

Nach dem Nein: Knotenpunkt erhält nun eine Bahnschranke

Von Michael Anderegg

Gleichzeitig mit dem Kredit für die Ortsdurchfahrt Münchwilen schickte die Bevölkerung vor zwei Wochen auch die Sanierung Knotenpunkt Eschlikoner-/Frauenfelderstrasse bachab. Wie es nun weitergeht, ist unklar.

Münchwilen Oftmals wurde über das BGK Ortsdurchfahrt diskutiert. Die Knotensanierung Eschlikoner-/Frauenfelderstrasse ging daneben fast ein wenig unter. Laut einer Medienmitteilung der Gemeinde sollen dort nun Bahnsicherungsmaßnahmen mit Barrieren – gemäss Vorgaben des Bundes – zügig umgesetzt werden. Die Verantwortung dafür liege bei den Appenzeller Bahnen als Eigentümerin der Frauenfeld-Wil-Bahn. Die WN haben dort nachgefragt, was sie über das Abstimmungsergebnis denken und wie es nun an jener Stelle weitergehen wird. Sabrina Huber, Mitglied der Geschäftsleitung, gibt Auskunft.

Frau Huber, das Projekt der Gemeinde Münchwilen und dem Kanton wurde Ende November klar abgelehnt. Sind auch Sie enttäuscht?

Die Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB) hat das Projekt mitgetragen und hätte eine Gesamtlösung sehr begrüsst. Wir sahen eine grosse Chance darin. Für uns war der Entscheid überraschend und wir bedauern ihn.

Was wird nun an jenem Knotenpunkt passieren? Sind Bahnschranken geplant oder wie zeigt sich das Projekt?



Statt dass die Situation beim Knotenpunkt Eschlikoner-/Frauenfelderstrasse wie bei der Sanierung vorgesehen mit einem Signallicht gelöst wird, soll nun eine Barriere für mehr Sicherheit sorgen.

Der Entscheid hat unsere Planung auf «null» zurückgeworfen. Es gilt nun, mit den heutigen Voraussetzungen, also der aktuellen Strassengeometrie, zu arbeiten. Die FWB konzentriert sich auf die Sicherung des Bahnübergangs. Und ja, derzeit sind Bahnschranken geplant.

Wie schnell muss an diesem Bahnübergang etwas gemacht werden? Am Montag nach dem Abstimmungssonntag sind wir mit der Planung gestartet. Das Projekt wird in

enger Absprache mit der Gemeinde und dem Kanton ausgearbeitet. Im besten Fall können wir das Projekt im Verlauf des Jahres 2018 eingeben. Sobald es dann vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligt ist, können wir mit dem Bau starten.

Wie oft kam es an jener Stelle in den letzten Jahren zu Unfällen?

Unseres Wissens gab es 2012 zwei Unfälle, der letzte Unfall ereignete sich 2014. Es waren dies alles Kollisionen mit Personenwagen.

Guido Grütter zum Doppelnein Herr Grütter, wie tief sitzt die Enttäuschung über den Entscheid des Volks betreffend Ortsdurchfahrt?

Es handelt sich um einen Volksentscheid. Das ist in Ordnung und braucht keine Kommentierung.

Wie geht es nun mit dem Thema der Ortsdurchfahrt weiter?

Frühestens dann, wenn eine alters-, d.h. verschleissbedingte Sanierung von Ortsdurchfahrtsteilen dringlich wird, wird das Thema vom kantonalen Tiefbauamt und dem Gemeinderat wieder aufgenommen werden.

Könnte der ESP Wil West, wenn er denn dann kommt, für den Münchwiler Dorfverkehr ein Vorteil sein in Bezug auf neue Projekte?

Wenn dieser A1-Anschluss kommt, dann ist eine Verkehrsmengenentlastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Zentrumskeisel Münchwilen wahrscheinlich. Gemäss der Verkehrsperspektive 2040 des Bundesamt für Raumentwicklung vom August 2016 nehmen der MIV um 18 Prozent und der Güterverkehr Strasse um 33 Prozent zu. Damit relativiert sich die verkehrsentlastende Wirkung für Wil und Münchwilen. Der neue Autobahnanschluss kann ausserdem nicht isoliert betrachtet werden. Dieser erreicht die entlastende Wirkung dann, wenn die flankierenden Massnahmen zum neuen Autobahnanschluss aus den Agglomerationsprogrammen umgesetzt werden.