

VoKo KRB S-Bahn St.Gallen 2013



Investieren für eine moderne S-Bahn St.Gallen 2013

Dr. Josef Keller
Regierungspräsident

Peter Kuratli
Generalsekretär VD

Andreas Bieniok
Leiter Amt für öffentlichen Verkehr

15. März 2010

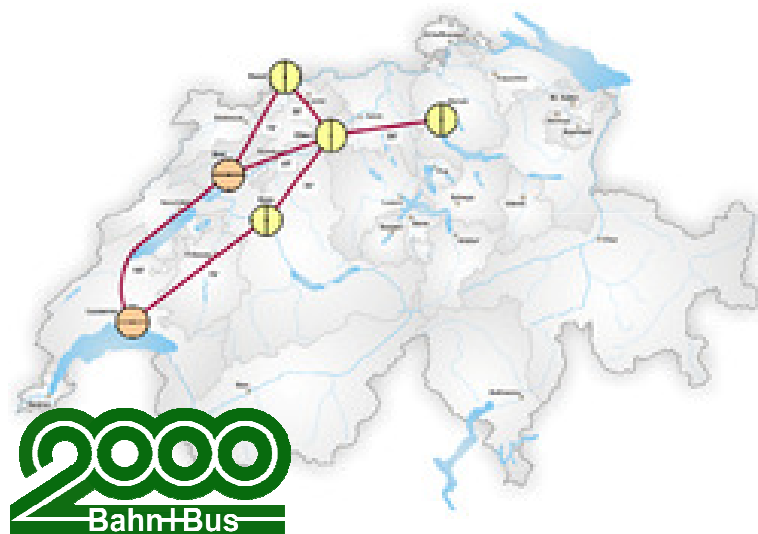
"Ostwind"-Start vor 10 Jahren



- Liniennummerierung
- 20 Minuten Takt
- neue Haltestelle
- Region St.Gallen

damals ohne
Ausbau der
Schienen-
infrastruktur

Nicht im nationalen 30 Minuten-Takt



bestehende St.Galler
S-Bahn tickt nicht
symmetrisch im
nationalen Takt

"richtige" S-Bahn ist
nur mit Anpassung der
Fahrpläne möglich

Schnelle Städteverbindungen als Basis



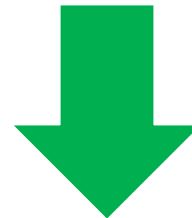
schneller
und
häufiger!

