



Bild: Christoph Zweifel

Die Region Wil fordert zeitlich gut abgestimmte Züge mit modernem Rollmaterial und ausreichendem Platzangebot in Richtung Zürich sowie Bern–Westschweiz.

Wil löffelt für alle die Suppe aus

Die Agglomeration Wil spürt die Auswirkungen des Fahrplanwechsels im Dezember 2015. Sie kämpft dagegen an, doch das eigentliche Fiasko droht in zwei Jahren. Das Engagement des Kantons war bisher unklar.

CHRISTOPH ZWEILI

WIL. Im Bahnknoten Wil auf der Achse Winterthur–St. Gallen gibt es auf einmal Störsignale zwischen dem Regional- und dem Fernverkehr. Die Agglomeration mit 87027 Einwohnern, Endstation der verlängerten Zürcher S-Bahn, ist allein betroffen von ungenügenden Infrastrukturausbauten zwischen Winterthur und St. Gallen. Sie fühlt sich seit Monaten von der St. Galler Regierung im Stich gelassen. Die Fronten sind verhärtet. Im Vollknoten mit Abfahrtszeiten zur vollen und zur halben Stunde treffen sich alle Regionallinien. Täglich steigen hier über 18000 Zugspassagiere ein oder aus, weitere kommen mit den Bussen dazu, die die Anschlüsse zur S-Bahn in Richtung St. Gallen und zur wichtigen Fernverkehr-Nabelschnur nach Zürich herstellen.

Bitschrift an die SBB

Rund um den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sieht sich die Region als Verliererin. Im aktuellen Fahrplan haben die SBB in den wichtigen Morgenverbindungen einen Interregio in Richtung Zürich gestrichen. Seither sei die Sitzplatzsituation während der Hauptverkehrszeiten prekär, monierten Stadt und Regio Wil im April. Die Äbtstadt schickte einen geharnischten Brief in die Pfalz, in der Petition «Ausbau statt Abbau» entlädt sich das breite Unbehagen, das auch weitere Punkte umfasst.

Die Bitschrift will die Regierung verpflichten, bei den SBB «die Gewährleistung von zeitlich gut abgestimmten Zügen mit modernem Rollmaterial und ausreichendem Platzangebot in Richtung Zürich sowie Bern–Westschweiz sicherzustellen». Der Kanton beschwichtigt. Er akzeptiere die Auflösung des

Knotens nicht «und setzt sich beim Bundesamt für Verkehr mit Vehemenz für den Erhalt ein», sagt der neue Verkehrschef Bruno Damann. Der Kanton zeigt bisher aber wenig Verständnis, was weitere Forderungen angeht, wie etwa die der Wiler Ständerätin Karin Keller-Sutter (FDP) nach der Durchbindung über Zürich hinaus.

Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, hielt gegenüber unserer Zeitung bereits fest, dass es aus Sicht des Kantons vor allem darum gehe, «die Passagiere aus der Region möglichst schnell in den Knoten Zürich zu bringen». Die Züge

«Der Kanton will die Passagiere möglichst schnell in den Knoten Zürich bringen.»

aber Richtung Bern durchzubinden, mache wenig Sinn. Dafür sei die Zahl der Passagiere schlicht zu klein. Der grösste Teil, der in Wil einsteige, steige spätestens in Zürich wieder aus.

Abhängig vom Nachbarkanton

Tatsache ist, dass zwischen den Kantonen St. Gallen und Thurgau über mehrere Bahnlinien und gemeinsame regionale Anschlussknoten grosse Abhängigkeiten bestehen. Im Korridor Wil–Rorschach inklusive den Anschlussknoten ist der Kanton St. Gallen, beziehungsweise die Region Wil, derzeit aber allein betroffen von zurzeit suboptimalen Verhältnissen. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Thurgau ist daher laut dem jüngst publizierten Standbericht des Volkswirtschaftsdepartements «strategisch bedeutend».

In der politischen Zusammenarbeit heisst das bisher vor

allem, dass sich der Kanton St. Gallen für Verbesserungen interkantonalen Linien von Konstanz und Weinfelden nach St. Gallen mit engagiert. Von Thurgauer Unterstützung für schnelle Verbindungen ab St. Gallen und dem Fürstenland nach Zürich ist hingegen wenig zu spüren, und die Verschlechterungen im Knoten Wil können kaum auf Thurgauer Solidarität zählen.

Zahl der Sitzplätze fast gleich

Nun haben die SBB Zahlen zu den wichtigen Pendlerzügen Wil–Winterthur am Morgen geliefert, die bisher unter Verschluss waren. Aktuelle Zahlen zu den Frequenzen (St. Gallen–) Wil–Bern gibt es offenbar nicht. Die St. Galler Regierung beantwortet damit einen Vorstoss von SVP-Kantonsrat Erwin Böhi. Zusammengefasst führen im ersten Quartal 3490 Reisende in sechs Zügen von 6.08 bis 7.40 Uhr zwischen St. Gallen und Winterthur – in den beiden am stärksten ausgelasteten Zügen waren es ab Wil 1558 Reisende. Damit haben sich die Frequenzen in der Morgenspitze gegenüber dem Vorjahr (3354 Reisende, 5 Züge, 1576 Passagiere in den am besten ausgelasteten Zügen) kaum verändert.

