

Interpellation Hartmann-Walenstadt (34 Mitunterzeichnende) vom 4. Juni 2012

## **S-Bahn 2013 – das untere Sarganserland wird abgehängt**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. Juni 2012

Christof Hartmann-Walenstadt erkundigt sich in seiner Interpellation vom 4. Juni 2012 nach der Einschätzung der Regierung zur Änderung des Bahnangebotskonzepts am Walensee auf den Fahrplanwechsel Ende 2013. Der Halbstundentakt für Unterterzen, Walenstadt und Flums sei der Bevölkerung mit der Volksabstimmung zur S-Bahn St.Gallen 2013 versprochen worden. Dass nun Unterterzen und Flums im Dezember 2013 keinen S-Bahn-Halbstundentakt erhalten und Walenstadt ab Dezember 2014 einen Schnellzughalt, widerspreche dem Volkswillen und treffe das Tourismus- und Freizeitgebiet Flumserberg-Walensee hart.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Entscheid zur Konzeptänderung fiel auf Grund von Trassierungskonflikten zwischen dem auf Ende 2013 geplanten «Shuttle» Ziegelbrücke-Sargans (S-Bahn St.Gallen 2013), der ab Mitte 2014 angepassten S2 Zürich-Ziegelbrücke (S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen) und dem ab Mitte 2014 geplanten Angebot an zusätzlichen Intercity-Verbindungen Zürich-Chur mit Halt in Sargans (Fernverkehr). Das angepasste Konzept beinhaltet im Fahrplan 2014 Kompromisse, wird aber ab 2018 zum Zielkonzept mit stündlichen Interregio-Halten auch in Unterterzen ausgebaut. Für das Jahr 2014 wird der Halbstundentakt in der Kombination Bahn/Bus mit einem zusätzlichen Busangebot sichergestellt. In der Abwägung der verschiedenen Interessen hat die Konzeptanpassung gegenüber dem ursprünglichen Angebotskonzept wesentliche Vorteile.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist ein komplexer Prozess, der von zahlreichen internen und externen Faktoren beeinflusst ist. Darum wurde in Ziff. 5 des Kantonsratsbeschlusses zur S-Bahn St. Gallen die Regierung ermächtigt, im Rahmen der genehmigten Kredite Konzeptänderungen zu beschliessen, soweit diese aus betrieblichen Gründen notwendig sind und das Gesamtkonzept dadurch nicht wesentlich geändert wird. Die Konzeptänderung wurde notwendig, weil die von der Region und dem Kanton geforderten Zusatz-Intercityzüge Zürich-Chur mit Halt in Sargans dank Einigung der fünf Kantone an der Strecke bereits ab 2014 verkehren. Die zusätzlichen Fernverkehrsverbindungen sind für die Region von erheblichem Interesse (vgl. dazu auch Interpellation 51.10.60 «IC-Halt Zürich – Chur halbstündlich in Sargans» von Tinner-Wartau/Zoller-Sargans/Altenburger-Buchs/ Schnider-Vilters-Wangs mit 82 Mitunterzeichnenden). Am 23. September 2010 wurde im Nationalrat mit der Interpellation 10.3690 von Walter Müller «Verhindern künftige Trassierungskonflikte den halbstündlichen IC-Halt in Sargans?» nachgedoppelt.

Die zusätzlichen IC-Züge weisen einen Trassierungskonflikt mit dem ursprünglich geplanten Shuttle Ziegelbrücke-Sargans auf. Die Region Sarganserland-Werdenberg hat sich im Wissen um den Zielkonflikt im Januar 2011 explizit dafür ausgesprochen, an der Forderung für die zusätzlichen Intercity-Halte in Sargans festzuhalten und sich dafür eingesetzt, dass die notwendigen baulichen Massnahmen für die Einführung von stündlichen Interregio-Halten in Unterterzen, Walenstadt und Flums sowie die halbstündliche Bahnanbindung des Rheintals in Sargans auf den technisch frühest möglichen Zeitpunkt 2018 realisiert werden.

