

Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	2
1. Ausgangslage und Umfeld.....	3
1.1. Auftrag	3
1.2. Strategieplan öffentlicher Verkehr.....	4
1.3. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013	5
1.4. Parlamentarische Aufträge	5
1.4.1. Kantonsratsbeschluss über das 3. öV-Programm 2004-2008 (36.03.02).....	5
1.4.2. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (43.04.23)	5
1.4.3. Vorfinanzierung Doppelspur Buchs–Sargans (43.08.08).....	6
1.4.4. Vor- und Mitfinanzierung des Kapazitätsausbaus zwischen St.Gallen und Zürich (43.08.09).....	7
1.4.5. Kantonsratsbeschluss über das 4. öV-Programm 2009-2013 (36.08.03).....	7
1.5. Umfeld Bund / nationale Planungen	8
1.5.1. Hoch belastetes Schienennetz	8
1.5.2. Beschlossene und koordinierte Ausbauschritte bis 2013.....	9
1.5.3. Geplante Ausbauschritte bis 2015/2018.....	9
2. Zielsetzungen	9
2.1. Angebotsplanung Ost.....	9
2.2. Fahrplan	10
2.3. Fahrzeuge	10
2.4. Infrastruktur	10
3. Konzept der S-Bahn St.Gallen 2013.....	10
3.1. Bestehendes Angebot	10
3.2. Neues Angebot.....	12
3.3. Fahrzeuge	13
3.4. Infrastruktur	14
3.5. Memorandum of Understanding	15
3.6. Künftige Betreiber.....	15
4. Angebot und Infrastruktur	16
4.1. Korridor Wil–Gossau–St.Gallen und Knoten St.Gallen	16
4.1.1. Angebot	16
4.1.2. Infrastruktur.....	17
4.2. Korridor St.Gallen–St.Margrethen–Sargans–Chur	17
4.2.1. Angebot	17
4.2.2. Infrastruktur.....	18
4.3. Korridor Sargans–Ziegelbrücke–Uznach	18
4.3.1. Angebot	18
4.3.2. Infrastruktur.....	18
4.4. Korridor St.Gallen–Wattwil–Rapperswil	19
4.4.1. Angebot	19
4.4.2. Infrastruktur.....	19
4.5. Korridor Wil–Wattwil–Nesslau	20
4.5.1. Angebot	20
4.5.2. Infrastruktur.....	20

4.6.	Korridor St.Gallen–Romanshorn.....	20
4.6.1.	Angebot	20
4.6.2.	Infrastruktur.....	21
5.	Anpassungen Busnetz.....	21
6.	Weitere Ausbauprojekte und Planungen.....	22
6.1.	Planungszyklus	22
6.2.	Genehmigungsprojekte	23
6.3.	Bau- und Auflageprojekte	23
6.4.	Vorprojekte.....	23
6.5.	Studien.....	23
7.	Grundlagen Infrastrukturfinanzierung / Vorfinanzierungen	24
7.1.	Finanzierungsgefässe	24
7.2.	Eisenbahn-Grossprojekte / FinöV-Fonds	24
7.2.1.	Eisenbahn-Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, HGV und Lärmschutz.....	24
7.2.2.	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)	24
7.3.	Agglomerationsprojekte / Infrastrukturfonds	25
7.3.1.	Ausgangslage	25
7.3.2.	Beiträge Bund	26
7.3.3.	Vorfinanzierungen.....	26
7.4.	SBB und Privatbahnen	26
7.4.1.	Leistungsvereinbarungen Bund-SBB	26
7.4.2.	Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG / Rahmenkredite des Bundes	27
7.5.	Kanton	27
7.5.1.	Ausgangslage	27
7.5.2.	Infrastruktur SBB.....	27
7.5.3.	Infrastruktur KTU.....	28
8.	Kosten, Finanzierung und Kreditbedarf.....	28
8.1.	Infrastruktur	28
8.2.	Angebot.....	29
8.2.1.	Ungedeckte Kosten / Abgeltung.....	29
8.2.2.	Bund	30
8.2.3.	Kanton und Gemeinden	30
8.3.	Wirtschaftlichkeit	31
8.4.	Finanzierung	32
8.5.	Kreditbedarf.....	34
8.6.	Bauteuerung.....	36
9.	Finanzreferendum	36
10.	Antrag.....	36
Beilagen:		
–	Liniennetzplan	37
–	Vergleich der Fahrzeiten und Fahrgelegenheiten 2009 / 2013.....	38
	Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013)	39

Zusammenfassung

Das Bahnangebot im Kanton St.Gallen wird durch eine enge Vernetzung des Regionalverkehrs mit dem Fernverkehr und durch das Angebot in den Nachbarkantonen bestimmt. Auf dieser Grundlage wird seit dem 28. Mai 2000 im nördlichen Kantonsteil ein S-Bahnssystem betrieben, das seither schrittweise mit zusätzlichen Angeboten – aber ohne Ausbau der Schieneninfrastruktur – verdichtet wurde. Mit Bundesbeschlüssen in den Jahren 2004, 2005 und 2009 wurde die Grundlage für Beschleunigungen und Systematisierungen der Fahrpläne im Fernverkehr

geschaffen, wie sie der kantonale Strategieplan aus dem Jahr 2002 postuliert. Die Kreditbeschlüsse des Bundes erlauben eine schrittweise Umsetzung der Beschleunigungsmassnahmen in den Zeithorizonten 2013, 2015 und 2018.

Die bereits vom Bund beschlossenen und finanzierten Beschleunigungsmassnahmen im Fernverkehr sollen durch gezielte weitere Investitionen für den Regionalverkehr ergänzt werden. Diese Investitionen werden für das SBB-Netz unter dem Titel S-Bahn St.Gallen 2013 zusammengefasst und können zusammen mit Bundesprojekten in den Jahren 2011 bis 2013 verwirklicht werden. Hierzu ist ein kantonaler Beitrag von rund 50 Mio. Franken und ein rückzahlbares Darlehen von rund 30 Mio. Franken zur Vorfinanzierung von Bundesanteilen aus dem Infrastruktur- und FinöV-Fonds erforderlich.

Die vorgeschlagenen Ausbauten des Schienennetzes erlauben es, im ganzen Kanton ein S-Bahnangebot einzuführen, das für alle grösseren Bahnhöfe ein wenigstens halbstündliches Fahrplanangebot bringt. Der Fahrplan ist so aufgebaut, dass sich die Züge jede halbe Stunde in sogenannten Knotenbahnhöfen begegnen und gute Anschlüsse in alle Richtungen ermöglichen. Dank guten Busanschlüssen in den Knotenbahnhöfen profitieren auch die umliegenden Gemeinden ohne eigenen Bahnhof.

Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 wird das Zugsangebot auf Ende 2013 um rund 30 Prozent erhöht. Im südlichen Kantonsteil erfolgt zwischen Altstätten und Uznach eine Verdoppelung des Angebots zum Halbstundentakt zwischen den grösseren Bahnhöfen. In der Agglomeration St.Gallen werden die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt geschaffen. Die Leistungssteigerung wird durch einen gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich, die auch erhebliche Effizienzsteigerungen und damit tiefere Kosten je Zugskilometer bringt.

Die S-Bahnleistungen der Unternehmen SBB, Thurbo und SOB werden mit modernem Rollmaterial gefahren. Über drei Viertel der SBB-Bahnhöfe im Kanton verfügen ab 2013 über behindertengerechte Perronanlagen. Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 erhält der Kanton ein modernes Bahnsystem, das alle Regionen untereinander und mit St.Gallen im Halbstundentakt vernetzt. In die benachbarten Zentren entstehen bessere Anschlüsse und kürzere Fahrzeiten. Die vom Bund finanzierten Massnahmen für den Fernverkehr werden mit den vom Kanton (mit-) finanzierten Massnahmen für den Regionalverkehr zu einem stimmigen Gesamtsystem mit Mehrwert für alle Regionen ergänzt. Die kantonalen Investitionen in den Jahren 2011 bis 2013 bilden auch die Grundlage für spätere Investitionsentscheide im Hinblick auf weitere Verbesserungen in den Zeithorizonten 2015 und 2018.