NEAT- und HGV-Anschluss als Voraussetzung

Regionaler Konsens für das Rheintal

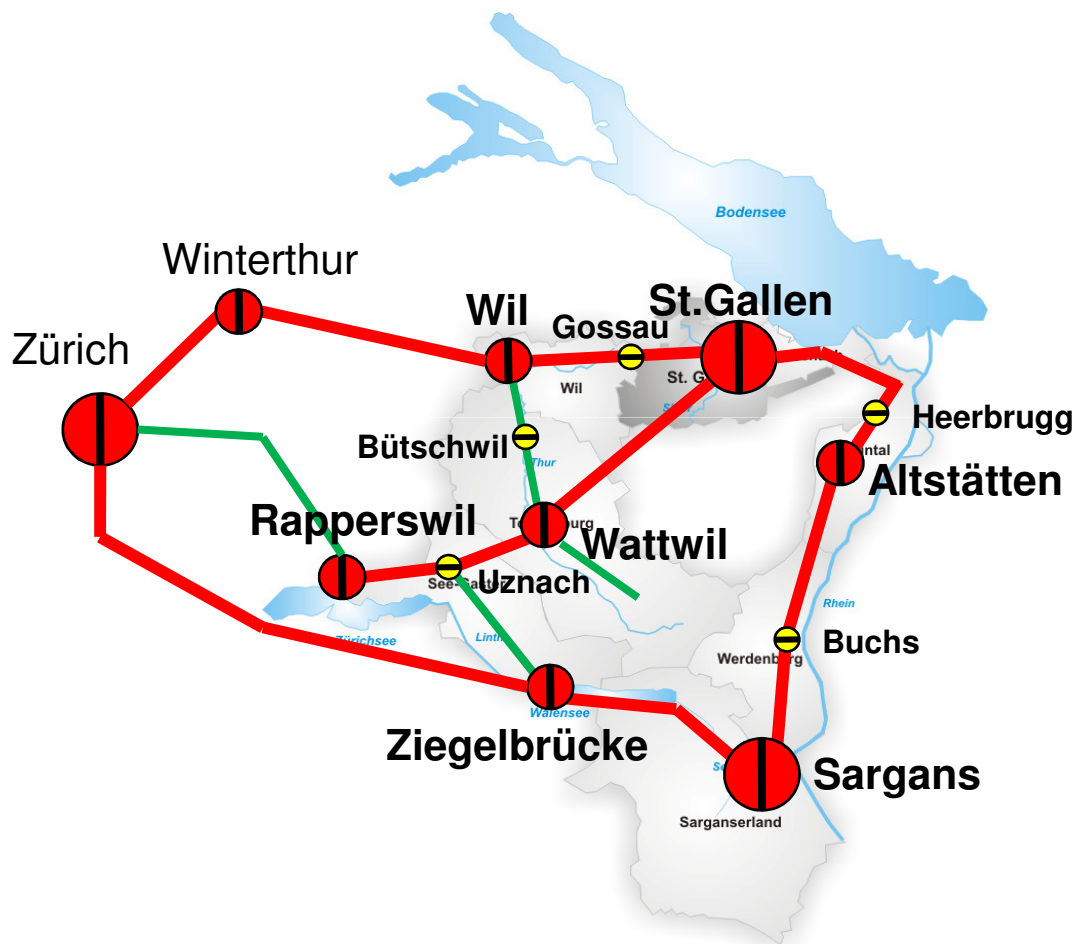


**59 statt 68
Minuten**



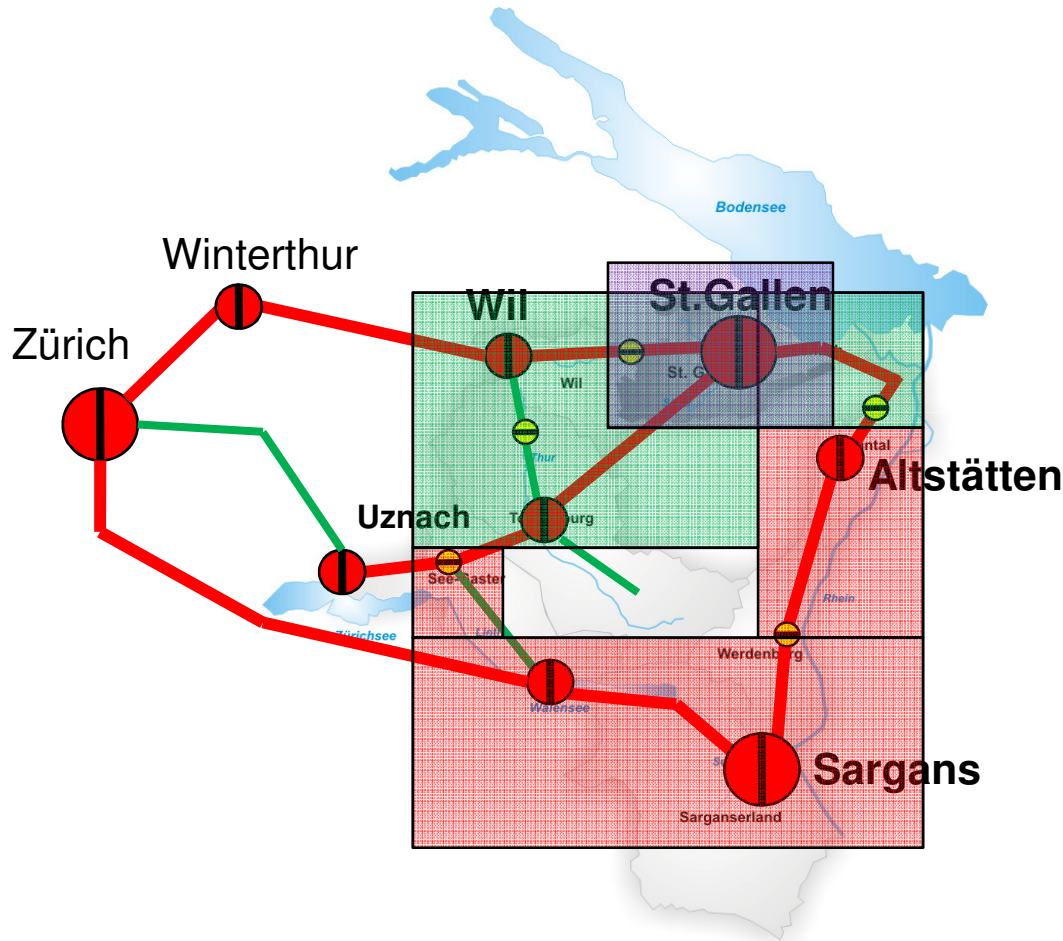
**IC-Anschluss in Sargans
REX-Kreuzung in in Altstätten**

Ein Dutzend Vollknoten im ganzen Kanton



**Bahn+Bus 2000
"en miniature"**

Was ändert sich konkret?



neu 30 Minuten-Takt-Systematik im Norden

15 Minuten-Takt im Zentrum

neues 30 Minuten-Takt-Angebot im Süden

Bund und Kanton investieren gemeinsam



HGV

2008-2011: rund 200 Mio. Fr.

