

Am Buskonzept wird erneut Kritik laut

Die Wiler Stadtbuse verkehren ab Dezember auf angepassten Kursen. Das sorgt bei einem Anwohner des Neulandenquartiers für Unmut.

Gianni Amstutz

Dieter Hepp kann ob des Buskonzepts 2021, das auf den Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres umgesetzt werden soll, nur den Kopf schütteln. «Das Konzept ist sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch untragbar», sagt der Anwohner des Neulandenquartiers.

Da er Zweifel an der Informationspolitik des Wiler Baudepartements hatte, habe er sich im Anschluss an eine Informationsveranstaltung im Februar per Brief und auch per E-Mail an den zuständigen Stadtrat Daniel Stutz gewendet. Eine Antwort habe er jedoch bis heute nicht erhalten. Das hinderte Hepp nicht daran, sich die nötigen Informationen zu beschaffen, ja es spornte ihn erst richtig an, selber zu recherchieren.

Durch das Öffentlichkeitsgesetz konnte er sich das nötige Zahlenmaterial beschaffen und ergänzte es mit öffentlich publizierten Berichten der Stadt und des Kantons. Zusammengekommen ist eine Mappe voller Dokumente. Nach deren Studium kommt Dieter Hepp zu einem vernichtenden Fazit: Die Änderungen, die der Wiler Stadtrat mit dem Buskonzept 2021 lanciere, seien eine Verschlechterung eines ohnehin schon ungenügenden Zustands.

Linie 701 ist schwach ausgelastet

Am deutlichsten trete dies in seinem Quartier zu Tage, wo die Buslinie 701 Neulanden durchführt. Diese sei ohnehin schon schwach ausgelastet. Hepp beauftragt sich dabei auf die ÖV-Strategie 2035 der Stadt. Dort ist auf grossen Teilen der Strecke durchs Neulandenquartier eine Auslastung von 100 Passagieren pro Tag angegeben. Werde nun der heutige Rundkurs zur Stichlinie umgewandelt, wie das gemäss dem Buskonzept 2021 vorgesehen ist, fahre der Bus 115-mal an seinem und den anderen Häusern im Neulandenquartier vorbei, rechnet Hepp vor. «115



Besonders in der Kritik: die Linie 701 Neulanden mit ihrem geringen Passagieraufkommen.

Bild: Gianni Amstutz

Vorbeifahrten eines Busses, um rund 100 Passagiere zu befördern: Das ist für mich absolut unverständlich.» Die Lärmimmissionen seien dabei nur ein Aspekt. Noch störender sei, dass das Projekt auch ökologisch und wirtschaftlich überhaupt keinen Sinn mache und der Kollateralschaden, wie Hepp ihn nennt, unverhältnismässig grösser sei als der zweifelhafte Nutzen.

So werden die Busse wegen der Kursanpassung im Neulandenquartier künftig 20 000 Kilometer mehr pro Jahr zurücklegen. Und dies, ohne dass mehr Passagiere transportiert oder ein strafferer Takt eingeführt wird. «Da wäre es ökologischer, die 100 Pendler würden alle im SUV an den Bahnhof fahren, als 116 Busse im Abstand von je 7,5 Minuten durch die 30er-Zone des Wohnquartiers knapp am Kindergarten vorbei zu presen», sagt Hepp.

Bezüglich Wirtschaftlichkeit beurteilt er die Lage noch düster. Die Linie wies 2019 gemäss dem Bericht über den öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen einen Kostendeckungsgrad von 25 Prozent aus. Das vom Kanton definierte Minimum wurde damit um fünf, die Zielvorgabe gar um 15 Prozent unterschritten.

Dass der Kanton die Linie bisher trotzdem bestellt – und damit die Kosten trägt – liegt daran, dass sie Teil eines Gesamtsystems ist, das die Anforderungen erfüllt. Will heissen: Andere Linien des Wiler Stadtbusses liegen über den geforderten 30 Prozent und gleichen somit die Gesamtrechnung aus. Doch für Hepp ist klar, dass der Kostendeckungsgrad der Linie nicht weiter sinken darf. Sonst werde der Kanton seine Finanzierung streichen oder Änderungen an der Linie verlangen. Doch genau ein solches Absin-

ken des Kostendeckungsgrads bewirke das neue Konzept für die Linie im Neulandenquartier. Da im Rahmen des Buskonzepts 2021 ein weiteres Fahrzeug auf der Strecke fährt, sinkt er gemäss Berechnungen des Kantons, die Hepp vorliegen, auf rund 16 Prozent – also nur knapp über der Hälfte der Mindestvorgaben. Spätestens dann sei die Linie 701 finanziell nicht mehr tragbar.