Der Kantonsratsbeschluss untersteht dem obligatorischen Finanzreferendum.

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Vorlage unterbreiten wir Ihnen Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die S-Bahn St.Gallen 2013.

1. Ausgangslage und Umfeld

1.1. Auftrag

Durch einen weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur soll im Kanton St.Gallen schrittweise ein leistungsfähiges und attraktives S-Bahn-System für alle Regionen geschaffen werden. Dieser Ausbauschnitt erfolgt in enger Abstimmung mit den Nachbarkantonen, mit denen der Kanton eng vernetzt ist. Die gute Verkehrserschliessung der Wirtschaftsregionen ist ein wichtiger Standortfaktor und stärkt den Kanton. Die Ausrichtung der st.gallischen Regionen auf St.Gallen,

Zürich und das angrenzende Ausland setzt auch eine enge Abstimmung des Regionalverkehrs mit den Planungen des Fernverkehrs und benachbarter S-Bahn-Systeme voraus.

Die S-Bahn St.Gallen 2013 ist nach dem Grundsatz von systematischen Verbindungen im Halbstundentakt mit guten Anschlüssen in allen Umsteigebahnhöfen aufgebaut und wird mit modernen, behindertengerechten Fahrzeugen betrieben. Neben einem einfach merkbaren Taktfahrplan und Liniennetz bilden kürzere Reisezeiten und verbesserte Umsteigesituationen in den regionalen Knotenbahnhöfen wichtige Angebotsmerkmale.

Der Ausbau des Bahnangebots und der Schieneninfrastruktur orientiert sich an wirtschaftlichen Grundsätzen. Ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis kann erzielt werden, wenn neben Mehrerträgen aus einer zusätzlichen Nachfrage auch die betrieblichen Abläufe für den Einsatz von Fahrzeugen und Personal optimiert werden.

Das in enger Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) und der Turbo AG erarbeitete Angebots- und Infrastrukturkonzept für die S-Bahn St.Gallen 2013 trägt diesen Grundsätzen Rechnung. Die Regierung hat im Rahmen der Voranschläge als Vorleistung bereits Kredite für die Projektierung der baulichen Massnahmen gesprochen. Dies, weil alleine die Planungs-, Projektierungs- und Genehmigungsphase wenigstens drei Jahre dauert und ausführungsfähige Projekte Voraussetzung für die im Jahr 2010 fällige Zuteilung von Bundesbeiträgen aus dem Infrastrukturfonds sind. Der Kredit für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in den Jahren 2011 bis 2013 erfordert einen Kantonsratsbeschluss.

1.2. Strategieplan öffentlicher Verkehr

Im Strategieplan öffentlicher Verkehr (SPöV) sind die politischen Leitlinien für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in zehn Leitsätzen festgelegt. Der Strategieplan ist abgestimmt mit dem Wirtschaftsleitbild und dem kantonalen Richtplan. Der Kantonsrat verabschiedete den Strategieplan in der Novembersession 2002 und lud die Regierung ein, die Leitlinien im Rahmen der auf fünf Jahre ausgelegten Programme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Massnahmen und Kosten sowie einem Umsetzungsplan zu konkretisieren.

Die Verwirklichung der Systemknoten St.Gallen und Sargans im nationalen Fernverkehr gemäss Leitsatz 2 konnte im Rahmen des Bundesgesetzes vom 18. März 2005 über die Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (SR 742.140.3; abgekürzt HGVAAnG) und des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG) verbindlich verankert werden. Diese Massnahmen werden vollumfänglich aus dem FinöV-Fonds des Bundes finanziert.

Der Ausbau des öV-Angebots im Agglomerationsverkehr gemäss Leitsatz 3 wird bundesseitig aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Die S-Bahn St.Gallen 2013 baut auf den beiden neuen nationalen Systemknoten St.Gallen und Sargans auf. Gemäss den Finanzierungs- und Umsetzungsplänen der Bundesprojekte können in Sargans mit dem HGVAAnG bis Ende 2013 ein stündlicher und in St.Gallen ein zweistündlicher Systemknoten mit Fahrzeiten St.Gallen–Sargans bzw. St.Gallen–Zürich von je unter einer Stunde umgesetzt werden. Die Verwirklichung eines stündlichen Systemknotens St.Gallen ist mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich und dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon auf Ende 2015 vorgesehen. Die Verdichtung zum halbstündlichen Systemknoten erfolgt mit weiteren Massnahmen gemäss ZEBG in den Jahren 2015 bis 2030.

Für die Umsetzung der Leitsätze 4 und 5 zur Verbesserung der internationalen Angebote wurden am 27. Oktober 2003 und am 14. September 2007 zwischen der Schweiz, Österreich und Liechtenstein durch die Verkehrsminister entsprechende Vereinbarungen unterzeichnet (SR

0.742.140.316.33 und SR 0.742.140.316.34). Der Ausbau der internationalen Bahnstrecke Zürich–St.Gallen–München erfolgt in den Jahren 2010 bis 2015. Die Fahrzeit von St.Gallen nach München wird dann noch knapp 2 ½ Stunden betragen (heute knapp 3 ¼ Stunden) und das Angebot wird auf einen Zweistundentakt verdichtet.

1.3. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013

Das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 (4. öV-Programm) verabschiedete der Kantonsrat in der Septembersession 2008 (ABI 2008, 1965 ff.). Mit diesem Programm hat der Kantonsrat einstimmig die von der Regierung vorgeschlagene Ausbaustrategie für die Zeit bis zur Einführung der neuen S-Bahn St.Gallen 2013 unterstützt. Im 4. öV-Programm wurde das Angebots- und Infrastrukturkonzept für die S-Bahn St.Gallen 2013 aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Der Kantonsrat stellte fest, dass mit dem Vorschlag gesamthaft alle Regionen von deutlichen Verbesserungen profitieren werden.

Die Attraktivitätssteigerung äussert sich unter anderem im Ergebnis aus dem Verkehrsmodell der SBB. Die Berechnungen weisen eine deutliche Zunahme der Fahrgastfrequenzen mit entsprechenden Mehrerträgen aus. Im 4. öV-Programm wurde dargelegt, dass trotz der zahlreichen Verbesserungen einige Erwartungen und Anliegen aus den Regionen auf 2013 nicht erfüllt werden können. Solche Ausbauschritte werden für einen späteren Zeitpunkt geprüft. Eine erste Teilergänzung ist für den Zeitraum 2016 bis 2020 vorgesehen.

1.4. Parlamentarische Aufträge

Der Kantonsrat hat im Zeitraum 2003 bis 2009 mit dem Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 (3. öV-Programm) und dem 4. öV-Programm sowie mehreren parlamentarischen Vorstössen folgende Aufträge erteilt:

1.4.1. Kantonsratsbeschluss über das 3. öV-Programm 2004-2008 (36.03.02)

Wortlaut des Auftrags: «Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat für die erste Ergänzung der S-Bahn St.Gallen Bericht und Antrag zu unterbreiten.»

Die Berichterstattung mit Antrag erfolgt mit der vorliegenden Botschaft.

1.4.2. Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (43.04.23)

Wortlaut des Postulats: «Die Regierung wird eingeladen, einen Bericht über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auszuarbeiten, welcher aufzeigt, wie die Massnahmen gemäss Strategieplan umgesetzt werden können.»

Die Regierung erörtert grundlegende Fragen der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Kreditvorlagen im Bereich des öffentlichen Verkehrs. So wurde bereits mit dem 4. öV-Programm und wird nun mit der vorliegenden Botschaft über die S-Bahn St.Gallen 2013 aufgezeigt, welche Massnahmen in den Jahren 2009 bis 2013 realisiert und wie diese finanziert werden sollen. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs kann nicht losgelöst von der Gesamtlage des staatlichen Finanzhaushaltes erfolgen. Eine Verstetigung wird aber insbesondere die bereits realisierte oder noch vorgesehene Kreditbewilligung in Form von mehrjährigen Rahmenkrediten und Programmvereinbarungen mit dem Bund bringen.