Hingegen verzeichnen die SBB im Fernverkehr auf der gleichen Strecke einen Zuwachs von elf Prozent während der ersten drei Monate aufgrund der kürzeren Reisezeit. Gemäss Regierung stehen ab Wil praktisch gleich viele Sitzplätze in den frühen Morgenstunden wie vor dem Fahrplanwechsel zur Verfügung.

Beim ebenfalls beanstandeten alten Rollmaterial ist vorgesehen, dass ab dem grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2018 der neue Fernverkehr-Doppelstockzug Zürich–St. Gallen–Chur mit Niederflureinstieg in Wil hält – vorerst stündlich, ab

Dezember 2020 dann halbstündlich. Damit ist das Hauptproblem allerdings nicht gelöst, es entsteht Ende 2018 erst wirklich. Ab dann sind auf der aufgrund der stündlich vier (heute drei) Fernverkehrsverbindungen zusammen mit der S-Bahn und dem Güterverkehr vollständig ausgelasteten Strecke gar keine Zusatzzüge Wil–Zürich mehr möglich, auch die beschleunigte S-Bahn Wil–Zürich soll aus dem Vollknoten gestrichen werden.

Die Ursache ist schnell gefunden: Mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich verschieben sich in zwei Jahren in Winterthur die Abfahrtszeiten in Richtung Thurgau und St. Gallen. Das wirkt sich im Kanton Thurgau ganz anders aus als im Kanton St. Gallen. Die beiden Züge nach Frauenfeld–Romanshorn/Konstanz verkehren vier Minuten früher, die beiden Züge nach Wil–Gossau–St. Gallen (heute einmal mit, einmal ohne Halt in Uzwil und Flawil) verkehren eine Minute später ab Winterthur.

Zeitgewinn ab Romanshorn

Im Thurgau investieren SBB, Turbo, Südostbahn und die Frauenfeld-Wil-Bahn mit dem Ausbauschritt zum Fahrplanwechsel 2018 total 304 Millionen Franken (Ausgabe vom 10. Juni). Mit der vier Minuten früheren Abfahrt in Winterthur und weiteren drei Minuten Beschleunigung im Thurtal kann die Seelinie um eine Viertelstunde gedreht werden. Damit wird in Romanshorn die Umsteigezeit auf die Seelinie von 14 auf drei Minuten reduziert. Reisende von der Seelinie nach Zürich gewinnen so 15 Minuten Reisezeit.

Wie ausgelastet sind denn die Morgenzüge ab Frauenfeld in Richtung Zürich? Ein Vergleich mit Wil ist nicht möglich: Die SBB geben die Zahlen trotz Anfrage nicht bekannt. Das gesche-

he «nur in Ausnahmefällen» wie bei der Interpellation Böhi, teilen sie mit.

Im Kanton St. Gallen muss die Region Wil die Suppe der in Winterthur gegabelten Abfahrt ausbaden. Die eine Minute spätere Abfahrt in Winterthur führt hier zu einem Kreuzungskonflikt zwischen der S1 Wil–St. Gallen und dem Fernverkehr. Die SBB wollen nicht nur die S-Bahn Wil–St. Gallen anpassen, sondern auch den Fernverkehr in diesem Abschnitt verlangsamen. Mit einer Angleichung der Geschwindigkeiten sollen einerseits die Trassierung schneller Güterzüge nach Gossau und eine beschleunigte S-Bahn von Weinfelden nach St. Gallen ermöglicht werden.

Das Hauptproblem ist nicht gelöst, sondern entsteht Ende 2018 erst wirklich.

Der Haken an der Sache: Der verlangsamte Fernverkehr verliert so Anschlüsse auf die S-Bahn in Gossau und in St. Gallen auf die Seelinie. Es erstaunt, dass der Güterverkehr nach Gossau und die S-Bahn von Weinfelden Priorität haben sollen und der Kanton St. Gallen das schluckt. Fakt ist: Auf keinem Bahnabschnitt der Ostschweiz gibt es mehr Reisende als zwischen St. Gallen und Wil – Grund genug für eine andere Priorisierung. Warum kämpft der Kanton nicht mehr für die Anliegen der Region Wil, so wie das andere Kantone oder Städte tun? – Darauf gibt Regierungsrat Damann keine Antwort. Und auch nicht auf die Frage, warum der Güterverkehr nach Gossau und die S-Bahn von Weinfelden Priorität haben sollen.