

Ein Viertelstundentakt für Wil

Auf das Jahr 2019 droht eine deutliche Verschlechterung der Zugs-/Bus-Anschlusszeiten auf dem Bahnhof Wil. Nun präsentiert der Stadtrat eine Variante, wie der Vollknoten zur vollen und halben Stunde erhalten werden kann.

PHILIPP HAAG

WIL. Wil wehrt sich. Wil nimmt eine weitere Verschlechterung des SBB-Angebots nicht einfach widerstandslos hin. Der Stadtrat hat seinen Unmut über eine von den SBB auf den Fahrplanwechsel 2018 geplante Anpassung bereits öffentlich kundgetan. Nun zieht die Bevölkerung nach. Mit 500 Unterschriftenbögen für die Petition «Ausbau statt Abbau» war Urs K. Scheller, Präsident der IG OeV Wil, am Dienstagabend im evangelischen Kirchgemeindehaus zu einem Informationsanlass zur Zukunft des ÖV-Knotens Wil erschienen. Etliche der 160 Besuchenden haben die Bittschrift bereits unterzeichnet oder einen Petitionsbogen mit nach Hause genommen.

Überfüllte Züge

Dass Druck, sowohl politisch als auch von Seiten der Bevölkerung, notwendig ist, stellte Stadtrat Marcus Zunzer klar. Einen kleinen Erfolg konnte er bereits vermelden: «Der Kanton hat uns an einer Sitzung vom Montag offiziell seine Unterstützung zugesagt. Das war bis anhin nicht der Fall.» Der Stadtrat möchte aber nicht nur reagieren, sondern agieren. Er hat beim Planungsbüro Jud in Zürich eine Studie in Auftrag gegeben, wie die negativen Auswirkungen der auf 2019 vorgesehenen Fahrplananpassungen abgefedert werden können. Nachdem auf den Fahrplanwechsel 2015 die Streichung des Morgenzugs um 7.11 Uhr Richtung Zürich hingegenommen werden musste, was zu überfüllten Zügen um 7.08 Uhr führt, droht nun der Vollknoten auf dem Bahnhof Wil mit seinen täglich 18 000 Pendlerinnen und Pendlern auseinanderzubrechen. Ein Vollknoten bedeutet, dass die Züge und Busse in einem «Rendez-vous-System» zur vollen und halben Stunde abfahren. Nun möchten die SBB aber die S1 nach St. Gallen nicht mehr zur vollen und halben Stunde fahren lassen, sondern um eine Viertelstunde versetzt, was weitreichende Folgen mit sich bringt. Die Anschlüsse an die 18 städtischen und regionalen Busse sind nicht mehr gewährleistet und müssten unter hohen Betriebskosten angepasst



Bild: Fabio Musso

Durch die Streichung des 7.11-Uhr-Zugs nach Zürich ist derjenige um 7.08 Uhr jeweils überfüllt.

werden. Ausserdem müssten bei Zugverbindungen wie nach Wattwil oder Weinfelden Wartezeiten von bis zu 20 Minuten in Kauf genommen werden.

S12 zur vollen Stunde

Der Erhalt des Vollknotens zur vollen und halben Stunde ist darum für den Wiler Stadtrat eine zentrale Forderung. Wie dies realisiert werden kann, zeigte Verkehrsplaner Jens Bornand auf. Er hat eine auf der IC-Halt-Studie aus dem Jahr 2012 basierende Studie «Variante K1» erarbeitet. Diese sieht vor, die vom Bahnhof Stadelhofen kommende S12 in Winterthur Richtung St. Gallen umzuleiten, damit diese zur vollen Stunde in Wil hält. Um die Fahrzeit möglichst kurz zu halten, soll der Zug als schnelle Version unterwegs sein, also zwischen Winterthur und Wil nur in Aadorf und Sirmach halten. Dasselbe gilt für die S12, die zur halben Stunde in Wil hält. Ein weiterer Vorschlag innerhalb der K1-Variante betrifft den IC von Bern. Die Abfahrtszeiten in Zürich sollen derart abgeändert werden, dass der Zug zur Viertel- und Dreiviertelstunde in Wil

hält. Der Vorteil des Systems wäre nicht nur eine schnelle halbstündliche S12, sondern auch «ein Viertelstundentakt auf der Achse Zürich–St. Gallen», wie Bornand sagte, von dem auch Uzwil, Flawil und Gossau profitieren würden. Der Verkehrsplaner weist aber darauf hin, dass Anpassungen beim Fahrplan hochkomplex sind, da sie ins Gesamtgefüge passen müssen, wobei der Bahnhof Zürich die entscheidende Rolle spielt, dem

Taktsystem des Güterverkehrs nicht zuwider laufen dürfen und wirtschaftlich vertretbar sein müssen. Eine allfällige Einführung der K1-Variante auf den Fahrplanwechsel 2018 ist aus verfahrenstechnischen Gründen nicht möglich. Aus diesem Grund hofft der Stadtrat auf das Jahr 2022. Dessen Forderungskatalog weist noch weitere Punkte auf, wie diese Zeitung bereits berichtete: Die Sitzplatzkapazitäten sollen beibehalten respek-

tive ausgebaut werden, es soll wieder Niederflur-Rollmaterial eingesetzt werden und – ebenfalls zentral – das Perron auf dem Bahnhof Wil soll von 360 auf 420 Meter verlängert werden, damit die 400 Meter langen Doppelstockzüge, die ab 2017 eingesetzt werden, in Wil halten können.

Ein Standortfaktor

Der Stadtrat wird mit dem K1-Konzept an den Kanton gelangen, damit dieser mit den SBB und dem Bund das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEGB) umsetzt. Dieses sieht einen Ausbau der Vollknoten vor. Denn eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für die Stadt ein elementarer Standortfaktor, wie Stadtpräsidentin Susanne Hartmann betonte. Unterstützung erhält die Stadtregierung von der Regio Wil, wie deren Präsident Christoph Häne sagte: «Wil ist für die Region die ÖV-Drehzscheibe». Dies sagte er auch stellvertretend für mehrere Gemeindepräsidenten aus der Region, von welchen einige Mitglieder im Petitionskomitee «Ausbau statt Abbau» sind.

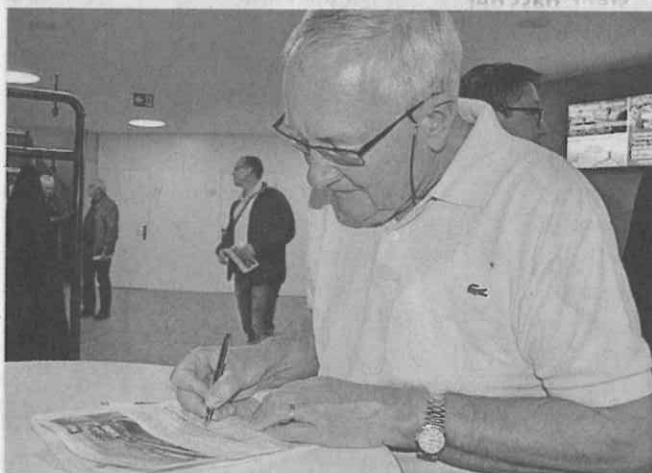


Bild: Philipp Haag

Freddy Kugler unterschreibt die Petition «Ausbau statt Abbau».