So sieht der Infrastrukturfonds des Bundes die Bildung von zweckmässigen Massnahmenpaketen je Agglomeration vor, die innerhalb einer vierjährigen Programmperiode realisiert und vom Bund und der Agglomerationsträgerschaft finanziert werden können. Die Massnahmenpakete und Finanzierungsanteile unterliegen der demokratischen Mitwirkung. Gleiches gilt auch für die Finanzierung der mehrjährigen Investitionsprogramme der Bahnen.

Infrastrukturen und Betriebskosten werden je nach Massnahme durch den Bund alleine, durch Bund und Kantone gemeinsam oder unter Einbezug der Gemeinden finanziert. So sind Teile der Massnahmen des SPöV in die Vorlagen des Bundes eingeflossen und werden von diesem alleine finanziert. Die vorliegende Botschaft zeigt in den Abschnitten 7 und 8 auf, wie weitere Massnahmen gemäss SPöV umgesetzt und finanziert werden können. Die Bereitstellung der kantonalen Finanzierungsanteile erfolgt dabei über einen massnahmenbezogenen Bau- bzw. Sonderkredit, der dem Referendum untersteht.

Die Bundesbeschlüsse zum HGV-Anschluss der Ost- und Westschweiz, zum Infrastrukturfonds und zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sowie die Kantonsratsbeschlüsse zum 4. öV-Programm 2009-13 und zur S-Bahn St.Gallen 2013 dienen je der Umsetzung von Massnahmen gemäss SPöV. Weitere Massnahmen sollen Gegenstand der für 2010 angekündigten Bundesvorlage Bahn 2030 und von Programmvereinbarungen zum Infrastrukturfonds sein. Die Regierung wird dem Kantonsrat auch inskünftig im Rahmen von Kreditvorlagen bzw. dem Voranschlag die notwendigen Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beantragen. Durch die jeweils gültigen öV-Programme wird eine genügende Planungssicherheit geschaffen sowie aufgezeigt, wie die Massnahmen des SPöV umgesetzt und finanziert werden sollen.

1.4.3. Vorfinanzierung Doppelspur Buchs–Sargans (43.08.08)

Wortlaut des Postulats: *«Die Regierung wird eingeladen, im Rahmen der Berichterstattung über das S-Bahn-Konzept im 4. öV-Programm zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Vor- oder Mitfinanzierung des Doppelspurabschnitts Buchs–Sargans erfolgen soll, dazu Bericht zu erstatten und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu stellen.»*

Der Bau eines Doppelspurabschnitts Buchs–Sevelen würde die Trassierung von internationalem Fern-, Güter- und Regionalverkehr erleichtern und die Streckenkapazität erhöhen. Die SBB rechnen mit Kosten von 85 bis 90 Mio. Franken. Um an den Publikumsanlagen Verbesserungen für den Regionalverkehr zu erzielen, ist mit Kosten von rund 6 Mio. Franken zu rechnen. Je nach zusätzlichem Fahrplanangebot im grenzüberschreitenden Regionalverkehr wären laut SBB gegebenenfalls auch Anpassungen im Bahnhof Buchs erforderlich mit Kosten von 62 bis 68 Mio. Franken.

Eine Vorfinanzierung von Massnahmen durch den Kanton ist nur möglich, wenn die verschiedenen Bedingungen des Bundes erfüllt sind (siehe Abschnitt 7.2.2. dieser Botschaft). Zum heutigen Zeitpunkt sind die Voraussetzungen nicht gegeben. Eine Mitfinanzierung wäre für Regionalverkehrsmassnahmen erforderlich, die bundesseitig aus dem Infrastrukturfonds oder der Leistungsvereinbarung der SBB finanziert werden. Im Streckenabschnitt Buchs–Sargans ist nicht nur der Regionalverkehr sondern massgeblich der internationale Fernverkehr und Güterverkehr betroffen. Eine massgebliche Finanzierung durch den Kanton wäre deshalb nicht sachgerecht und widerspräche den geltenden Finanzierungsgrundsätzen. Die Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten ist auch Gegenstand des gleichnamigen Initiativbegehrens, welches mit Verfügung vom 8. Juni 2009 zustande gekommen ist. Die Regierung hat dazu in der Botschaft vom 15. Dezember 2009 Stellung genommen und dem Kantonsrat eine Vorlage unterbreitet.

Eine sachgerechte Bundesfinanzierung ist im Rahmen der für 2010 angekündigten Vorlage Bahn 2030 anzustreben. Ansatzpunkte hierfür ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit dem in Art. 10 Abs. 2 Bst. f ZEBG vom Bundesrat zu prüfenden Halbstundentakt Intercity Zürich–Chur. Nur mit einem Doppelspurausbau Buchs–Sevelen können das Rheintal mit der Bahn an den zweiten Intercity angebunden und zusammen mit weiteren Massnahmen der schlanke Anschluss zwischen dem Rheintalexpress und den Eurocityverbindungen nach München und Wien sichergestellt werden. Zudem würde mit der Doppelspur die Trassierung der Güterzüge von und zum Rangierbahnhof Buchs wesentlich erleichtert. Eine allfällige Vorfinanzierung des Doppelspurabschnitts Buchs–Sargans kann somit erst nach Vorliegen einer entsprechenden Vorlage des Bundes geprüft werden.

1.4.4. *Vor- und Mitfinanzierung des Kapazitätsausbaus zwischen St.Gallen und Zürich (43.08.09)*

Wortlaut des Postulats: *«Die Regierung wird eingeladen, im Rahmen der Berichterstattung über das S-Bahn-Konzept im 4. öV-Programm zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine Vor- oder Mitfinanzierung des Kapazitätsausbaus zwischen St.Gallen und Zürich erfolgen soll, dazu Bericht zu erstatten und gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu stellen.»*

Für die Verwirklichung von kapazitätssteigernden Massnahmen und die Einführung von zwei zusätzlichen beschleunigten Zugverbindungen Zürich–St.Gallen im Halbstundentakt liegt mit dem ZEBG ein rechtsgültiger Bundesbeschluss vor. Die Realisierung der ZEB-Massnahmen erfolgt schrittweise. Ein erster Umsetzungsschritt soll nach den Planungen des Kantons Zürich zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich bis Ende 2018 umgesetzt werden. Neben einem ausgebauten Angebot der S-Bahn Zürich wird dieser Schritt ein Angebot mit drei oder vier stündlichen Zugverbindungen Zürich–St.Gallen beinhalten. Die konkrete Ausgestaltung und Verwirklichung des ersten Umsetzungsschritts ist Gegenstand laufender Arbeiten. Bund und SBB haben ihre Vorstellungen Ende November 2009 präsentiert. Das Volkswirtschaftsdepartement nimmt in Aussicht, mit den SBB, dem Bund und den Nachbarkantonen Verhandlungen zu führen über das Finanzierungs- und Umsetzungskonzept. Die Regierung wird dem Kantonsrat zum gegebenen Zeitpunkt Antrag stellen. Ob und wenn ja für welche Massnahmen und zu welchen Konditionen eine Vorfinanzierung von ZEB-Ausbauten erforderlich sein wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt offen.

1.4.5. *Kantonsratsbeschluss über das 4. öV-Programm 2009-2013 (36.08.03)*

Bei der Beratung des 4. öV-Programms 2009-2013 erteilte der Kantonsrat zwei Aufträge.

Wortlaut des ersten Auftrags: *«Die Regierung wird beauftragt, sofort nach Beschlussfassung der Bundesversammlung über die Projekte ZEBG mit den Infrastrukturbetreiberinnen und den Nachbarkantonen Verhandlungen über eine Vorfinanzierung der im Interesse der betroffenen Kantone liegenden Projekte aufzunehmen und dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.»*

Für die Vorfinanzierung des ZEB-Moduls Salez-Sennwald wurden mit dem Bund bereits Verhandlungen aufgenommen und mit den SBB eine Vereinbarung für die Vorfinanzierung des Bau- und Auflageprojekts abgeschlossen. Mit dieser Vorlage sollen nun die Mittel für eine Vorfinanzierung des ZEB-Moduls Salez-Sennwald bereitgestellt werden.