2. Das Konzept zur S-Bahn St.Gallen 2013 basiert auf über einem Dutzend regionalen Knotenbahnhöfen im ganzen Kanton, in denen sich die Züge halbstündlich begegnen. An diesen Knotenbahnhöfen bestehen zur vollen und halben Stunde beziehungsweise um eine Viertelstunde versetzt optimale Anschlussmöglichkeiten für Bus und Bahn. Das systematische halbstündliche Angebot im ganzen Kanton basiert auf der bewährten gesamtschweizerischen Philosophie von BAHN 2000 und spricht insbesondere die Verkehrsbedürfnisse im mengenmässig immer bedeutenderen Freizeitverkehr an. Die erzielten Fahrzeitverkürzungen durch schnellere Züge und bessere Anschlüsse kommen vor allem den täglichen Pendlerinnen und Pendlern entgegen. Die S-Bahn St.Gallen 2013 wird als vernetztes System von Bahn- und Busleistungen positioniert.
3. Der Regierung ist die Förderung des Tourismusstandorts ein wichtiges Anliegen. Sie setzt sich für konkurrenzfähige Rahmenbedingungen ein. Es ist einzuräumen, dass ein halbstündliches Bahnangebot attraktiver erscheint als ein halbstündliches Angebot mit Bahn und Bus. Der Bahnhof Unterterzen verfügt heute an Wochenenden während der Wintersaison über einen direkten Anschluss an die S-Bahn Zürich. Diese Direktverbindung hat eine sehr hohe touristische Bedeutung und erschliesst ein erhebliches Gästepotenzial. Die Regierung ist bereit, das heutige Winterangebot auf ein ganzjähriges Wochenend-Angebot auszubauen. Neu erhält Unterterzen auch einen direkten Anschluss an die S-Bahn St.Gallen. Zudem sieht das Zielkonzept Zürich-Chur neben einem Intercity-Halbstundentakt nach Sargans, Landquart und Chur auch stündliche direkte Interregio-Verbindungen nach Unterterzen, Walenstadt und Flums vor. Die direkten S-Bahnverbindungen nach Unterterzen und die geplanten Interregio-Halte ermöglichen Fahrzeiten nach Zürich und St.Gallen, die auch nach dem Ausbau der Fernverbindungen jene nach Graubünden deutlich unterbieten. Der Ausbau der Intercity-Verbindungen nach Graubünden mit Halt in Sargans entspricht einem gemeinsamen Interesse der Kantone Graubünden und St.Gallen. Die Stärkung des überregional bedeutsamen Knotens Sargans ist ein sehr wichtiger kantonaler Beitrag zur Stärkung der Region Sarganserland und der gesamten Südostschweiz.
4. Die Regierung ist sich der Wertschöpfung durch den Tourismus im Gebiet Flumserberg-Walensee bewusst und hat sich deshalb für das gemeinsame Zielkonzept mit neuen stündlichen Interregio-Halten in Unterterzen, Walenstadt und Flums und halbstündlichen Intercity-Halten in Sargans engagiert. Das neue Konzept kann ab 2014 vorerst für Walenstadt und ab 2018 für auch für Unterterzen und Flums eingeführt werden. In der Zwischenzeit wird das Wochenendangebot mit Verlängerung der Zürcher S2 bis Unterterzen sowie das Busangebot ab Walenstadt weiter ausgebaut. Die Regierung ist überzeugt, dass die etappierte Umsetzung des Zielkonzepts im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen und den SBB bestmögliche Voraussetzungen für die Positionierung der Tourismusregionen in den Kantonen St.Gallen und Graubünden bietet. Nur mit gemeinsamen Interessen können gemeinsam Verbesserungen erzielt werden.
5. Das Konzept beinhaltet ab 2014 stündliche Direktverbindungen ab Unterterzen mit der S4 nach St.Gallen und ins Rheintal und an den Wochenenden mit der S2 nach Zürich. Im Freizeitverkehr sind Direktverbindungen attraktiv. Für Pendlerinnen und Pendlern kann mit dem ergänzenden Busangebot die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Raum Walensee-Sargans deutlich gesteigert werden. Die Kombination von Bahn und Bus schafft halbstündliche Fahrmöglichkeiten und die neuen Buslinien erhöhen die räumliche Erschliessungsqualität deutlich, da sich in der dispers besiedelten Region zahlreiche Wohn- und Arbeitsplätze nicht in unmittelbarer Bahnhofnähe befinden. Der Entscheid bewirkt keine Zunahme des Privatverkehrs, sondern ermöglicht im Gegenteil Alternativen im heute überdurchschnittlich mit dem Auto zurückgelegten regionalen Verkehr.

