

# Die Meinungen liegen weit auseinander

**Region** Die Sanierung der Augartenkreuzung in Niederuzwil und die «Netzerhöhung Nord» für den Entwicklungsschwerpunkt Wil West gaben gestern im St. Galler Kantonsrat einiges zu reden. Allerdings blieb es weitgehend bei regionalpolitischen Diskursen.

Hans Suter  
hans.suter@wilerzeitung.ch

Für einen Paukenschlag sorgte gleich zu Beginn der Beratungen die SP-Grüne-Fraktion. Der Wiler Grüne-Kantonsrat Guido Wick beantragte im Namen seiner Fraktion, den Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm (SBP) für die Jahre 2019 bis 2023 zurückzuweisen. Dies mit dem Auftrag, dem Kantonsrat ein Strassenbauprogramm zu unterbreiten, «das der Gesamtverkehrsstrategie gerecht wird». Wick begründete, das vorliegende SBP trage weder der aktuellen Umweltsituation noch der begrenzten Ressource Land Rechnung. «In der Gesamtverkehrsstrategie werden zu einem grossen Teil die richtigen Schlüsse gezogen», räumte Wick ein. «Im Strassenbauprogramm finden sie jedoch nur sehr bescheiden Niederschlag.»

Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Veloverkehrs sei der Nachholbedarf dieses sehr effizienten Verkehrsträgers mehr als berechtigt und er sei somit massiv zu fördern. «Um das Wohnen in den Städten und Dörfern attraktiv zu machen, die Umwelt zu schützen und den Energieverbrauch zu senken, ist ein Umdenken in der Verkehrspolitik erforderlich», sagte Guido Wick. Im Rat fand der Rückweisungsantrag aber wenig Gehör und wurde mit 89 Nein zu 19 Ja und einer Enthaltung abgelehnt.

## Netzerhöhung Nord: Gewünschte Optimierung klar abgelehnt

Für Diskussionen sorgte auch die sogenannte Netzerhöhung Nord. Dabei handelt es sich um eine neue Verbindungsstrasse, die vom künftigen Autobahnanschluss Wil West nach Bronschhofen und Bettwiesen führt und den Umweg über das Wiler Stadtzentrum unnötig machen soll. Der Bundesrat hat dieses Projekt, das Teil des Agglomerationsprogramms ist, in die Priorität B gesetzt, womit es erst im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (ab 2024) umgesetzt werden kann. Guido Wick sprach sich im Namen der SP-Grüne-Fraktion nicht grundsätzlich gegen das Vorhaben aus, verlangte aber, dass das Projekt hinsichtlich des Landverbrauchs optimiert wird. «Es liesse sich etwa ein Drittel der vorgesehenen Landfläche einsparen durch die Nutzung des bestehenden Strassen-



Wil West: Vom künftigen Autobahnanschluss soll es eine direkte Verbindung nach Bronschhofen geben.

Bild: Hanspeter Schiess

«Ein Drittel der vorgesehenen Landfläche liesse sich einsparen.»



Guido Wick  
Kantonsrat, Grüne, Wil

«Die in Betracht gezogenen Billig-Massnahmen überzeugen nicht.»



Bruno Dudli  
Kantonsrat, SVP, Oberbüren

«Der Antrag der SVP schiesst leider völlig am Ziel vorbei.»



Bruno Cozzio  
Kantonsrat, CVP, Uzwil

raums.» Ausserdem erreiche die Massnahme nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. In der vorberatenden Kommission sei der Antrag mit 10:10 per Stichentscheid des Kommissionspräsidenten abgelehnt worden.

Der Wiler SVP-Kantonsrat Erwin Böhi stellte sich gegen den Antrag. Die vorliegende Variante sei die Beste. Würde die Industriestrasse genutzt, wie von Wick angedeutet, würde der Verkehr mitten ins Dorfzentrum Bronschhofens geführt. Auch Regierungsrat Marc Mächler (FDP, Zuzwil) empfahl die Ablehnung des Antrags. Mit 80 Nein und 29 Ja bei einer Enthaltung wurde der Antrag in der Abstimmung abgelehnt.

## Augartenkreuzung: Völlig unterschiedliche Ansichten

In regionalpolitischer Hinsicht war die Augartenkreuzung in Niederuzwil das zweite heiss diskutierte Thema. Im Namen der SVP-Fraktion verlangte Bruno Dudli (Oberbüren) den Umbau des Knotens Augarten. Dafür seien 10 statt 2,6 Millionen Franken in das Strassenbauprogramm aufzunehmen. «Die in Betracht gezogenen Billig-Massnahmen überzeugen nicht», kritisierte Dudli. Insbesondere der Knoten Augarten müsse zwingend mit weitsichtigen baulichen Änderungen den heutigen und zukünftigen Gegebenheiten angepasst werden. «Es bedarf insbesondere einer Unterführung sowie Bypass-Auf- und Abfahrten samt Kreisverkehr im Bereich des Hauptknotenpunkts Augarten», sagte Dudli. Für den Fall einer Ablehnung seines Antrags stellt er einen Eventualantrag für eine Unterführung mit Bypass-Auf- und Abfahrten.