Weiter hat die Regierung einer Beteiligung an den Zinskosten der Vorfinanzierungslösung für die Durchmesserlinie Zürich zugestimmt. Diese Beteiligung steht in engem Zusammenhang mit der künftigen Gestaltung des Fernverkehrs auf der Achse Zürich–St.Gallen. Ob für weitere ZEB-Ausbauten eine Vorfinanzierung gesucht werden soll, steht zum derzeitigen Zeitpunkt nicht fest. Die Regierung wird dem Kantonsrat gegebenenfalls eine Vorlage unterbreiten.

Wortlaut des zweiten Auftrags: *«Die Regierung wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die für den Kanton St.Gallen wichtigen Projekte in die Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur nach Art. 10 Abs. 1 ZEBG aufgenommen werden (beispielsweise Halbstundentakt Zürich–Chur; Doppelspurausbau der Strecke Buchs–Sargans).»*

Für die Vorlage Bahn 2030 wurden dem Bund und den SBB unter anderem die Ausbauten für die Verwirklichung eines Halbstundentakts auf der Intercityverbindung Zürich–Sargans–Chur einschliesslich Anbindung ins Rheintal angemeldet. Diese Ausbauten haben auch die Unterstützung von SBB Cargo. In den weiteren Konsultationen und der Vernehmlassung wird sich der Kanton für eine Aufnahme dieser wichtigen Projekte in die Vorlage Bahn 2030 einsetzen.

1.5. Umfeld Bund / nationale Planungen

1.5.1. Hoch belastetes Schienennetz

Auf keinem anderen Schienennetz der Welt verkehren derart viele und unterschiedliche Züge je Kilometer Schiene und Tag, wie auf dem Netz der SBB. Das Schienennetz wird heute weitgehend im Mischverkehr von Zügen des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs genutzt. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Züge und die Einführung von Taktverkehren im Halb- oder Viertelstundentakt führen auf den zweigleisigen Hauptstrecken zunehmend zu Trassierungskonflikten zwischen schnellen und langsamen Zügen. Die weitere Entwicklung des Regionalverkehrs bedarf deshalb einer immer engeren Abstimmung mit der Weiterentwicklung des Fern- und Güterverkehrs. Auf eingleisigen Streckenabschnitten führt jede Taktverdichtung zu zusätzlichen Zugsbegegnungen, was je nach Situation den Bau von Kreuzungsbahnhöfen oder Doppelspurabschnitten erfordert.

Ein exakter Halb- oder Viertelstundentakt hat gegenüber Hinketakten den grossen Vorteil, dass alle Kreuzungsstellen bei jeder Taktverdichtung weiterverwendet werden können. Die sogenannte Aufwärtskompatibilität von Infrastrukturerweiterungen hat einen hohen Stellenwert. Nur so kann sichergestellt werden, dass Investitionen nachhaltig auch für künftige Ausbauschritte genutzt werden können.

Der Regionalverkehr wird seit dem Jahr 1996 federführend durch die Kantone bestellt. Den Fern- und Güterverkehr führen die Bahnen in eigener Verantwortung und der Bund finanziert bisher die hierfür erforderlichen Schieneninfrastrukturen alleine. In jüngster Zeit sind die Kantone vermehrt mit der Forderung konfrontiert, sich auch an kapazitätssteigernden Ausbauten auf Hauptstrecken finanziell zu beteiligen oder zu spät fliessende Bundesgelder vorzufinanzieren.

Die generellen Kapazitätsprobleme auf den zweigleisigen Hauptstrecken haben vor allem im Grossraum Zürich unmittelbare Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung im Kanton St.Gallen. Insbesondere die Trassierungsmöglichkeiten von beschleunigten Verbindungen in den Kanton St.Gallen sind erheblich eingeschränkt. Notwendige Schlüsselinfrastrukturen für Verbesserungen im Fernverkehr liegen deshalb mehrheitlich nicht im Kanton St.Gallen, sondern im Kanton Zürich.

Aber auch das Schienennetz im Kanton St.Gallen weist einschneidende Kapazitätsengpässe auf. Diese liegen neben der beschränkten Kapazität im Knotenbahnhof St.Gallen und auf der Hauptstrecke Wil–St.Gallen–Rorschach insbesondere auf den eingleisigen Streckenabschnitten zwischen St.Gallen und Sargans sowie St.Gallen und Rapperswil. Auf diesen beiden Streckenabschnitten verkehren mit dem Rheintalexpress (REX) und dem Voralpenexpress (VAE) überregionale Züge, die nicht alle Halte bedienen. Die Beschleunigung dieser Verbindungen und die hierfür erforderlichen Investitionen sind Gegenstand von entsprechenden Bundesbeschlüssen aus den Jahren 2004 und 2005 zur Anbindung der Ostschweiz an die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und zur Anbindung der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV).

Auf der eingleisigen Rheintalstrecke wird vor allem im Abschnitt Buchs–Sargans, aber auch zwischen Buchs und St.Margrethen in erheblichem Umfang Güterverkehr abgewickelt. Eine Verdichtung des Zugsangebots im Personenverkehr ist hier nur mit Ersatzmassnahmen für den Güterverkehr möglich. Die Trassierung der zweistündlich vorgesehenen Railjet-Verbindung Wien–Buchs–Zürich stellt in diesem eingleisigen Abschnitt eine besondere Herausforderung für die Abstimmung mit dem überlagerten S-Bahn-Verkehr dar. Die fehlende Doppelspur stellt einen gravierenden Kapazitätsengpass dar. Dieser führt dazu, dass der ab 2010/11 ausgebaute internationale Fernverkehr Wien–Zürich den Regionalverkehr zwischen Buchs und Sargans weiter einschränkt und verdrängt. Ab Ende 2013 werden die Zwischenhalte mit Ausnahme von Sevelen nicht mehr stündlich per Bahn bedienbar sein. Ein ausgebautes Bahnersatzangebot stellt in diesem Zeithorizont die einzige Lösung dar, um die öV-Erschliessung der Ortschaften zwischen Buchs und Sargans weiter sicherzustellen.

1.5.2. Beschlossene und koordinierte Ausbauschritte bis 2013

Die Infrastrukturausbauten für die S-Bahn St.Gallen 2013 können – nach den entsprechenden Kreditbeschlüssen von Kanton und Bund – in den Jahren 2011 bis 2013 realisiert werden. Die Realisierung erfolgt zeitlich koordiniert mit den Ausbauten zum HGV- und NEAT-Anschluss der Ostschweiz. Zudem sind in diesem Zeithorizont im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich die notwendigen Ausbauten für eine Verdichtung des Angebots Zürich–Ziegelbrücke zum Halbstundentakt mit optimalem Anschluss auf die S-Bahn St.Gallen 2013 vorgesehen. Die Massnahmen im Regionalverkehr dürften nach heutigem Stand vom Bund aus dem Infrastrukturfonds für die Programmperiode 2011 bis 2014 mitfinanziert werden. Zudem können für diesen Ausbauschritt erste ZEB-Mittel berücksichtigt werden.

1.5.3. Geplante Ausbauschritte bis 2015/2018

Ende 2015 soll die Durchmesserlinie Zürich auch auf dem Westast fertiggestellt sein. Der West-Ost-Fernverkehr muss dann in Zürich nicht mehr im Kopfbahnhof gewendet werden. Um die neue Durchmesserlinie Zürich für den Fernverkehr Richtung St.Gallen mit zusätzlichen Schnellverbindungen und früheren Abfahrten optimal nutzen zu können, müssen weitere Kapazitätsengpässe im Abschnitt Zürich–Winterthur beseitigt werden. Dies wird nach heutigem Stand erst etwa ab Ende 2018 der Fall sein.

Bereits Ende 2015 wird hingegen die Strecke nach München durchgehend elektrifiziert sein. Das auf diesen Zeitpunkt realisierte zweistündliche und wieder in der ursprünglichen Fahrplage zur Minute 33 ab Zürich geführte Angebot Zürich–München soll im Abschnitt Zürich–St.Gallen zum Stundentakt verdichtet werden. St.Gallen wird dann zur Minute 30 über eine schnelle Verbindung mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde nach Zürich mit optimalen Anschlüssen auf die S-Bahn verfügen. Richtung München wird die Fahrzeit noch knapp 2 ½ Stunden betragen.

