

Interpellation Domeisen-Rapperswil-Jona / Widmer-Mühlrüti (15 Mitunterzeichnende)
vom 25. September 2007

Öffentlicher Verkehr in der Region Zürichsee/Linth und im Toggenburg

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. November 2007

Walter Domeisen-Rapperswil-Jona und Andreas Widmer-Mühlrüti betonen die Wichtigkeit der Anbindung der gesamten Region Zürichsee/Linth und des Toggenburgs (Wattwil) an das Zürcher S-Bahn-Netz und die Einbindung in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Sie beklagen, dass das Amt für öffentlichen Verkehr in einem Zeitungsartikel unter Bezug auf Studien diese Anliegen abgelehnt habe und die direkt betroffenen Regionen weder in die Ausarbeitung von strategischen Planungen einbezogen noch zur Stellungnahme eingeladen worden seien.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit dem Viertelstundentakt bis Rapperswil und der Vollintegration in den ZVV ist Rapperswil-Jona hervorragend an Zürich angebunden. Mit dem Voralpenexpress bestehen auch Richtung St.Gallen und Luzern sowie mit dem Regionalzug Rapperswil–Ziegelbrücke–Linthal Richtung Chur/Glarnerland stündlich gute Verkehrsverbindungen. Das bestehende Bahnangebot ist in Rapperswil, Uznach, Ziegelbrücke und Wattwil auf sehr enge Anschlüsse ausgerichtet und muss vielfältige Verkehrsströme abdecken. Insgesamt besteht aus Wattwil, Uznach und Schmerikon ein durchgängiger Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Richtung Zürich. Eine weitere Verbesserung der Anbindung an die Zürcher und St.Galler S-Bahn-Netze wie auch eine bessere Vernetzung der Siedlungen im Raum Obersee untereinander sind als Zielsetzungen unbestritten. Hingegen muss die Verlängerung von Doppelstockzügen der Zürcher S-Bahn mit dem bestehenden Bahnangebot und den Verkehrsströmen der Region abgestimmt werden sowie die Möglichkeiten der Infrastruktur berücksichtigen.

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Schwyz und dem ZVV bereits Mitte des Jahres 2005 eine Marktanalyse und anschliessend mit den SBB und der Südostbahn eine Machbarkeitsabklärung durchgeführt. Die Studien kamen zum Schluss, dass die von den beiden Regionen angestrebte Verlängerung von Zügen der Zürcher S-Bahn erhebliche Investitionen auslösen würden, die derzeit nicht finanzierbar sind. Zudem könnte gegenüber heute kein Fahrzeitgewinn erzielt werden, und das eingesetzte Rollmaterial (Doppelstockzüge) verursacht Überkapazitäten. Der von den beiden Regionen angestrebte Integration in den ZVV steht der Grundsatzbeschluss des Kantons Zürich entgegen, der eine räumliche Ausdehnung des ZVV-Gebietes ausschliesst. Das gemeinsame Tarifangebot soll auf der Basis von Vereinbarungen mit den Nachbarverbunden geregelt werden. Die Regierung ist bereit, im Rahmen der Angebotsplanung eine bessere Anbindung an die Zürcher S-Bahn zu prüfen. Diese Verbesserung muss jedoch nicht zwingend mit der Durchbindung von Zürcher S-Bahn-Zügen erfolgen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. / 2. Es gehört zu den Aufgaben der Fachämter, Grundlagen für den Entscheidungsprozess zu erarbeiten. Bei der Marktanalyse (Februar 2006) und dem Entwurf der Grundsatzstudie (August 2006) handelt es sich um Grundlagenstudien der drei Kantone und Machbarkeitsabklärungen der beiden Bahnen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sind ebenso in die strategischen Planungen eingeflossen wie die bekannten Zielsetzungen der Regionen. Bereits im Vernehmlassungsentwurf der Regierung zur Richtplanänderung 2007 vom Februar

2007 wurde als Zielsetzung festgehalten, das Linthgebiet solle besser an die Wirtschaftsräume Zürich und St.Gallen angebunden werden. Im Projekt S-Bahn Obersee wird laut Richtplan neben einer besseren Vernetzung der Siedlungen im Raum Obersee untereinander die Verlängerung von S-Bahn-Linien über die Bahnknoten Rapperswil und Pfäffikon SZ hinaus geprüft.

