

WZ 26.2.16

«Die Ausbauten sind überfällig»

Die St. Galler Regierung ist mit den SBB unzufrieden: Trotz «Anmahnungen» würden Projekte für die Leistungssteigerung zwischen Winterthur und St. Gallen nicht umgesetzt, schreibt sie in der Antwort auf einen Vorstoss.

CHRISTOPH ZWEILI

ST. GALLEN. Der Unmut ist derart gross, dass die St. Galler Regierung ihre Diplomatie für einmal beiseite lässt. In ihrer Antwort auf eine Einfache Anfrage kritisiert sie die SBB offen. «Dass sieben Jahre nach den Kreditbeschlüssen für den Ausbau der Strecke Winterthur–St. Gallen die Projekte nicht den nötigen Reifeegrad haben, ist unverständlich.» Das sei auf verschiedenen Ebenen «angemahnt» worden. Die Realisierung der 2009 beschlossenen Projekte sei «unumgänglich und überfällig».

Die Wiler GLP-Kantonsrätin Erika Häusermann hatte sich im Dezember 2015 nach dem Trasseeausbau zwischen St. Gallen und Winterthur erkundigt, beflügelt «durch diverse Vorstösse, Leserbriefe und Klagen der Industrie über Kapazitätsengpässe». In der Agglomeration Wil, mit 73 886 Einwohnern der zweitgrösste Ballungsraum der Ostschweiz, ist man schon länger unzufrieden mit den Bundesbahnen. Mit 37 353 Beschäftigten sind hier mehr Arbeitsplätze zu finden als im hochindustrialisierten Rheintal. Entsprechend sensibel ist man hier, was die Anbindung an den öffentlichen Verkehr über den Vollknoten angeht.

Das zeigte sich deutlich im Frust über den Fahrplanwechsel im Dezember: Der Kanton St. Gallen profitiert im Fernverkehr zwar als erster Kanton von der Zürcher Durchmesserlinie, der neue St. Galler Sprinter hält aber weder in der Äbtstadt noch in Uzwil oder Flawil.

Im Fürstenland in Verzug

Das Fürstenland fühlt sich abgehängt, zurückzuführen auf seit Jahren beschlossene Bahninfrastruktur-Ausbauten, die in Verzug sind. 2019 droht mit der weiteren Verdichtung des Fern- und Güterverkehrs auf dieser Hauptlinie mangels Streckenkapazität die Streichung von S-Bahn-Zügen zwischen Wil und St. Gallen und der Verlust von Fernver-



Bild: ky/Gaëtan Bally

Zwischen Winterthur und St. Gallen stockt der Bahnausbau – das hat technische Gründe.

kehrhalten und S-Bahn-Anschlüssen – denn: Für die nötigen höheren Geschwindigkeiten bräuchte es Streckenausbauten.

Schon lange ist bekannt, dass sich zwischen Winterthur und St. Gallen, einem der am dichtesten befahrenen Bahnabschnitte in der Schweiz, der Regional-, Fern- und Güterverkehr überlagern und die Kapazitätsgren-

zen erreicht sind. Häusermann hatte sich daher nach einem Trasseeausbau erkundigt. Die St. Galler Regierung verweist in ihrer Antwort auf das Bundesamt für Verkehr, das den Stand der Massnahmen auflistet: Ende Januar wurde jetzt mit dem Bau des Überholgleises Elgg begonnen (39,8 Millionen, fertiggestellt bis Ende 2018), vorgesehen

sind auch Leistungssteigerungen im Bahnhof Wil (25,5 Millionen, Ende 2020, hier wird das Perron/Gleis 2 für die neuen 400 Meter langen Doppelstock-Fernverkehrszüge der Firma Bombardier vorbereitet). Für 74 Millionen Franken sind Leistungssteigerungen zwischen Winterthur und St. Gallen vorgesehen, die eine Fahrzeitreduktion brin-

gen; sie sollen bis Ende 2021 umgesetzt sein.

240 Millionen bewilligt

Das ist bis jetzt allerdings nur ein Teil der vom nationalen Parlament für diesen Korridor bewilligten 240 Millionen. Auch im Raum St. Gallen-Winkeln sei eine Anpassung nötig, schreibt die Regierung. Das Vorprojekt sei freigegeben, die Umsetzung bis Ende 2018 geplant. «Wird das Trasse in Wil ausgebaut, ist der Weg frei für stündlich je zwei Schnellzüge und zwei S-Bahnen ab Wil – und zwar Richtung St. Gallen und Winterthur.»

Aus Sicht der Regierung gebe es sehr wohl kurzfristige Alternativen zum Trasseeausbau. Die Engpässe resultierten aus der ungünstigen gegenseitigen zeitlichen Überlagerung der Fern-, Güter- und Regionalzüge. Durch eine Anpassung des Regimes «ab Winterthur Richtung Frauenfeld und Wil sowie St. Gallen könnten die Kapazitätsengpässe entschärft werden», heisst es in der Antwort.

Auf Brüttener Tunnel setzen

Als Schlüsselprojekt für die nächsten Jahre gilt der Brüttener Tunnel, dessen Projektierung dank einer Allianz der Ostschweizer Kantone mit dem Kanton Zürich und der Inner- schweiz gesichert ist. Die Finanzierung ist noch offen, soll aber für den Ausbauschritt 2030 angestrebt werden, heisst es in der Antwort auf die Einfache Anfrage.

Die sieben Ostschweizer Kantone, der Kanton Zürich und die SBB wollen die Fahrzeitgewinne aus dem Brüttener Tunnel sowie der Linienführung via Wallisellen nutzen. Ab 2030 sollen alle vier Schnellzüge Winterthur–St. Gallen in Wil halten und je im Halbstundentakt beschleunigt via Wallisellen, beziehungsweise weiterhin via Flughafen verkehren. Die S-Bahnen von Winterthur und St. Gallen sind im Konzept in den Vollknoten Wil eingebunden, womit Anschlüsse in alle Richtungen bestünden.