

Interpellation Tinner-Wartau / Altenburger-Buchs / Zoller-Sargans (58 Mitunterzeichnende)
vom 15. April 2008

Finanzierung der Doppelspurausbauten zwischen Buchs und Sargans

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. August 2008

Beat Tinner-Wartau, Ludwig Altenburger-Buchs und Erich Zoller-Sargans bezeichnen den Ausbau der Doppelspurabschnitte zwischen Buchs-Sargans als Voraussetzung für den fahrplanmässigen Ausbau der Verbindung Feldkirch-Buchs-Sargans, wobei für die Finanzierung durch den Bund unterschiedliche Beurteilungen vorliegen würden und eine Beteiligung von 0 oder 100 Prozent möglich wäre. Sie stellen dazu in ihrer Interpellation vom 15. April 2008 verschiedene Fragen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der fahrplanmässige Ausbau der Verbindung (Feldkirch-)Buchs-Sargans ist Gegenstand von zwei Absichtserklärungen. Am 9. November 2007 vereinbarten die betroffenen Bahnen und der Kanton St.Gallen das Angebotskonzept für die S-Bahn St.Gallen ab Fahrplanwechsel 2013 (AP Ost 2013). Darauf abgestützt wurde am 16. Juni 2008 in einer weiteren Absichtserklärung zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen das Angebotskonzept für die S-Bahn FL.A.CH im Abschnitt Buchs-Feldkirch definiert. Die jeweiligen Partner setzen sich gemeinsam dafür ein, dass die notwendigen Infrastrukturausbauten auf dem SBB-Abschnitt im Rahmen AP Ost 2013 und auf dem ÖBB-Abschnitt im Rahmen der ersten Stufe der S-Bahn FL.A.CH bis 2013/15 realisiert werden. Das Angebotskonzept für diesen Zeithorizont sieht einen Halbstundentakt auf beiden Streckenabschnitten mit optimalen Anschlüssen in Buchs und Feldkirch vor. Diese Angebotsausbauten können noch ohne Doppelspurausbauten zwischen Buchs und Sargans realisiert werden, da die Zugkreuzungen des inskünftig halbstündlichen Regionalverkehrs in den Bahnhöfen Buchs und Sargans erfolgen und diese Bahnhöfe umfassend umgebaut wurden bzw. werden.

Auf dem ÖBB-Streckenabschnitt ist für den Halbstundentakt die Errichtung einer Kreuzungsstelle in Schaanwald erforderlich. Ebenfalls sind insgesamt acht moderne S-Bahn-Haltestellen und eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus beim Bahnhof Schaan-Vaduz vorgesehen. Auf Schweizer Seite ist neben dem schnellen Halbstundentakt Buchs-Sargans mit der Bahn für die Zwischenstationen auch ein solcher beim Busverkehr vorgesehen. Für die stündliche Bahn-anbindung von Sevelen ist eine Anpassung der Perrons an die längeren Züge der künftigen S-Bahnlinie S4 erforderlich.

Die Fragen werden im Einzelnen wie folgt beantwortet:

1. Die Regierung hat in der Vernehmlassungsantwort vom 3. Juni 2007 zur Gesamtschau FinöV, Zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur (ZEB) kritisiert, dass auf der Strecke Zürich-Sargans/Buchs in ZEB weder der marktwirksame schnelle Halbstundentakt noch Investitionen vorgesehen seien. Sie forderte vom Bundesrat, dass auf dem Ast Zürich-Sargans ein integraler Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt wird und dass die notwendigen Investitionen Eingang in ZEB finden. Die Investitionen hängen wesentlich mit dem schon heute intensiven Güterverkehr auf dieser internationalen Ost-West-Transitstrecke zusammen. Für den stark anwachsenden Verkehr mit Osteuropa müssen ohnehin zusätzliche Trassenkapazitäten zum Arlberg und Richtung München bereit gestellt werden. Die zwischenzeitlichen Abklärungen bestätigen den Sachverhalt. Der Bedarf nach Doppel-

spurausbauten ergibt sich nicht aus dem halbstündlichen Regionalverkehrsangebot, sondern aus dem zusätzlich und in geänderten Fahrlagen verkehrenden Güter- und Fernverkehr.

