte in der Anfangszeit, da die Busse zu schnell unterwegs waren und an den Haltestellen die offiziellen Abfahrtszeiten abwarten mussten. Dabei ging es um Wartezeiten im tiefen, in wenigen Fällen mittleren, zweistelligen Sekunden-Bereich. Mittlerweile hat sich der neue Fahrplan, unter anderem auch aufgrund von Optimierungen im Ablauf durch WilMobil, eingespielt und es kommt grundsätzlich nicht mehr zu Wartezeiten auf der Strecke.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.4.3 Beanstandung 22: Anschlusssicherheit/Umsteigezeit aus Richtung Wilen

Beanstandung:	Aus Richtung Wilen (Linie 702) sind die Anschlüsse teils sehr knapp, speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.
Beurteilung:	Die Umsteigezeiten am Bahnhof Wil Süd sind mit je nach Verbindung drei bis fünf Minuten speziell für ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen knapp bemessen. Die Umsteigezeiten kommen durch die von den Bahnankünften abhängigen Abfahrtszeiten der Buslinien und der Linienführung nach und von Wilen zustande. Die Buslinie verfügt in Wilen über keine Ausgleichszeit und der Umlauf Bahnhof-Wilen-Bahnhof ist für einen 15'-Takt knapp. Mit einer Anpassung der Linienführung in Wilen könnten zwischen 1 und 2 Minuten eingespart werden. Busse müssten dafür von Montag bis Freitag ab Wilen, Sonnenplatz direkt via Dorfstrasse an die Haltestelle Wilen, Scheidweg verkehren. Die Haltestellen Wilen, Engi und Wilen, Langwiesen würden nur noch in eine Richtung bedient werden.

	Die Möglichkeit einer Linienanpassung wurde mit der Gemeinde Wilen besprochen. Das Befahren der Dorfstrasse kommt aufgrund der geringen Strassenbreite für die Gemeinde Wilen nicht in Frage.
Entscheid:	Keine Anpassungen

3.4.4 Beanstandung 23: Bustypen

Beanstandung:	Die auf der Linie 701 eingesetzten Busse sind für das Quartier zu gross. Einerseits erschwert deren Grösse das Manövrieren im Quartier, andererseits rechtfertigt die Nachfrage die Grössen nicht.
Beurteilung:	<p>WilMobil verfügt über folgende Busmodelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Midibusse (8.6 m, 8.9 m und 10.5 m Länge) • Standardbusse (12.0 m Länge) • Gelenkbusse <p>2017 wurden die kleineren Minibusse aufgrund ihres Alters ausgemustert. Aus wirtschaftlichen Gründen wurden Midibusse als Ersatzfahrzeuge angeschafft.</p> <p>Verschiedene Rahmenbedingungen beeinflussen die in Wil eingesetzten Bustypen. So sind unter anderem die Tagesspitzen des Fahrgastaufkommens, die Wirtschaftlichkeit als auch betriebliche Anforderungen zu berücksichtigen. Die verkehrenden Bustypen wurden jeweils bei deren Anschaffung unter Berücksichtigung aller spezifischen Rahmenbedingungen als die optimalste Option ausgewählt.</p> <p>Grundsätzlich sind Minibusse für enge Quartier die idealeren Fahrzeuge, wobei aber Midibusse als Quartierbusse auch nicht ungeeignet sind. Bereits diese Busse sind wendiger und schmaler als ein Standardbus.</p> <p>Bei einer nächsten Ausmusterung von Einsatzfahrzeugen von WilMobil ist der neue Fahrzeugtyp vorgängig des Kaufs zu diskutieren.</p>
Entscheid:	Keine Anpassungen

4 Anhang

4.1 Beantwortung Petition Buslinie 701



9500 Wil Stadtrat

Petitionskomitee Buslinie 701
Herr
Rolf Ebner
Neulandenstrasse 35
9500 Wil

1. Oktober 2020

Beantwortung der Petition Buslinie 701 „Neulanden Wil“

Sehr geehrter Herr Ebner

Mit Brief vom 2. September 2020 überreichen Sie dem Stadtrat die Petition zur Beibehaltung des gegenwärtigen Rundkurses der Linie 701. Sie monieren die zusätzlichen Emissionen, die Mehrkilometer, das Haltestellennetz sowie die fehlende Wirtschaftlichkeit. Ihr Anliegen beantworten wir auch im Auftrag des Parlamentspräsidiums gerne wie folgt:

