

Interpellation Büeler-Flawil / Gilli-Wil (31 Mitunterzeichnende) vom 26. September 2007

Zugverkehr zwischen Zürich und St.Gallen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. Februar 2008

Bosco Büeler-Flawil und Yvonne Gilli-Wil weisen im Zusammenhang der Entwicklung des Fernverkehrsangebots im Fürstenland auf die Bedeutung des Nadelöhrs Effretikon-Winterthur hin. Wegen Trassierungsengpässe konkurrieren zusätzliche direkte Fernverkehrsverbindungen ins Fürstenland und nach St.Gallen mit Ausbaubedürfnissen der S-Bahn Zürich und von Nachbarkantonen. Die Interpellanten zeigen sich darüber befremdet, dass im nachfragestarken Korridor Richtung Fürstenland-St.Gallen seit 1997 kein Angebotsausbau mehr stattgefunden hat.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die Regierung hat sich stets zusammen mit den anderen Ostschweizer Kantonen und Zürich für einen Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur eingesetzt. Im Jahr 1994 haben die eidgenössischen Räte im Rahmen der Etappierung von Bahn 2000 jedoch die baureife, im Bahn 2000-Gesetz verankerte Neubaustrecke zwischen Flughafen und Winterthur (Brüttenertunnel) aus finanziellen Überlegungen zurückgestellt. Einer Neubaustrecke zwischen Zürich und Thalwil wurde Priorität eingeräumt. Der immer noch zweigleisige Abschnitt Effretikon-Winterthur hat mit über 380 Zügen je Tag seine Kapazitätsgrenze erreicht. Für den Brüttenertunnel müsste mit 1,1 bis 1,3 Mrd. Franken und 12 Jahren Realisierungszeit gerechnet werden.

Am 17. Oktober 2007 hat der Bundesrat mit der Botschaft zur Gesamtschau FinöV ein wesentlich abgespecktes, aber etappierbares Projekt zum raschen Ausbau der bestehenden Strecke mit 390 Mio. Franken vorgelegt. Es ergänzt die 2005 beschlossenen, bis Ende 2013 realisierten HGV-Ausbauten. Die Regierung unterstützt den Kanton Zürich im Bestreben, die dringendsten Ausbauten bereits bis 2015 zusammen mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich und den prioritären Ausbauten für die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich in Betrieb nehmen zu können. Mit einer ersten Ausbaustufe soll auf Ende 2013/15 stündlich eine schnelle Neigezugverbindung in den Vollknoten St.Gallen bzw. zweistündlich nach München sichergestellt werden.

2. In einem Zusammenarbeitsvertrag zwischen den SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund wurden der Kapazitätsbedarf für die 2. Teilergänzung der S-Bahn Zürich gesichert und für die Verteilung der Kapazitäten folgende Prioritäten festgelegt:
 - a) Nationales Angebot im Personen- und Güterverkehr (je Stand Fahrplan 1991/93);
 - b) Verbundangebot gemäss Fahrplan Kernprojekt mit 1. und 2. Teilergänzung;
 - c) Verdichtungen im nationalen Angebot der SBB (Personen- und Güterverkehr);
 - d) Verdichtungen im Verbundangebot.

Mit der 3. Teilergänzung der S-Bahn Zürich wurde das Verbundangebot mit langsamen S-Bahnlinien nach Schaffhausen, Weinfelden und Wil verdichtet. Im nationalen Angebot wurde 1997 der Halbstundentakt nach Wil und 2004 nach Weinfelden eingeführt.

Die zwischen Winterthur und Wil liegenden Gemeinden auf dem Gebiet der Kantone Zürich und Thurgau setzen sich im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich für direkte Verbindungen nach Zürich ein. Wil, Uzwil, Flawil, Gossau und St.Gallen sind mit Produkten des Fernverkehrs an Zürich angebunden. Aufgrund der grossen Marktpotenziale ist

eine Verdichtung im nationalen Angebot der SBB mit stündlich zwei zusätzlichen schnellen Zügen in den Vollknoten St.Gallen vorgesehen. Sie entlasten die bestehenden Züge im Fürstenland. Gemäss der vertraglichen Regelung haben die zusätzlichen Fernverkehrszüge Vorrang vor den bereits realisierten bzw. weiter geplanten Verdichtungen im Verbundangebot. Es geht somit nicht nur um einen Bestellerkonflikt, sondern auch um die Priorisierung von Fern- und Regionalverkehr.

3. Der Ausbau beschleunigter S-Bahn-Verbindungen aus dem Fürstenland nach Zürich ist einerseits von einer Einigung zwischen den Bestellerkantonen und andererseits von der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen abhängig. Im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich ist die stündliche Verlängerung der S12 von Winterthur nach Wil auf Ende 2019 geplant. Bis anhin wurde noch keine definitive Entscheidung über die Haltepolitik gefällt. Darüber laufen zur Zeit Verhandlungen mit den Kantonen Zürich und Thurgau.
4. Das eingesetzte Rollmaterial hat einen massgeblichen Einfluss auf die möglichen Fahrzeiten zwischen Zürich und St.Gallen sowie auf Teilabschnitten. Die Fahrzeit von unter einer Stunde auf der bestehenden Strecke zwischen Zürich und St.Gallen via Flughafen erfordert den Einsatz von Neigezügen. Das zukünftige Angebotskonzept zwischen den Knoten Wil und St.Gallen bedingt sprintstarke Triebzüge, wie sie für die S-Bahnsysteme St.Gallen und Zürich sowie den neuen Rheintalexpress Wil-Chur eingesetzt werden. Zur raschen Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs unterstützt die Regierung den Einsatz von schnellen Fahrzeugen auf der bestehenden Infrastruktur.