Schliesslich ist im HGVA nG vorgesehen, auch die Strecke St.Gallen–Konstanz bis Ende 2015 so auszubauen, dass hier Schnellzüge geführt werden können. Diese werden die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Konstanz mit nur noch zwei Zwischenhalten gegenüber heute auf 35 Minuten halbieren.

2. Zielsetzungen

2.1. Angebotsplanung Ost

Für den Angebotsausbau im Rahmen des Projekts Angebotsplanung Ost (AP Ost) wird im Regionalverkehr der exakte Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien angestrebt. Ziele sind gemäss SPöV optimierte Anschlüsse in den Knoten St.Gallen und Sargans sowie die Einbindung der grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen durch einen Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen. Im Fernverkehr soll auf dem Korridor Zürich–St.Gallen eine Fahrzeit von weniger als 60 Minuten verwirklicht werden. Der internationale Verkehr nach München soll in den nationalen Takt eingebunden werden.

Die Zielsetzungen könnten mit den beschlossenen Massnahmen gemäss HGVA nG und ZEBG sowie den beantragten Massnahmen für die S-Bahn St.Gallen 2013 weitgehend erreicht werden. Hingegen ist es im überlasteten Abschnitt Zürich–Winterthur nicht gelungen, die Inbetriebnahme aller notwendigen ZEB-Massnahmen auf Ende 2013/15 sicherzustellen. Es ist davon auszugehen, dass die beschlossenen Angebotsverbesserungen im Abschnitt Zürich–Winterthur schrittweise im Zeitraum 2013 bis 2018 eingeführt werden.

Die Nutzung der bis Ende 2013/15 fertiggestellten Durchmesserlinie Zürich und die neu geschaffene Anschlusssituation auf die S-Bahn St.Gallen 2013 werden deshalb im Zeitraum 2013 bis 2018 Kompromisse bei der Angebotsgestaltung des Fern- und Regionalverkehrs zwischen Zürich und St.Gallen erfordern. Die Ostschweizer Kantone streben in einer gemeinsamen Planung zur sogenannten 1. Teilergänzung AP Ost an, einen Grossteil der ZEB-Massnahmen bis

Ende 2018 realisieren zu können und damit das Verbesserungspotenzial aus der Durchmesserlinie Zürich möglichst früh und vollständig nutzen zu können. Hierzu sind nach heutigem Stand Vorfinanzierungslösungen der Kantone erforderlich.

2.2. Fahrplan

Wichtigster Aspekt für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist nebst der Taktdichte und der Reisezeit die Sicherstellung der Transportkette auf beliebigen Verbindungen. Dies erfolgt hauptsächlich mit guten Anschlüssen in den sogenannten Knoten. Beste Voraussetzungen für Anschlüsse bestehen in jenen Bahnhöfen, in denen sich die Züge, insbesondere des Fernverkehrs, zur Minute 00 oder 30 treffen. Die Anschlüsse können mit Regionalzügen oder Bussen, die kurz vor der Minute 00 bzw. 30 eintreffen und kurz nach diesen Zeiten abfahren, hergestellt werden. Auf den Anschlussverbindungen ist hierzu – bei gleichbleibender Anschlussqualität – ein Stunden- oder Halbstundentakt erforderlich.

Treffen sich die Züge zur Minute 15 oder 45, ist für allseitig gute Anschlüsse zwingend ein Halbstundentakt im Zubringersystem erforderlich. Bei einem nur stündlich verkehrenden Zubringer können in sogenannten 15/45-Knoten nicht alle Anschlüsse sichergestellt werden. Standzeiten von einer halben Stunde am Anschlussbahnhof oder die Verknüpfung des Fahrzeugeinsatzes mit jenem auf anderen Linien sind ein finanzieller und betrieblicher Nachteil. Insgesamt weisen 15/45-Knoten gegenüber 00/30-Knoten in Randzeiten oder für die Anbindung von schwach frequentierten Linien deutliche Nachteile auf.

2.3. Fahrzeuge

Für eine leistungsfähige S-Bahn sind moderne Fahrzeuge von zentraler Bedeutung. Die neuen Fahrzeuge können rasch beschleunigen und verfügen über breite Türen für einen schnelleren Fahrgastwechsel. Damit können die Fahrzeiten verkürzt werden. Die Niederflurfahrzeuge erfüllen zudem die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Zu den weiteren Merkmalen von attraktiven neuen Fahrzeugen gehören auch Klimatisierung, Fahrgastinformationssysteme, Multifunktionszonen (z.B. für Kinderwagen, Velos) und geschlossene WC-Systeme. Helle, durchgehende Innenräume und eine Videoüberwachung erhöhen das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

2.4. Infrastruktur

Die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs für den Ausbau der S-Bahn St.Gallen ist ein iterativer Prozess. Angebot/Fahrplan, Fahrzeuge und Infrastruktur sind zwingend aufeinander abzustimmen. Die Planungen haben sich wiederum in einem finanziellen Rahmen, der durch Kosten-Nutzen-Überlegungen und technische Randbedingungen festgelegt wird, zu bewegen. Dies hat auch zur Folge, dass Kompromisse eingegangen werden müssen und das Mögliche vom Wünschbaren getrennt werden muss. Dies bedeutet, dass Massnahmen mit geringen Infrastrukturkosten und grosser Wirkung gegenüber teuren Massnahmen mit kleinen Nachfrageeffekten zu bevorzugen sind.

3. Konzept der S-Bahn St.Gallen 2013

3.1. Bestehendes Angebot

Die S-Bahn St.Gallen wurde am 28. Mai 2000 unter dem Namen «Ostwind – Bahn und Bus Region St.Gallen» in Betrieb genommen. Sie besteht aus den normalspurigen S-Bahn-Linien:

- S1 Wil–St.Gallen–Altstätten;
- S2 Herisau–St.Gallen–Heerbrugg;
- S3 St.Gallen Haggen–Romanshorn;
- S4 St.Gallen–Uznach;

- S5 St.Gallen–Weinfelden;
- S6 St.Gallen–St.Gallen Haggen;
- S7 Rorschach–Romanshorn–Weinfelden;
- S8 Rorschach–Romanshorn;
- S9 Wil–Wattwil–Nesslau-Neu St.Johann.

sowie den meterspurigen S-Bahn-Linien:

- S11 St.Gallen–Gais–Appenzell;
- S12 St.Gallen–Speicher–Trogen.

Die S-Bahn-Linien werden durch ein umfangreiches Busnetz ergänzt. Die normalspurigen S-Bahn-Linien verkehren im Stundentakt, mit Ausnahme der halbstündlichen S9 zwischen Wil und Wattwil. Die meterspurigen S-Bahn-Linien verkehren wenigstens halbstündlich.

Im Jahr 2000 erfolgte der Angebotsausbau im Wesentlichen zwischen St.Gallen Haggen und Heerbrugg sowie mit der neuen Haltestelle Rorschach Stadt. Auf diesen Linien war die Einführung der S-Bahn erfolgreich: die Nachfrage zwischen St.Gallen und dem Rheintal stieg um rund 40 Prozent. Auch zwischen St.Gallen Haggen und St.Gallen oder zwischen Rorschach und Romanshorn (Einführung des Halbstundentaktes bereits im Jahr 1998) stiegen die Frequenzen merklich. Ein zweiter markanter Ausbauschnitt erfolgte nebst kontinuierlichen Verbesserungen zu Hauptverkehrs- sowie zu Tagesrandzeiten im Jahr 2006 mit der Einführung des Halbstundentakts Wil–Wattwil. Schliesslich wurden mit dem Fahrplan 2008 an der Seelinie die Haltestellen Arbon Seemoosriet und Steinach in Betrieb genommen.

Einzig im Toggenburg und Richtung Kanton Thurgau erlaubte die vorhandene Schieneninfrastruktur einen Angebotsausbau auf der Systematik des Ende 2004 mit Bahn 2000 in der ganzen Schweiz eingeführten Halbstundentakts. Die bestehende S-Bahn St.Gallen beruht indes noch auf der Fahrplanstruktur des Konzepts «Impuls 97» mit dem im Jahr 1997 der Halbstundentakt im Fernverkehr Zürich–St.Gallen mit dem bekannten Hinketakt und den langen Fahrzeiten verwirklicht wurde. Diese wichtige und nachfragestarke Hauptverkehrslinie hat mit Einführung der Bahn 2000 vor fünf Jahren keine Verbesserungen erfahren.