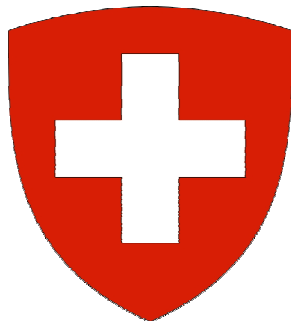
SBB

NEAT

SOB

2011-2013: rund 200 Mio. Fr.

Vorfinanzierung von Bundesanteilen nötig



30 Mio. Franken
für 2011 - 2013

Kanton leistet 80 Mio. Franken bis 2013



Für folgende Verbesserungen:

- 30 Prozent mehr Zugangebot
- 30 Minuten-Takt in allen Regionen
- Optimale Anschlüsse Bahn/Bus
- Behindertengerechter Zugang
- Bequemes Umsteigen Bahn/Bus
- Modernes Rollmaterial

Das Angebot 2013 im Überblick



- 30'-Takt Wattwil-Altstätten
- 60'-Takt Altstätten-Uznach
- 15'-Takt Herisau-Wittenbach
- 3. Zug nach St.Margrethen
- Verdichtung im Fürstenland
- Verdichtung am Walensee

Vernetzung in regionalen und nationalen Anschlussknoten

Region Fürstenland/St.Gallen



- Verlängerung Rheintal-Express bis Wil
- Beschleunigung der S-Bahn Wil–St.Gallen
- Drei stündliche Verbindungen zwischen Wil, Uzwil, Flawil, Gossau, St.Gallen
- Verdichtung zu Hauptverkehrszeiten

Region Rorschach/Bodensee



- Halbstundentakt St.Gallen-Altstätten
- Zusätzliche S-Bahn-Linie Herisau–St.Margrethen
- Beschleunigung Rheintal-Express

Region Rheintal/Werdenberg



- Beschleunigung Rheintal-Express mit optimierten Anschlüssen nach Zürich (in Sargans) und Graubünden
- Verlängerung S-Bahn Altstätten–Buchs–Sargans

Region Walensee/Sarganserland



-
- Zweite, beschleunigte Verbindung Ziegelbrücke–Sargans
 - Halbstundentakt für grössere Bahnhöfe
 - Anschluss an "Glarner Sprinter" Richtung Zürich in Ziegelbrücke

Region Linthgebiet



- Zweite, beschleunigte Verbindung Uznach–Ziegelbrücke
- Halbstundentakt für grössere Bahnhöfe im Raum Wattwil–Rapperswil–Ziegelbrücke–Sargans

Region Toggenburg



- Halbstundentakt St.Gallen–Wattwil
- Beschleunigung Voralpen-Express
- Direktverbindung Nesslau–St.Gallen–Romanshorn–Schaffhausen

In der Summe gewinnen alle Regionen



Angaben ohne Gewähr, Stand 10.2009

Fahrten pro Stunde	Fahrzeiten																					
	St.Gallen	Rorschach	Rheineck	St.Margrethen	Heerbrugg	Altstätten	Oberriet	Buchs	Sargans	Walenstadt	Ziegelbrücke	Uznach	Rapperswil	Wattwil	Nesslau	Wil	Degersheim	Herisau	Uzwil	Gossau	Zürich	Chur
2009	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	16	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	12	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	23	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	24	6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	27	9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	20	7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	33	15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	26	13	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	39	21	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	32	19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	65	45	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	47	18	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	56	38	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	47	34	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	69	51	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	59	46	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	87	66	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	75	62	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	55	77	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	52	71	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	42	63	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	39	69	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	55	77	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	52	84	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	28	50	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	27	57	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	48	76	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	50	75	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	20	49	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	20	37	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	15	36	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	18	41	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	7	29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	7	33	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	18	43	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	16	29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	6	34	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	6	20	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	65	94	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	65	92	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2009	95	77	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2013	82	69	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

Fahrzeitänderungen:

- >10 Min. kürzer
- 6-10 Min. kürzer
- 2-5 Min. kürzer
- wie heute (+/-1 Min.)
- 2-5 Min. länger
- 6-10 Min. länger
- >10 Min. länger

Änderungen im Minutenbereich vorbehalten

Fahrgelegenheiten pro Stunde (in Klammern: Hauptverkehrszeiten)

