

WZ 26.3.16



Bild: Michel Canonica

Die SBB wollen wegen Trassierungsproblemen die S-Bahn in Wil drehen – damit müsste das Busangebot auf 2019 hin völlig neu ausgerichtet werden.

S-Bahn-Probleme im Knoten Wil

Die Äbtstadt Wil wird zur schwierigen Schnittstelle zwischen Fern- und Regionalverkehr. Die SBB wollen hier die S-Bahn um eine Viertelstunde drehen. Das hätte grosse Auswirkungen auf die Busanschlüsse.

CHRISTOPH ZWEILI

ST. GALLEN. Im Kanton St. Gallen tritt der Unmut über den harzigen Bahnausbau mittlerer Weile offen zutage. Und politisch wird Druck gemacht: Zwei hängige Vorstösse im Kantonsrat thematisieren das Rollmaterial und die Situation im Fürstenland. Die beiden Ständeräte Karin Keller-Sutter (FDP) und Paul Rechsteiner (SP) haben zusätzlich den gefährdeten EC-Halt in St. Margrethen in ihre Vorstösse eingebracht, so wie auch CVP-Nationalrat Thomas Ammann.

Es ist nun eine Woche her, seit sich zusätzlich eine Dreierdelegation aus dem grössten Ostschweizer Kanton mit Vertretern vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB wegen der Erreichbarkeit St. Gallen-Bodensee/Rheinthal getroffen hat. Wird in Bern und Zürich der Ärger über die beiden Institutionen wahrgenommen? – Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, denkt, dass das so ist. Es hätten sich verschiedene Städte und Regionen gemeldet. «Auch Bahnkunden haben reagiert und die Stadt Wil hat einen scharfen Brief an den Kanton verfasst.»

In einem eng getakteten Bahnnetz ist jede Veränderung an einem Ort sofort an einem andern spürbar. Diesmal aber sieht sich der Kanton St. Gallen im Recht – zu lange sind bereits beschlossene und finanzierte Ausbauprojekte aufgeschoben worden. Es gibt Signale vom BAV, dass es in der Ostschweiz keine riesigen Ausbauten braucht, um die Wünsche zu erfüllen. In dieser Äusserung liegt eine gewisse Sprengkraft, denn damit sagt die Aufsichtsbehörde indirekt, dass es den SBB schlicht am nötigen Umsetzungswillen gefehlt hat. Ruggli widerspricht nicht, findet es aber müssig. «nach einem Schuldigen zu suchen». Jetzt müsse man Lösungen finden.

Viele steigen in Zürich aus

Eine klare Meinung hat der Amtsleiter bezüglich der Durchbindung von Zügen in Zürich: «Wir müssen schauen, dass wir die Passagiere aus der Region möglichst schnell in den Knoten Zürich bringen.» Wenn Destinationen wie Bern und Basel direkt erreichbar seien, dann sei das sicher praktisch, «eine sinnvolle Planung des öffentlichen Verkehrs muss sich aber an der

Masse der Kunden ausrichten». Und da sprächen die Zahlen der SBB nicht für die Forderungen aus der Äbtstadt Wil, «denn der grösste Teil der Passagiere, die in Wil im Zug sitzen, steigen spätestens in Zürich aus».

Gemäss heutiger Planung werden Gossau, Flawil, Uzwil und Wil ab Dezember 2020 wieder eine Direktverbindung nach Bern erhalten. Beim Rollmaterial ist vorgesehen, dass Züge mit Niederflureinstieg ab Dezember 2018 stündlich, ab Dezember 2020 halbstündlich verkehren.

SBB suchen nach Lösungen

Fachlich mehr Sorgen macht sich Ruggli über das Referenzkonzept 2025, denn die Bundesbahnen wollen im Vollknoten Wil über die bereits bekannten Verschlechterungen hinaus die S-Bahn um eine Viertelstunde drehen. Dies wegen Trassierungsproblemen unter anderem mit dem Güterverkehr zwischen Winterthur und St. Gallen. Nach dem Treffen in Zürich seien die SBB nun bereit zu prüfen, ob es möglich sei, den Regionalzug statt um die Minuten .17 und .47 weiterhin in der alten Fahrpläne des Rheinthal-Express bezie-

hungsweise der S1 zu den Minuten .02 und .32 zu führen, wie das der Kanton St. Gallen als Variante eingebracht hat. «Die Haltung der SBB ist konstruktiv – wir werden die Vor- und Nachteile der beiden Varianten aufarbeiten und mit den betroffenen Regionen besprechen», sagt Ruggli. Bleibt es bei der planerischen Annahme und der Drehung der S-Bahn, muss das Busangebot auf 2019 hin neu ausgerichtet werden, damit weiterhin schlanke Anschlüsse bestehen. In Wil entsteht damit eine interessante Konstellation. Die Bestellerkompetenz für die Stadtbusse liegt neu beim Kanton, die Stadt kann nur noch beim Angebot mitbestimmen: Damit sieht sich der Kanton neu in einer Doppelrolle beim Fernverkehr und den Stadt- und Regionalbussen. Er hätte wohl auch die entstehenden Kosten mitzutragen, wenn das Busangebot tatsächlich neu ausgerichtet werden müsste.

Die St. Galler Delegation hat jetzt sprintstarkes Rollmaterial für den Abschnitt Zürich–St. Gallen gefordert, um den Knoten Wil und die Anschlüsse in Gossau und St. Gallen zu sichern. Kein Jota nachgeben wollen die

St. Galler beim EC-Halt in St. Margrethen, der im Referenzkonzept 2025 gestrichen ist. Kanton, SBB und BAV hätten zwar alle dieses Ziel, «doch das Ergebnis der technischen Abklärungen beim Rollmaterial sind abzuwarten», sagt Ruggli. Um für den Grenzverkehr gerüstet zu sein, müssten die Schweizer Züge so ausgerüstet sein, dass sie während der Fahrt vom schweizerischen auf das österreichische System effizient umschalten können, «dieses Problem ist noch nicht befriedigend gelöst».

Finanzierung ein Problem

Auch der Kanton St. Gallen werde in Zukunft nicht mehr alle Ausbauwünsche beim öffentlichen Verkehr erfüllen können. «Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird in Zukunft ein Problem werden», sagt Ruggli. Schon heute dürfe eine jährliche Kostensteigerung von zwei Prozent nicht überschritten werden, wie das die langfristigen Finanzperspektiven der Regierung des Kantons St. Gallen vorgeben. «Wir werden im Regionalverkehr Schwerpunkte setzen müssen und uns nach den grössten Frequenzen ausrichten.»