Der aktuelle Fahrplan der Stadtbushaltestellen kann nicht mehr eingehalten werden. Besonders betroffen ist auch die Linie 701; es besteht dringender Handlungsbedarf. Ziel des Buskonzepts 2021 ist es unter anderem, die Betriebsstabilität der Stadtbushaltestellen zu verbessern sowie sicherere Anschlüsse am Bahnhof Wil zu gewährleisten und damit den öffentlichen Verkehr wieder attraktiver zu gestalten.

Die Stadt Wil und das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen haben deshalb in enger Zusammenarbeit die öV-Strategie Wil 2030/35 und das Buskonzept Wil 2021 erarbeitet. Am 6. Juni 2019 hat das Stadtparlament Wil den Kosten für das Buskonzept Wil 2021 und dessen Umsetzung per Dezember 2020 zugestimmt. Die Stadt Wil ist seither an der Planung und Realisierung der dafür notwendigen Infrastrukturen.

Die Öffentlichkeit wurde sowohl im Vorfeld, während, als auch nach Abschluss der parlamentarischen Beratungen umfassend über das Buskonzept informiert. Ausfluss davon waren zahlreiche Berichterstattungen in den Medien, zudem waren sämtliche Unterlagen öffentlich zugänglich. Vertretende des Neulandenquartiers hatten zudem die Gelegenheit, ihre Sicht und Anliegen in die vorberatende parlamentarische Kommission einzubringen. Über die konkrete Umsetzung des Parlamentsbeschlusses hat das Departement Bau, Umwelt und Verkehr am 17. Februar 2020 – und damit noch vor der öffentlichen Planaufgabe für die neuen Bushaltestellen – eine Informationsveranstaltung durchgeführt. Dazu wurden alle Eigentümerinnen im näheren Umfeld einer neu geplanten Haltestelle sowie die IG OeV Wil mit persönlichem Schreiben eingeladen. Zudem haben Flyer in den Busfahrzeugen von WilMobil auf die Veranstaltung hingewiesen.

Das Buskonzept 2021 mit den geplanten Linienführungen der Stadtbushaltestellen, inkl. jener der Linie 701, ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenevaluation und wurde letztlich als Bestvariante durch den

Stadtrat

Marktgasse 58
9500 Wil

stadtkanzlei@stadtwil.ch
www.stadtwil.ch
Telefon 071 913 53 53

Kanton St. Gallen als Besteller der öV-Leistungen und die Stadt Wil erkoren. Wegen der Ausgestaltung der Linienführung als Stichlinie werden künftig die Haltestellen beidseitig bedient. Damit besteht die Möglichkeit, die Haltestelle zum Ein- und Aussteigen zu benützen, ohne in einer Fahrtrichtung längere Umwegfahrten in Kauf nehmen zu müssen, was die Attraktivität für die Fahrgäste erhöht. Bei der Linie 701 sind davon die Haltestellen Buebenloo, Ulrich-Röschstrasse und Bienenstrasse betroffen. Wegen der Buserschliessung des Neulandenquartiers ab dem Zentrum neu via Konstanzer- und Ulrich-Röschstrasse und nicht mehr via Fürstenland- und Neulandenstrasse wird eine neue Haltestelle Rosenberg (bisher Nieselberg genannt) entstehen. Die Haltestelle Sonnenberg in der Neulandenstrasse kann leider nicht mehr bedient werden, weil der Bus dort nicht mehr vorbeifährt. Das Gebiet um diese aufgehobene Haltestelle Sonnenberg liegt aber bereits im Einzugsgebiet der bestehenden Haltestellen Spital, Kapuzinerkloster und Neulanden.