2. Die Prüfung der Notwendigkeit und Finanzierung von Doppelspurausbauten zwischen Buchs und Sargans erfolgt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fern- und Güterverkehrs sowie der Weiterentwicklung des Regionalverkehrs nach dem Jahr 2013. Für den Fern- und Güterverkehr ist der Bund allein zuständig. Dafür steht eine Finanzierung über ZEB im Vordergrund. Sobald für die bundesseitige Finanzierung eine gesetzliche Grundlage besteht, könnte der Kanton St.Gallen die Realisierung über eine Vorfinanzierungsoption zeitlich beschleunigen, sofern aus der vorzeitigen Realisierung für den Regionalverkehr ein angemessenes Kosten-Nutzenverhältnis resultiert. Gleicher Auffassung ist die vorberatende Kommission des Kantonsrates zum 4. öV-Programm, die beantragt, dass die Regierung sich dafür einsetzt, dass die für den Kanton St.Gallen wichtigen Projekte (beispielsweise Doppelspurausbau Buchs-Sargans) in ZEB bzw. deren Folgebotschaft aufgenommen werden.
3. In der trilateralen Vereinbarung vom 14. September 2007 zwischen den Verkehrsministern Österreichs, Liechtensteins und der Schweiz wurde unter Berücksichtigung des Staatsvertrags vom 27. August 1870 vereinbart, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für die Finanzierung der auf ihrem Territorium zu realisierenden Massnahmen verantwortlich sind. Aufgrund der Angebotskonzepte für die S-Bahn FL.A.CH und den RailJet Zürich – Wien ist ein teilweise zweigleisiger Ausbau der ÖBB-Strecke auf liechtensteinischem Gebiet vorgesehen. Ein allfälliges finanzielles Engagement Liechtensteins dürfte sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen auf die ÖBB-Strecke beschränken.
4. Selbstverständlich ist der Kanton im Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Bezüglich der Finanzierung der Infrastrukturausbauten für die S-Bahn St.Gallen (AP Ost 2013) sind die Verhandlungen zwischen den Infrastrukturbetreibern, dem BAV und dem Kanton St.Gallen im Gange. Im Weiteren setzt sich der Kanton für die Berücksichtigung in ZEB ein. Sobald das Angebotskonzept für die erste Teilergänzung und die daraus resultierenden zusätzlichen Infrastrukturausbauten vorliegen, werden weitere Verhandlungen geführt.
5. Erweiterungsoptionen zu ZEB sind nach derzeitigem Stand seitens des Bundes erst nach dem Jahr 2030 finanzierbar und nicht Bestandteil des bundesrätlichen Gesetzesentwurfs vom 17. Oktober 2007. Die Regierung wird sich für eine Berücksichtigung in der für das Jahr 2010 vorgesehenen Folgebotschaft einsetzen. Wie erwähnt entspricht dies den Erwartungen der vorberatenden Kommission des Kantonsrates zum 4.öV-Programm. Ein Baubeginn ist etwa 5 bis 6 Jahren nach Auslösung eines Vorprojekts und erst nach Vorliegen der gesamten Finanzierung von Bund und Kanton möglich.
6. Eine Beteiligung der Gemeinden an nicht durch den bestellten Regionalverkehr ausgelöste Doppelspurausbauten der SBB widerspricht geltenden Finanzierungsgrundsätzen. Massgebend für die Realisierung ist eine angemessene und gesicherte Finanzierung der Bundesanteile. Dies ist Voraussetzung für weitere Verhandlungen über eine tragfähige Finanzierungslösung und einen raschen Baubeginn. Das ZEB-Gesetz sieht vor, dass die Infrastrukturbetreiberin unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr mit betroffenen Kantonen Vereinbarungen zur Vorfinanzierung von der Bundesversammlung beschlossener und finanzierter Massnahmen abschliessen kann. Es geht somit vorerst nicht um einen Entscheid der Kantonsregierung, sondern um entsprechende Entscheide der eidgenössischen Räte. Die Finanzierung allfälliger Kantons- und Gemeindeanteile muss nachgelagert erfolgen.