Die bestehende S-Bahn St.Gallen beschränkt sich auf das nördliche Kantonsgebiet. In den südlichen Kantonsteilen erfolgten Ende 2005 folgende markanten Angebotsverbesserungen:

- Region Werdenberg-Sargans: Halt der Intercitys Zürich–Chur in Sargans und Anschlussverbindungen Buchs–Sargans;
- Region Linthgebiet: Viertelstundentakt Rapperswil–Zürich (S5/S15).

Damit ist die Umsetzung von Angebotsverbesserungen, die ohne Infrastrukturausbauten möglich waren, grösstenteils abgeschlossen. Weitere Angebotsverbesserungen sowohl für den Fernverkehr wie für die S-Bahn St.Gallen können nur mit einem Ausbau der Infrastruktur und Anpassungen an der heutigen Fahrplanstruktur umgesetzt werden.

Im Fernverkehr schränkt die ungenügende Kapazität der Strecke Zürich–Winterthur das Angebot zwischen Zürich und St.Gallen stark ein. Als indirekte Folge des im Jahr 1992 zurückgestellten Bahn-2000-Neubaus des Brüttenertunnels zwischen Zürich Flughafen und Winterthur ist der Fernverkehr Zürich–St.Gallen nicht in den Systemknoten St.Gallen eingebunden. Die beiden nationalen Verbindungen je Stunde müssen einerseits eine akzeptable Reisezeit zwischen den beiden Kantonshauptstädten ermöglichen, andererseits die bedeutenden Zwischenhalte Wil und Gossau halbstündlich sowie Uzwil und Flawil stündlich bedienen.

Dieser Kompromiss führt dazu, dass die Schnellzüge in St.Gallen wegen unterschiedlich langen Fahrzeiten nicht in einem sauberen Halbstundentakt verkehren, sondern jeweils rund 20 bzw. 40 Minuten auseinanderliegen. Die heutige, im Jahr 2000 eingeführte S-Bahn St.Gallen sowie das Busangebot reagieren auf diese Schwierigkeit mit zwei Kompromisslösungen: Ein Teil der Linien verkehrt im Halbstundentakt mit entsprechend schlechten Anschlusszeiten von

teilweise über 15 Minuten, der andere Teil übernimmt den vorgegebenen Raster mit einem hinkenden 20/40-Minutentakt und entsprechender schlechter Merkbarkeit des Fahrplans.

Eine besondere Schwierigkeit bildet heute die Anschlusssituation im Knoten Wil. Hier liegen die Abfahrten der Fernverkehrszüge Richtung St.Gallen und Zürich jeweils rund 15 Minuten auseinander. Als Folge entstehen im stündlichen oder halbstündlichen regionalen Anschlusssystem zwangsläufig schlechte Anschlüsse in eine der beiden Richtungen. Die bereits im Halbstundentakt verkehrende Linie aus dem Toggenburg hat beispielsweise mit 12 Minuten Umsteigezeit relativ lange Wartezeiten Richtung Zürich. Richtung St.Gallen wird der Anschluss an den Schnellzug knapp verpasst.

3.2. Neues Angebot

Mit dem neuen S-Bahn-Konzept können regionale Anschlussknoten im Halbstundentakt untereinander und mit den Nachbarknoten vernetzt werden. Grundlage bilden die beiden nationalen Knoten St.Gallen und Sargans.

In den einzelnen Regionen ist folgender Angebotsausbau vorgesehen:

Wattwil–St.Gallen–Altstätten

- Halbstundentakt mit S2/S3 und S4 (Ringzug);
- Verdichtung Herisau–St.Gallen–St.Margrethen (S6).

Altstätten–Sargans–Ziegelbrücke–Uznach

- Verlängerung der S4;
- halbstündliche Verbindungen für die grösseren Orte durch weitere Angebote.

Herisau–Wittenbach

- Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten.

Wil–St. Gallen

- Verlängerung des REX aus Chur;
- für die grösseren Orte ergeben sich eine zusätzliche Verbindung und schnelle Verbindungen Rheintal–Fürstenland.

Als Folge der beschränkten Streckenkapazität, insbesondere zwischen Wil und St.Gallen, Buchs und Sargans sowie am Walensee, können zumindest vorübergehend kleinere Halteorte nicht oder nicht im gleichen Umfang bedient werden. Entsprechende Busersatz- und Verbesserungsmaßnahmen werden mit den betroffenen Regionen erarbeitet.

Die modernisierten Bahnhöfe Oberriet, Rüthi und Salez-Sennwald werden neu wieder stündlich bedient, nachdem dort seit Einführung des stündlichen REX nur noch wenige Züge in Randstunden halten. Die bestehende Erschliessung mit einer zur Bahn parallelen Buslinie im Halbstundentakt hat im mittleren Rheintal im Verkehr über kurze Distanzen schon viele Verbesserungen gebracht. Die Fahrzeiten zwischen Heerbrugg/Altstätten und Buchs sind für eine alleinige Erschliessung mit dem Bus jedoch eindeutig zu lang und werden deshalb mit dem neuen S-Bahn-Konzept in mehrere Abschnitte mit kurzen Zubringerwegen unterteilt.

Im S-Bahn-Netz sind keine neuen Haltestellen vorgesehen. Auf der oft als Beispiel für neue Haltestellen zitierten Seelinie konnten in der Vergangenheit verschiedene Zusatzhalte eingerichtet werden, weil die Linie zwischen den Knotenbahnhöfen erhebliche Fahrzeitreserven aufwies, die mit der Modernisierung und Umrüstung auf Niederflur-Gelenktriebwagen genutzt werden konnten. Das Netz der S-Bahn St.Gallen weist einen ausserordentlich hohen Anteil an Knotenbahnhöfen auf. Zudem befinden sich, anders als an der Seelinie, grosse Siedlungsgebiete abseits der Bahnlinien und werden schon heute über parallele Buslinien erschlossen. Der für die S-Bahn St.Gallen gewählte Konzeptansatz mit einer optimalen Vernetzung in den Kno-

tenbahnhöfen und einem komplementären und gleichwertigen System von Bahn- und Buslinien weist gegenüber der Stossrichtung von neuen Haltestellen deutliche Vorteile auf.

3.3. Fahrzeuge

Neben den allgemeinen Erwartungen an die Fahrzeuge (vgl. Abschnitt 2.3 dieser Botschaft) ergeben sich aus dem Angebotskonzept auch Anforderungen, welche die Fahrzeuge zum Einhalten der Fahrplanzeiten auf gewissen Strecken erfüllen müssen. So müssen teilweise vier Minuten für das Wenden eines Zuges genügen. Die Fahrzeuge für den REX müssen für den neuen Fahrplan eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und kurze Fahrgastwechselzeiten erreichen können.

Im Kanton St.Gallen werden mit Ausnahme des VAE und von einzelnen Zügen in Hauptverkehrszeiten im Regionalverkehr ab 2013 durchgehend behindertengerechte Fahrzeuge eingesetzt.

Für die einzelnen Linien sind folgende Fahrzeuge vorgesehen

Rheintalexpress REX

Geplante Fahrzeuge:	Doppelstöckige Triebzüge (DTZ); 6-teilig
Anzahl Sitzplätze:	rund 520
Länge einer Einheit:	150 Meter
Anzahl Einheiten:	4 Einheiten (zuzüglich gemeinsame Reserve S-Bahn Zürich)

Der REX wird mit den neusten Fahrzeugen der dritten Generation für die S-Bahn Zürich gefahren, die gegenwärtig im Werk Altenrhein hergestellt werden. Dank Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund kann mit einer gemeinsamen Fahrzeugreserve eine allseits vorteilhafte Lösung gefunden werden. Zudem ergeben sich gute Voraussetzungen für die später angestrebte Verlängerung der Verbindung Chur–Wil bis nach Zürich.

