

Wil ist den Vollknoten los

Fahrplan Trotz rund 12 000 Unterschriften gegen den Abbau im öffentlichen Verkehr bleibt es dabei: Ab Ende des kommenden Jahres müssen Bahnreisende in Wil bis zu 17 Minuten auf einen Anschlusszug warten. Es trifft vor allem die Toggenburger und Thurgauer.

Simon Dudle
simon.dudle@wilerzeitung.ch

Ein Vollknoten ist eine gute Sache: Man erreicht zur vollen oder halben Stunde einen Bahnhof und hat in alle Richtungen Anschluss. Obwohl Wil nicht zu den ganz grossen Bahnhöfen des Landes gehört, hatte die Äbtstadt in den vergangenen Jahren das Privileg, ein solcher Vollknoten zu sein. Doch nun steht fest, dass sich dies ab Ende 2018 ändert. Dann findet der nächste grosse Fahrplanwechsel statt. Da ab dann zu den Hauptverkehrszeiten stündlich zwei schnelle Verbindungen Zürich–St. Gallen ohne Halt in Wil verkehren (aktuell ist es eine), müssen die Zeiten im Güter- und Regionalverkehr angepasst werden. Die Taktlage des Thurbo von Wil nach St. Gallen (S1) verschiebt sich um eine Viertelstunde.

Was unspektakulär tönt, hat grosse Auswirkungen. Da die Taktlagen der Züge aus dem Toggenburg und von Weinfelden aufgrund von Anschlüssen in Wattwil und Weinfelden nicht angepasst werden können, kommt es für die Reisenden aus jenen Gegenden zu einem viertelstündigen Aufenthalt in Wil, wenn sie nach St. Gallen wollen. Auch das Busnetz der Stadt und Region Wil ist tangiert. Bei Buslinien, die im Halbstundentakt verkehren, hat man entweder Anschluss auf den Fern- oder Regionalverkehr nach



Damit künftig auch längere Doppelstockzüge in Wil halten können, muss das Perron verlängert werden.

Bild: Simon Dudle

St. Gallen und Zürich, nicht aber auf beides. Dabei bleibt es, obwohl sich in einer Unterschriftensammlung rund 12 000 Personen der Region Wil gegen die Verschlechterung gewehrt haben.

36 Millionen Franken für verlängerte Perrons

Eine zweite Forderung dieser Petition betraf das Rollmaterial. Ak-

tuell verkehren teilweise fast 40-jährige Wagen ohne Niederflurzugang. Nach einem Gespräch zwischen Vertretern des Kantons St. Gallen, der SBB, der IG Öffentlicher Verkehr Region Wil, der Stadt Wil und der Regio Wil steht nun fest, dass ab Ende 2018 eine stündliche Verbindung zwischen St. Gallen und Zürich mit Halt in Wil angeboten wird,

welche aus klimatisiertem Doppelstockrollmaterial samt Niederflureinstieg besteht. Die Sitzplatzkapazität wird damit erhöht. Ab dem Jahr 2021 sollen in Wil im Fernverkehr nur noch moderne Doppelstockzüge halten.

Hierbei handelt es sich bereits ab 2018 teilweise um die neuen Kompositionen von Bombardier, welche derzeit noch in

Produktion sind. Diese sind länger als die heute verkehrenden Züge. Darum müssen in Wil die Perrons der Gleise 1, 2/3 sowie 4/5 verlängert und ausgebaut werden. Das Ziel: ein stufenfreier Zugang zu den Perrons. Die Kosten belaufen sich auf satte 36 Millionen Franken. Die Finanzierung erfolgt über das Programm «Zukünftige Entwicklung

Hoffnungsschimmer für Bahnhof Algetshausen

Seit Ende 2013 halten an den Bahnhöfen Algetshausen-Henau und Schwarzenbach keine Züge mehr. Da die Taktlage der dort verkehrenden S1 ab Ende 2018 um eine Viertelstunde gedreht wird, könnte das zur Folge haben, dass der Thurbo wieder genug Zeit für einen Halt in Algetshausen bekommt. Der Kanton hat einen Antrag zur Wiedereröffnung an das Bundesamt für Verkehr gestellt. Dieses prüft die Auswirkungen eines zusätzlichen Haltes. «Vom Fahrplan her funktioniert es. Der Kanton hat ernsthaftes Interesse an der Wiedereröffnung, da dann die kostspieligere Buslinie gestrichen werden könnte», sagt Patrick Ruggli vom Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons. Der Bahnhof Schwarzenbach wird hingegen nicht wiedereröffnet. (sdu)

Bahninfrastruktur» (ZEB). Dieses und nächstes Jahr wird ein Vorprojekt erarbeitet, bevor danach ein Bauprojekt erstellt wird. Im Jahr 2024 dürften die Umbauarbeiten abgeschlossen sein. In der Zwischenzeit halten zwar ab Ende 2018 die längeren Züge, allerdings bleiben Türen bei den vorderen oder hinteren Wagen in Wil wohl geschlossen.