Das für den Richtplan zuständige Baudepartement führte im Frühling 2007 zum Entwurf der Richtplan-Anpassung 07 eine breit angelegte Vernehmlassung durch. Mit einer Vorvernehmlassung bei den Regionen hatte das Amt für öffentlichen Verkehr bereits parallel zur materiellen Erarbeitung der beiden Koordinationsblätter die Meinung der Regionen eingeholt. Die Anliegen aus der Vorvernehmlassung flossen in den Entwurf der Regierung ein. In der Vernehmlassung wurden gegen 200 Begehren eingereicht und in einem Vernehmlassungsbericht zusammengefasst, der aufzeigt, wie die Einwendungen aus Sicht der Regierung berücksichtigt werden sollen. Mitte Oktober 2007 konnte der Vernehmlassungsbericht zusammen mit den überarbeiteten Koordinationsblättern allen Vernehmlassern als Antwort zugesandt und dem zuständigen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit Antrag auf Genehmigung durch den Bundesrat eingereicht werden. Im Rahmen der zusätzlichen Informationsveranstaltungen für alle Regionen und einer speziellen Veranstaltung in der Regionalplanungsgruppe Zürichsee/Linth lieferte der Amtsleiter öffentlicher Verkehr auch Hintergrundinformationen und beantwortete Fragen. Die direkt Betroffenen wurden stufengerecht und rechtzeitig in den Erarbeitungsprozess der Richtplananpassung 07 und damit die Ausarbeitung strategischer Planungen einbezogen.

Die Definition zweckmässiger Ausbauten der Bahninfrastruktur und von Verdichtungen des Bahnangebots erfolgt primär aus gesamtkantonalen Sicht und unter Einbezug von Kosten-Nutzen-Überlegungen. Aufgrund der zahlreichen, sich teils ausschliessenden überregionalen und interkantonalen Abhängigkeiten macht der direkte Einbezug der Regionen in die kantonalen Planungen aus der Sicht der Regierung erst in einem zweiten Schritt und im Rahmen eines vorstrukturieren regionalen Teilprojekts Sinn. Der Einbezug der Regionen erfolgt in einem nächsten Planungsschritt und beinhaltet die regionale Planung unter Berücksichtigung der kantonalen Festlegungen im Richtplan.

3. Die mit der Interpellation zum Ausdruck gebrachte Einschätzung der Regionen Zürichsee/Linth und Toggenburg, dass ihre Bedürfnisse nach Verbesserung der öV-Beziehungen zum Wirtschaftsraum Zürich in der Kantonsverwaltung nicht genügend ernst genommen werden, ist nicht zutreffend. Ein Grund für die Diskrepanz mag die Vermischung von regionalen Zielsetzungen und derjenigen Massnahmen sein, die durch den Kanton umsetzbar sind. Die Aussagen des Amtes für öffentlichen Verkehr zur Machbarkeit einer Verlängerung von Linien der S-Bahn Zürich und der Integration in den ZVV stützen sich auf die Ergebnisse der vorerwähnten Machbarkeitsstudien. Es ist eine wichtige Aufgabe der kantonalen Fachstellen, für die Umsetzung politischer Ziele technisch und finanziell machbare, mit den Nachbarkantonen und Bahnen abgesprochene, zweckmässige Lösungen zu erarbeiten und der Regierung realisierbare, kantonal ausgewogene Handlungsoptionen vorzuschlagen.
4. Das Amt für öffentlichen Verkehr wird mit den Regionen aus fachlicher und überregionaler Sicht zweckmässige Lösungen für eine S-Bahn Obersee erarbeiten. Basierend auf der inzwischen mit den SBB vereinbarten Grundstruktur im Fern- und Regionalverkehr hat das Amt für öffentlichen Verkehr bereits Vorstellungen entwickelt, wie mit einer S-Bahn Obersee die Verkehrsanbindung der übrigen Teile der Regionen Zürichsee/Linth und des Toggenburgs (Wattwil) verbessert werden könnte. Die Vorgaben aus den beiden S-Bahnsystemen St.Gallen und Zürich werden in einem nächsten Schritt mit den von der Region im Projekt Agglo Obersee erarbeiteten regionalen Vorstellungen abgeglichen. Das Teilprojekt S-Bahn Obersee werden die kantonalen Stellen unter engem Einbezug der direkt betroffenen Region und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bahnen erarbeiten.