Regionalzüge SBB

Geplante Fahrzeuge:	Pendelzug Typ Domino, 3- oder 4-teilig (modernisiert, mit neuen Niederflurzwischenwagen)
Anzahl Sitzplätze:	zwischen 200 und 260
Länge einer Einheit:	75 bzw. 100 Meter
Anzahl Einheiten:	7 Einheiten (ohne Reserve)

Im südlichen Kantonsteil werden die älteren Pendelzüge der SBB schrittweise durch modernisierte Fahrzeuge mit neuen Zwischenwagen ersetzt. Die modernisierten SBB-Fahrzeuge sind komfort- und kostenmässig vergleichbar mit den neuen Gelenktriebwagen (GTW) der Thurbo.

Regionalzüge, S-Bahnzüge Thurbo

Geplante Fahrzeuge:	Regionalzug Typ GTW, 2- oder 3-teilig
Anzahl Sitzplätze:	zwischen 120 und 180
Länge einer Einheit:	40 m bzw. 55 m
Anzahl Einheiten:	45 Einheiten (einschliesslich Reserve)

Auf allen von Thurbo betriebenen Linien der S-Bahn St. Gallen ist weiterhin der Einsatz von bewährten GTW vorgesehen. Diese können nachfragegerecht als zwei- oder dreiteilige Einheiten sowie in Einzel- oder Mehrfachtraktion bis höchstens vier Fahrzeuge verwendet werden.

Voralpenexpress VAE

Bei der Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 werden die heute beim VAE eingesetzten, klimatisierten Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer noch nicht erreicht haben. Die Entwicklungen bezüglich Ressourcenverfügbarkeit und Betriebsabwicklung erschweren deren Einsatz jedoch zunehmend. Ob die Fahrzeuge des VAE vorzeitig durch neue Fahrzeuge ersetzt werden oder für die dannzumal noch rund zehnjährige Restlebensdauer einem Refit-Programm unterzogen werden, ist Gegenstand laufender Abklärungen.

Geplante Fahrzeuge:	Lokomotive und 5 klimatisierte Wagen (verpendelt)
Anzahl Sitzplätze	290
Länge einer Komposition:	145 Meter
Anzahl Einheiten:	6 Einheiten (bis Luzern, einschliesslich Reserve)

Regionalzüge, S-Bahnzüge SOB

Geplantes Rollmaterial:	Regionalzug Typ Flirt, 4-teilig
Anzahl Sitzplätze:	rund 220
Länge einer Komposition:	75 Meter
Anzahl Kompositionen:	10 bis 12 Einheiten (abhängig vom Konzept für die Reservehaltung)

Die SOB wird für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr weitere Einheiten des Typs Flirt beschaffen. Zudem sind auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen eingesetzte SOB-Fahrzeuge des Typs NPZ bis im Jahr 2013 am Ende der Lebensdauer angelangt und zu ersetzen. Auf den bereits beschafften Fahrzeugen des Typs Flirt besitzt die SOB bis Ende März 2010 eine günstige Option für baugleiche Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge des Typs Flirt sind gegenüber den Fahrzeugen des Typs GTW komfortabler, aber auch teurer. Sie können besonders im Verkehr über längere Distanzen eingesetzt werden, verfügen über eine höhere Maximalgeschwindigkeit (160 km/h) und sind somit für den Ringzug der S4, der in drei Stunden um den ganzen Kanton verkehrt, aus betrieblichen und technischen Gründen besonders geeignet.

3.4. Infrastruktur

Die Infrastrukturplanung für die S-Bahn St.Gallen baut auf den HGV-Infrastrukturmodulen St.Gallen–St.Margrethen und St.Margrethen–Sargans auf. Die notwendigen Massnahmen lassen sich unterteilen in Ausbauten auf einer Strecke, die für die Bewältigung des Verkehrs erforderlich sind (Kreuzungsstationen oder Doppelspurabschnitte, Massnahmen für den Güterverkehr, Beschleunigungen, Kapazitätserhöhungen mittels Gleisbauten oder kürzeren Zugfolgezeiten), sowie die Modernisierung von Publikumsanlagen in Bahnhöfen. Für die Verwirklichung der S-Bahn St.Gallen 2013 sind folgende Infrastrukturausbauten erforderlich:

- Bahnhof Au: Ausbau Kreuzungsstation;
- Bahnhof Altstätten: Anpassung Publikumsanlagen (bereits realisiert);
- Strecke Altstätten–Sargans: Beschleunigung;
- Strecke Buchs–Neugrüt: Zugfolgezeiten¹;
- Bahnhof Sargans: Ausbau Bahnhof Seite Rheintal;
- Bahnhof Salez-Sennwald: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr;
- Strecke Schachen–Schachen West: Ausbau Doppelspur;
- Strecke Lichtensteig–Wattwil: Ausbau (im Bau);
- Bahnhof Roggwil–Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation mit Doppelspurabschnitt;
- Strecke Schwarzenbach–Uzwil und Flawil–Gossau: Zugfolgezeiten;
- Bahnhof St.Gallen: zusätzliche Perronkante ohne Option 220m Perron;

¹ Massnahme zur Kapazitätssteigerung eines Streckenabschnitts.

- Bahnhof Rebstein–Marbach: Anpassung Publikumsanlagen und Kreuzung Güterverkehr / Bahnhof Oberriet: Ausbau zur Kreuzungsstation / Bahnhof Rüthi: Anpassung Publikumsanlagen;
- Bahnhof Sevelen: Anpassung Publikumsanlagen;
- Bahnhof Uznach: Perronverlängerung und Erhöhung Geschwindigkeit Gleis 1.

Der Ausbau der Haltestelle Sevelen wurde nachträglich in das Angebotskonzept integriert, da dank Anpassungen der HGV-Ausbauten der Halt der S4 in Sevelen verwirklicht werden kann. Ein regelmässiger, stündlicher Halt ist solange möglich, als die S4 nicht den Anschluss auf den geplanten zusätzlichen Intercity Zürich–Chur herstellen muss. Der Halbstundentakt Zürich-Chur soll laut SBB schrittweise und vorerst auf der bestehenden Infrastruktur eingeführt werden. Der Halt der S4 in Sevelen wird daher nur bei einzelnen Verbindungen ausfallen. Ein für später geplanter durchgehender Halbstundentakt Zürich-Chur bzw. die durchgehende Anbindung durch die S4 auf den IC Zürich-Chur bedingt den Ausbau des Abschnitts Buchs–Sevelen auf Doppelspur.

3.5. Memorandum of Understanding

Am 9. November 2007 hat der Kanton St.Gallen mit den Transportunternehmen SBB, SOB und Thurbo ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet. In der Absichtserklärung streben die Partner eine rasche und zeitgerechte Umsetzung des Angebotskonzepts der S-Bahn St.Gallen 2013 an. Mit der Unterzeichnung des MoU konnten die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im Herbst 2007 ausgelöst werden. Die Partner haben sich verpflichtet, alle Möglichkeiten zu nutzen, um das Angebotskonzept auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in Betrieb zu nehmen.

Mit der Absichtserklärung wurden Einzelheiten insbesondere zu folgenden Themen geregelt:

- Angebotskonzept: Festlegung des Planungssperimeters und des Fahrplanangebots;
- Infrastrukturausbau: notwendige Ausbauten und Umsetzungsfristen;
- Infrastrukturfinanzierung: Grundsätze bezüglich Finanzierung der Projektierungs- und der Baukosten;
- Rollmaterial: Festlegung des Fahrzeugbedarfs und der Umsetzungsfristen;
- Kommunikation: gemeinsames Vorgehen nach gegenseitiger Absprache.

Mit dem MoU bekunden die Partner ihre Absicht, das Angebotskonzept fristgerecht umzusetzen. Die Beteiligten sind sich jedoch bewusst, dass das Projekt Umsetzungsrisiken beinhaltet und abhängig von Einflüssen ist, die ausserhalb der Entscheidungskompetenzen der Partner liegen. Die Absichtserklärung hat daher nicht den Status eines rechtlich bindenden Vertrags, sondern legt das weitere Vorgehen sowie die wichtigsten Eckpfeiler für die Umsetzung des Angebotskonzepts fest.