- 1 (HVZ 2) Fahrt mehr
- 1 Fahrt mehr
- HVZ 1 Fahrt mehr
- unverändert
- 1 od. HVZ 1 Fahrt weniger
- 1 (HVZ 2) Fahrt weniger
- 2 Fahrten weniger

Berücksichtigt sind stündlich bestehende Fahrgelegenheiten, deren Fahrzeiten nicht zu stark abweichen

Gesamtkosten in den Jahren 2011-2013



Finanzierungsgefässe	Gesamtkosten
HGV	70,0 Mio.
ZEB	9,6 Mio.
NEAT	29,5 Mio.
Infrastrukturfonds	58,7 Mio.
Darlehen Art. 56 Eisenbahngesetz	32,6 Mio.
Total	200,4 Mio.

Finanzierung aus verschiedenen Töpfen



Finanzierungsgefässe	Gesamtkosten	Finanzierung Bund	Finanzierung Kanton St.Gallen
HGV	70,0 Mio.	70,0 Mio.	
ZEB	9,6 Mio.	9,6 Mio.	
NEAT	29,5 Mio.	23,0 Mio.	6,5 Mio.
Infrastrukturfonds	58,7 Mio.	20,0 Mio.	38,7 Mio.
Total	167,8 Mio.	122,6 Mio.	45,2 Mio.
Darlehen Art. 56 Eisenbahngesetz	32,6 Mio. 1)		
1) Finanzierung ausserhalb S-Bahn St.Gallen			

Vorfinanzierung von Bundesanteilen



Finanzierungsgefässe	Gesamtkosten	Vorfinanzierung
ZEB	9,6 Mio.	9,6 Mio.
Infrastrukturfonds	58,7 Mio.	20,0 Mio.
Total	68,3 Mio.	29,6 Mio.

Finanzierungsanteile des Kantons



Finanzierungsgefässe	Gesamtkosten	Finanzierung/ Baukredit Kanton St.Gallen	Vorfinanzierung Kanton St.Gallen
HGV	70,0 Mio.		
ZEB	9,6 Mio.		9,6 Mio.
NEAT	29,5 Mio.	6,5 Mio.	
Infrastrukturfonds	58,7 Mio.	38,7 Mio. 1)	20,0 Mio. 1)
Total	167,8 Mio.	45,2 Mio.	29,6 Mio.
1) zuzüglich nicht der Vorsteuer unterliegende Mehrwertsteuer			

Kostenübersicht je Infrastrukturmodul



Infrastrukturmodule	Kosten
• Bahnhof Au: Ausbau Kreuzungsstation	12,8 Mio.
• Bahnhof Altstätten: Anpassung Publikumsanlagen	3,4 Mio.
• Strecke Altstätten-Sargans: Beschleunigung	41,8 Mio.
• Strecke Buchs-Neugrüt: Zugfolgezeiten	--
• Bahnhof Sargans: Ausbau Bahnhof	12,0 Mio.
• Bahnhof Salez-Sennwald: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr	9,6 Mio.
• Strecke Lichtensteig-Wattwil: Ausbau	1,5 Mio.
• Strecke Schachen-Schachen West: Ausbau Doppelspur	42,6 Mio.
• Bahnhof Roggwil-Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation	18,0 Mio.
• Strecken Schwarzenbach-Uzwil und Flawil-Gossau: Zugfolgezeiten	7,8 Mio.
• Bahnhof St.Gallen: zusätzliche Perronkante ohne Option 220m Perron	13,4 Mio.
• Bahnhof Rebstein-Marbach, Oberriet und Rüthi: Anpassung Publikumsanlagen / Ausbau zur Kreuzungsstation	29,4 Mio.
• Bahnhof Sevelen: Anpassung Publikumsanlagen	2,3 Mio.
• Bahnhof Uznach: Perronverlängerung und Erhöhung Geschwindigkeit Gleis 1	5,8 Mio.
Total	200,4 Mio.

Ungedeckte Betriebskosten/Abgeltungen



- Grobschätzung ungedeckte Mehrkosten für Kanton rund 7,5 Mio. Franken
- Abzüglich erhöhte Kantonsquote
- Vergleich Kosten Stand 2008 und 2014; Differenz nimmt mit weiteren Ausbauschritten in den Jahren 2009 bis 2013 ab (Umsetzung 4. öV-Programm).

Wirtschaftlichkeit



- Kosten-/Nutzenanalyse ausgesprochen positiv
- Optimierung der Fahrzeugumläufe führt zu besseren betriebswirtschaftlichen Ergebnissen
- auch volkswirtschaftlich positive Effekte (hohe Reisezeitgewinne)
- sehr gute Bewertung im Agglomerationsprogramm

S-Bahn St.Gallen 2013



Danke