6. Das Konzept 2014 beinhaltet zweistündliche Zusatz-Intercityhalte in Sargans, stündliche Interregio-Halte in Walenstadt, stündliche Halte der S-Bahn St.Gallen (S4) an sieben Bahnhöfen zwischen Ziegelbrücke und Sargans sowie eine Verlängerung der S-Bahn Zürich (S2) an Wochenenden bis Unterterzen. Heute wird die S2 nur im Winter verlängert, eine ganzjährige Verlängerung des Wochenendangebots ist technisch möglich und wird neu inskünftig durch den Kanton bestellt werden. Eine Ausdehnung des S2-Angebots auf Montag-Freitag ist aus technischen Gründen wegen Konflikten mit werktags benötigten Güterverkehrsstrassen laut SBB nicht möglich.
7. Die Doppelspur Buchs-Neugrüt für 180 Mio. Franken ist in der Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012 zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI/STEP) in der Dringlichkeitsstufe 2 mit Realisierung nach 2040 aufgeführt. Der Intercity-Halbstundentakt Zürich-Chur für 160 Mio. Franken mit den erwähnten Verbesserungen für die neuen Interregio-Halte Unterterzen, Walenstadt und Flums ist hingegen Bestandteil des «Ausbauschnitts 2025», für den der Bundesrat eine Finanzierung beantragt. Für den Doppelspurausbau Buchs-Sevelen liegt die im Auftrag des Kantons erarbeitete SBB-Infrastrukturstudie seit April 2012 vor (der Kantonsrat hat die Regierung im Rahmen der Beratung der S-Bahn St.Gallen am 19. April 2010 beauftragt, die Planung des Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans voranzutreiben).

Die Realisierungskosten werden von den SBB auf 75 bis 95 Mio. Franken geschätzt. Ziel der Regierung ist es, die Projektierung zügig voranzutreiben und bis 2016 über ein baureifes Projekt zu verfügen. Da die SBB beim technisch realistischen Terminplan derzeit noch Vorbehalte bezüglich personellen Ressourcen geltend machen, wird das Volkswirtschaftsdepartement weitere Gespräche mit den SBB und dem Bundesamt für Verkehr führen.

Die Regierung hat in ihrer Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI/STEP deutlich gemacht, dass die Doppelspur Buchs-Sevelen ausserordentlich dringlich ist. Im Verbund mit den st.gallischen Mitgliedern des Bundesparlamentes, namentlich mit den Mitgliedern des Ständerates, setzt sich die Regierung für die Berücksichtigung des Anliegens ein. Die Anbindung des Rheintals an die Fernverkehrsachse Zürich – Chur ist aber auch in den Forderungen der Bahnallianz, der 15 Kantone angehören, enthalten und entsprechend priorisiert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in der Abwägung der verschiedenen Interessen die Konzeptanpassung gegenüber dem ursprünglichen Angebotskonzept mit dem «Shuttle» Sargans-Ziegelbrücke wesentliche Vorteile aufweist.

	<b>S-Bahn St.Gallen 2013 (ursprüngliches Konzept)</b>	<b>S-Bahn St.Gallen 2013 (angepasstes Konzept)</b>	<b>S-Bahn St.Gallen (mit FABI / STEP)</b>
Knoten Sargans	Keine zusätzlichen IC-Halte	Zusätzliche IC-Halte, so dass teilweiser IC-Halbstundentakt	Durchgehender IC-Halbstundentakt
Unterterzen	Halbstundentakt mit S4 und Shuttle Wegfall der Anbindung der S2 des ZVV	Halbstündliches Angebot mit S4 und Busangebot Wochenend-Anbindung der S2 an den ZVV	Halbstündliches Angebot mit S4 und Interregio (Direktanbindung an Zürich) Wochenendanbindung der S2 an den ZVV
Flums	Halbstundentakt mit S4 und Shuttle	Halbstündliches Angebot mit S4 und Busangebot	Halbstündliches Angebot mit S4 und Interregio (Direktanbindung an Zürich)
Walenstadt	Halbstundentakt mit S4 und Shuttle	Halbstündliches Angebot mit S4 und Interregio (Direktanbindung an Zürich)	Halbstündliches Angebot mit S4 und Interregio (Direktanbindung an Zürich)

	<b>S-Bahn St.Gallen 2013 (ursprüngliches Konzept)</b>	<b>S-Bahn St.Gallen 2013 (angepasstes Konzept)</b>	<b>S-Bahn St.Gallen (mit FABI / STEP)</b>
Bad Ragaz	REX-Halt und Interregio-Halt im 6 Minuten-Abstand Stündlicher S-Bahn-Halt	REX-Halt mit Anschluss an Interregio in Sargans S-Bahn mit Anschluss an Zusatz-IC in Sargans Option S-Bahn-Halbstundentakt	REX-Halt und Interregio exakt 30 Minuten versetzt S-Bahn-Halbstundentakt mit Anschluss auf IC-Halbstundentakt in Sargans und Verknüpfung mit S-Bahn FL.A.CH 2. Etappe REX/Interregio und S-Bahn bilden ungefähren ¼ h-Takt Sargans-Chur