CVP-Kantonsrat Bruno Cozzio (Uzwil) attestierte Dudli, er meine es wohl gut. «Aber leider schiesst der Antrag völlig am Ziel einer sinnvollen Gesamtlösung vorbei.» Die vom Baudepartement geplante Lösung mit Lichtsignalen sei in ein Gesamtpaket mit den umliegenden Kreuzungen und dem Bundesamt für Strassen (Astra) eingebunden. «Die Lösung ist zielorientiert, zahlbar und genügend, um für Uzwil und Oberbüren das Problem zu lösen. Der Antrag der SVP-Fraktion wurde mit 77 Nein zu 25 Ja bei vier Enthaltungen abgelehnt. Der Eventualantrag unterlag mit 83 Nein zu 23 Ja bei zwei Enthaltungen.

## Mehr Bus und Bahn: Das bringt das neue ÖV-Programm

**ÖV-Programm** Erstmals wird das Strassenbauprogramm und das ÖV-Programm unter dem strategischen Dach der Gesamtverkehrsstrategie als Gesamtpaket vorgelegt. In der Beratung gab das ÖV-Programm deutlich weniger zu reden als das 17. Strassenbauprogramm. Das 6. ÖV-Programm umfasst die Periode von 2019 bis 2023 und ist nach Regionen gegliedert. Die Region Wil umfasst 22 Gemeinden aus den Kantonen St. Gallen und Thurgau. Sie ist Lebensraum für rund 115 000 Einwohner und Arbeitsort für rund 46 000 Beschäftigte. Die Stadt Wil ist das Zentrum der Region und verfügt über einen bedeutenden regionalen Verkehrsknoten. Die Anbindung an den Schienenfernverkehr nach Zürich und St. Gallen wird ergänzt durch die Frauenfeld-Wil-Bahn und die

Regionalverkehrsstrecken Richtung Toggenburg und Weinfelden. Entlang dieser Korridore beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtpendlerverkehr über 40 Prozent, Richtung Winterthur und Zürich über 70 beziehungsweise 80 Prozent. Der grösste Schwachpunkt des Verkehrsnetzes in der Region ist das überlastete Stadtzentrum Wils. Hier stecken der motorisierte Individualverkehr und der strassengebundene ÖV gleichermassen oft im Stau fest.

### Bahnangebot: Algetshausen bis 2030 nicht bedient

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird das Bahnangebot in der Region Wil markant verändert. Die Angebote des Fernverkehrs sowie der S-Bahnen zwischen Wil und St. Gallen werden

systematisiert und verkehren durchgehend halbstündlich. Das Angebot zwischen Wil und Weinfelden wird ausgebaut. Für 2019 werden folgende Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vorgeschlagen: Im Fernverkehr St. Gallen-Winterthur-Zürich HB eine halbstündliche Direktverbindung nach Zürich mit Halt in Gossau, Flawil, Uzwil, Wil, Flughafen, Oerlikon und Zürich HB, bei der S-Bahn die Einführung des Halbstundentaktes am Wochenende Richtung St. Gallen, die Einführung des Halbstundentaktes Wil-Weinfelden-Romanshorn und eine stündliche S-Bahn-Direktverbindung Wil-Stadelhofen-Zürich HB-Altstetten-Brugg.

Im aktuell gültigen Angebotskonzept 2025 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist die Wiederaufnahme der Be-

dienung der Bahnhaltestelle Algetshausen-Henau nicht möglich. Für den anschliessenden Ausbauschritt 2030/35 ist die Wiedereröffnung beantragt. Mit der Wiederinbetriebnahme der Haltestelle und der halbstündlichen Bedienung durch S-Bahn-Züge wird die heute als Ersatz betriebene Buslinie zwischen Uzwil und Wil (via Algetshausen) eingestellt.

### Busangebot: Mehr Verbindungen im Halbstundentakt

Der Orts- und Regionalverkehr in der Region Wil wird ab dem Fahrplanjahr 2019 auf einzelnen Linien ausgebaut. Dank der Überlagerung von Linien kann auf einzelnen Abschnitten der Viertelstundentakt angeboten werden. Die Ortsbuslinie Uzwil wird im Regionalangebot integriert. Die innerörtliche Er-

schliessung in Uzwil wird insgesamt verbessert. Es werden folgende Ausbauschritte vorgeschlagen: Schliessung von Taktlücken beim Stadtbus an Werktagen, Ausbau der Linie Wil-Kirchberg zum Halbstundentakt mit Verdichtung in Hauptverkehrszeiten, Ausbau des Wochenendangebots Wil-Zuzwil, Ausbau der Linie Uzwil-Oberuzwil-Flawil an Samstagen zum Halbstundentakt, Ausbau der Linie Zuzwil-Zuckenriet-Niederhelfenschwil zum Halbstundentakt an Werktagen und die Entwicklung und Umsetzung erster Teilschritte des Busnetzes Region und Stadt Wil auf der Basis der ÖV-Strategie Wil (Horizont 2030/2035). Aufgrund fehlender Nachfrage wird hingegen das Nachtbusangebot zwischen Wil und Weinfelden ab Dezember 2018 eingestellt. (hs)