Zweifel an verbesserter Pünktlichkeit

Auch das Versprechen der Stadt, mit der Umstellung auf das neue Konzept würden die Busse pünktlicher am Bahnhof ankommen, bezweifelt Hepp. Denn die Pufferzeiten, welche die Stadt an den Streckenenden neu einbaut, seien nur ein kleiner Teil der Lösung. Das Hauptproblem bleiben die Nadelöhre, die von beiden Richtungen an den

Bahnhof führten. Dort stauete sich der Verkehr. «Da nützt es nur bedingt, wenn der Bus im Quartier pünktlich losfährt.» Das sähen im Übrigen auch die Stadt und der Kanton selbst so, betont er.

In der ÖV-Strategie 2035 sei als Lösung des Verspätungsproblems in erster Linie eine Busbevorzugung mit teils eigener Spur beschrieben. Gemäss Hepp hätte diese Massnahme an dem Anfang gehört. «Nur so könnte man ermitteln, ob es die jetzt vorgesehene Umstellung überhaupt braucht.»

Hepp ärgert sich zudem darüber, dass keines dieser Themen an der Parlamentssitzung diskutiert worden sei, als es um das Buskonzept ging. Die Schuldigen sind für ihn schnell gefunden: die zuständigen Personen im Baudepartement. «Vielleicht wurden die negativen Auswirkungen nicht nur den Bürgern,

«Da wäre es ökologischer, die 100 Pendler würden alle mit dem SUV zum Bahnhof fahren.»

Dieter Hepp
Anwohner der
Neulandenstrasse

sondern auch dem Gesamtstadtrat und dem Parlament vorzuenthalten», mutmasst er.

«Werden Vorgaben voraussichtlich erreichen»

Auf Grund der Ferien war vom Baudepartement niemand erreichbar. Der Stadtrat hat zu den Kritikpunkten aber bereits mehrfach Stellung bezogen. So werde das gesamte Ortsbussystem die Mindestvorgabe des Kostendeckungsgrads von 30 Prozent «voraussichtlich erreichen». Deshalb geht der Stadtrat davon aus, dass der Kanton das Angebot des Fahrplans 2021 bestellen wird.

Ausserdem hat der Stadtrat wiederholt auf den Nutzen hingewiesen, den das neue Konzept für einen Grossteil der Bevölkerung bringt: kürzere Reisezeiten zum und bessere Anschlüsse am Bahnhof Wil, ein besser verständliches ÖV-Netz sowie eine geringere Anfälligkeit für Verspätungen durch die Einführung von Pufferzeiten.

Dabei macht der Stadtrat keinen Hehl daraus, dass damit nicht alle Verspätungen ausgeschlossen werden können und es dafür bauliche Anpassungen benötigt. Mit den nun beschlossenen Massnahmen werde aber ein Schritt in die richtige Richtung gemacht.

Online-Infoveranstaltung für werdende Eltern

Wil Je näher der Termin der Geburt rückt, desto intensiver befassen sich werdende Eltern mit Fragen rund um die Geburt. Wo soll unser Kind zur Welt kommen, und wo fühlen wir uns sicher und wohl? Damit sich die Paare diese Fragen beantworten können, bietet das Spital Wil wegen der Coronapandemie, an Stelle des Informationsabends vor Ort, eine Online-Infoveranstaltung an. Diese wird jeweils am ersten Mittwoch des Monats durchgeführt. Das nächste Mal am 5. August, zwischen 20 und zirka 20.45 Uhr.

In diesem Webinar werden den Teilnehmenden nicht nur Informationen vermittelt, sie werden auch auf einen Rundgang durch den Gebärsaal und

die Wochen-Abteilung mitgenommen. Fragen können im Chat direkt gestellt werden. Der Zugang erfolgt über einen Link, den die Teilnehmenden nach ihrer Anmeldung unter www.geburt-wil.ch erhalten.

Dies sorgt für einen geschützten Rahmen für die Fragen der Teilnehmenden. Wer sich anmeldet, aber nicht am Termin des Webinars teilnehmen kann, dem steht eine Aufzeichnung noch während zwei Tage zur Verfügung. Ein paar Tage nach der Durchführung werden die Teilnehmenden durch die Leitende Hebamme des Spitals Wil, Rahel Neuman, telefonisch kontaktiert, um offene gebliebene oder persönliche Fragen zu klären. (pd)

Augenweide auf dem Felde



Leserbild Maya Heizmann fotografierte das blühende Mohnfeld bei Wil Anfang Juli.