Die neu beidseitige Bedienung der Haltestellen führt unbestritten teilweise zu einer Verlagerung und zu punktuellen neuen Lärmquellen im Quartier. Die vom Departement Bau, Umwelt und Verkehr in Auftrag gegebenen Lärmgutachten durch ein spezialisiertes Büro zeigen indes, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte gemäss der Lärmschutzverordnung auch unter Berücksichtigung des konkreten Einsatzes der Busfahrzeuge nicht nur eingehalten, sondern auch deutlich unterschritten werden; die gesetzlichen Vorgaben sind damit erfüllt. Dass diese zusätzliche Lärmquelle für Anwohnende speziell mit Blick auf einzelne Lärmspitzen auch ein Störfaktor sein kann, wird nicht bestritten. Andererseits kommen sie auch in den Genuss einer qualitativ besseren öV-Anbindung. Die monierten Mehrkilometer ergeben sich in erster Linie durch die veränderte Linienführung ab Bahnhof ins Neulandenquartier. Nur ein Teil der Mehrleistungen wird im Quartier Neulanden produziert.

Der Kanton St. Gallen hat 2020 eine E-Busstrategie genehmigt mit dem Ziel, langfristig im Kanton St. Gallen nur noch mit erneuerbarer Energie betriebene, energieeffiziente und emissionsarme Busse fahren zu lassen. Der Stadtrat unterstützt diese Strategie und hat auch angeregt, einzelne Stadtbuslinien als Pilotstrecken mit E-Bussen zu befahren. Die Umsetzung dieser kantonalen Strategie kann indes nur schrittweise erfolgen, wenn einerseits die Infrastrukturanlagen für E-Busse vorhanden sind und andererseits die bestehenden Fahrzeuge der Busbetreiber ausgemustert werden können. Der Stadtrat wird sich weiterhin aktiv dafür einsetzen, dass baldmöglichst lärmarme Fahrzeuge auf dem Stadtbusnetz Wil zum Einsatz kommen, wenn möglich auch für entsprechende Pilotphasen.

In der ÖV-Strategie Wil 2030/2035 ist beim Zielangebot auch die Linie 703 als Stichlinie definiert. Dass diese im Rahmen des Buskonzepts 2021 (noch) nicht wie geplant umgesetzt werden kann und stattdessen die Schlaufe via Gruben- und Neugrubenstrasse gefahren werden muss, hat fahrplantechnische Gründe. Die Umlaufzeit wäre zu knapp, um mit der vorgegebenen Anzahl Fahrzeuge einen stabilen Fahrplan und zuverlässige Bahnanschlüsse garantieren zu können. Deshalb muss bei der Linie 703 am Liniende ein Rundkurs gefahren werden, wie er heute mit der Linie 702 gefahren wird. Für die Fahrgäste sind die Nachteile wegen der Umwegfahrt indes vertretbar, weil am Liniende keine unattraktive Standzeit entsteht. Die Linie 701 hat demgegenüber genügend Zeitreserve und kann am Liniende bei der Haltestelle Neulanden mit einer Standzeit von sechs Minuten allfällige Verspätungen auffangen. Mit der neuen Linienführung 701 wird der grössere Nutzen für die Kundschaft erreicht als mit dem bestehenden Rundkurs.



Seite 3

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem Buskonzept 2021 die dringendst notwendige Stabilität und Anschlussicherheit auch im Neulandenquartier entscheidend verbessert werden kann. Damit steigt die Attraktivität des öV-Angebots, was sich auch positiv auf die Wirtschaftlichkeit des gesamten Stadtbusses auswirken wird. Der Betrieb in der Praxis wird zeigen, ob die Massnahmen den gewünschten Erfolg bringen und wo nach ein paar Jahren allenfalls Anpassungen notwendig sind. Trotz Ihrer Petition halten wir an der vom Stadtparlament beschlossenen Umsetzung des Buskonzepts 2021 auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 fest.

Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.

Freundliche Grüsse

Stadt Wil



Daniel Meili
Stadtpräsident a. i.



Philipp Gemperle
Stadtschreiber Stellvertreter

Kopie an

- Parlamentspräsidium, Roland Bosshart, Parlamentspräsident
- Daniel Stutz, Vorsteher Departement Bau, Umwelt und Verkehr
- Patrick Ruggli, Kanton St.Gallen, Volkswirtschaftsdepartement, Amt für öffentlichen Verkehr, Davidstrasse 35, 9001 St.Gallen