3.6. Künftige Betreiber

Die drei Unternehmen SBB, SOB und Thurbo haben sich in einem Vertrag über den Betrieb der S-Bahn St.Gallen auf eine Bereinigung der Konzessionen geeinigt. Unter ausdrücklichem Vorbehalt einer späteren Ausschreibung durch die Besteller sollen die S-Bahn-Linien zum Start der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 wie folgt gefahren werden:

SBB

- REX Wil–St.Gallen–Chur
- Regio Rapperswil–Ziegelbrücke–Linthal
- Regio Ziegelbrücke–Sargans
- Regio Sargans–Chur

SOB

- S4 Uznach–Wattwil–St.Gallen–Sargans–Ziegelbrücke–Uznach (Ringzug)
- S31 St.Gallen–Wittenbach
- S61 Herisau–St.Gallen–Wittenbach
- VAE St.Gallen–Wattwil–Rapperswil–Arth Goldau–Luzern

Thurbo

- S1 Wil–St.Gallen
- S2 (Nesslau–)St.Gallen–Altstätten
(zwischen Nesslau und St.Gallen als S3 im Auftrag der SOB2)
- S3 (Nesslau–)St.Gallen–Romanshorn(–Schaffhausen)
- S5 Weinfelden–St.Gallen
- S6 Herisau–St.Gallen–St.Margrethen
- S7 Rorschach–Romanshorn–Weinfelden
- S8 Rorschach–Romanshorn
- S9 Wil–Wattwil

In den vergangenen Jahren haben die Besteller den Wunsch geäussert, die bestehende Kooperationsform unter den Bahnunternehmen (natürlicher Leistungsausgleich der Ressourcen) nicht mehr weiterzuführen. Dies insbesondere deshalb, weil das Preis-Leistungs-Verhältnis einer Linie nur dann zweckmässig beurteilt werden kann, wenn die Gesamtverantwortung für Markt und Betrieb einer Linie bei einem Unternehmen liegt. Bereits mit dem Ablauf der Personenbeförderungskonzessionen im Dezember 2009 wurden verschiedene Linienbereinigungen zwischen SOB und Thurbo vorgenommen. So wechselte auf Dezember 2009 zum Beispiel die S3 Romanshorn–St.Gallen von der SOB zur Thurbo. Die S4 Uznach–Wattwil wiederum ging von der Thurbo an die SOB über.

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen bietet sich die Gelegenheit, die bereits eingeleitete Bereinigung fortzuführen und die Marktverantwortung einer Linie auch demjenigen Unternehmen zu übergeben, das für den Betrieb verantwortlich ist. Dieser Schritt ist eine Grundlage für die Entscheidung, zu einem späteren Zeitpunkt, beispielsweise mit den Ausbausritten nach 2018, Linien oder Marktgebiete auszuschreiben. Der Betrieb der S-Bahn-Linien ist in einem Vertrag zwischen den Transportunternehmen SBB, SOB und Thurbo geregelt.

4. Angebot und Infrastruktur

4.1. Korridor Wil–Gossau–St.Gallen und Knoten St.Gallen

4.1.1. Angebot

Mit der Verlängerung des REX ab/bis Wil verkehrt ab 2013 stündlich ein zusätzliches Zugpaar im Fürstenland. Damit können die heutigen unattraktiven Fahrplanlücken von bis zu 45 Minuten in Uzwil und Flawil verkleinert werden. Zwischen den grösseren Ortschaften im Fürstenland und in der Region Rorschach–Rheintal entsteht eine attraktive, schnelle Verbindung.

Die Abhängigkeiten vom internationalen und nationalen Fernverkehr sowie von geplanten weiteren Ausbausritten ab dem Jahr 2018 führen zu einer Anpassung der heutigen S1. Ab Wil verkehrt in dieser Fahrlage neu der beschleunigte REX mit Halt in Uzwil, Flawil und Gossau. Mit einem halbstündlichen Busangebot zwischen Wil und Uzwil wird nicht nur Ersatz für die wegfallenden Bahnhalte Algetshausen-Henau und Schwarzenbach geschaffen, sondern die räumliche und zeitliche Erschliessung der Siedlungsgebiete ausserhalb des Einzugsgebietes

² Der mit Thurbo-Fahrzeugen gefahrene Abschnitt Nesslau–St.Gallen wird entgegen dem MoU nicht als S2 nach Altstätten, sondern als S3 nach Schaffhausen geführt. Grund für die Anpassung sind Anschlussprobleme in St.Gallen, welche sich aufgrund eines gegenüber dem MoU modifizierten Infrastrukturausbaus in Roggwil (TG) ergeben hätten. Die S2 beschränkt sich mit der Anpassung auf den Abschnitt St.Gallen–Altstätten.

der Bahnhöfe deutlich verbessert. Mit strassenbaulichen Massnahmen wird die Buszufahrt zum Bahnhof Wil verbessert.

Die Verdichtungszüge der S5 ermöglichen Richtung Weinfelden einen Halbstundentakt. Wegen Trassierungskonflikten mit Zügen auf den gemeinsam genutzten Abschnitten Wil–St.Gallen und Weinfelden–Romanshorn wird dies in diesem Zeithorizont leider noch nicht für alle Haltestellen möglich sein. Die SBB überprüfen, ob zumindest für einen Halt aller S5-Züge in St.Gallen Winkel doch noch die fahrplantechnischen Voraussetzungen geschaffen werden können. Die halbstündliche Bahnanbindung von Arnegg und St.Gallen Bruggen mit der S5 wird jedoch erst mit einem späteren Ausbauschritt realisierbar sein, ebenso wie die Erschliessung der Stadtbahnhöfe mit zusätzlichen S-Bahnlinien. Notwendig für diesen nächsten Ausbauschritt ist eine Anpassung der S5-Fahrlage, was den Bau neuer Kreuzungsstellen im Kanton Thurgau bedingt.

4.1.2. *Infrastruktur*

Der Ausbau der S-Bahn bedingt eine zusätzliche, 170 m lange Perronkante in St.Gallen (Gleis 6). Der neue Perron wird von beiden Unterführungen behindertengerecht zugänglich sein und ist auf einen später allenfalls erforderlichen Bau einer siebten Perronkante ausgerichtet.

Als Folge der kurzen Zugfolgezeiten der S-Bahn und des Fernverkehrs sind zwischen Wil und Gossau zusätzliche Blockstellen mit neuen Signalstandorten erforderlich. Für einen weitergehenden Ausbau im Zeithorizont 2013, z.B. mit einem dritten Gleis Gossau–St.Gallen oder im Knoten St.Gallen, konnte in den bisherigen Planungen kein Bedarf nachgewiesen werden.

4.2. **Korridor St.Gallen–St.Margrethen–Sargans–Chur**

4.2.1. *Angebot*

Die neue, beschleunigte Fahrlage des REX ist die Grundlage für die S-Bahn im Rheintal. Mit der gegenüber heute um rund 20 Minuten späteren Abfahrt ab St.Gallen ergeben sich wesentlich verbesserte Anschlüsse in Sargans Richtung Zürich sowie in Landquart und Chur an das Netz der Rhätischen Bahn. Mit der Verlängerung der S-Bahn zwischen Altstätten und Sargans können in Kombination mit dem REX halbstündliche Verbindungen im Rheintal angeboten werden. Anstelle des heutigen, alternierenden 20/40-Minutentakt verkehrt die S-Bahn zwischen St.Gallen und Altstätten im exakten 30-Minutentakt. Damit können die Busanschlüsse und -fahrpläne auf der Grundlage des Halbstundentakts ebenfalls systematisiert werden.

Zwischen St.Gallen und St.Margrethen wird eine zusätzliche stündliche S-Bahnverbindung eingeführt, welche die Voraussetzungen für eine grenzüberschreitende Linie nach Bregenz schafft. Ebenfalls ermöglicht die zusätzliche S-Bahn neben Rheineck und St.Fiden³ neu auch für Mörschwil, Goldach, Rorschach Stadt und Staad eine dritte Verbindung nach St.Gallen mit optimalen Anschlüssen an den Fernverkehr. In St.Fiden und Rheineck kann der beschleunigte REX mit Einführung des neuen Fahrplankonzepts aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr halten. Die SBB haben zugesichert, die Möglichkeit eines REX-Halts in Rheineck nach einem halben Jahr Erfahrungen im Betrieb nochmals auf die praktische Machbarkeit hin zu prüfen. Bei einem positiven Befund könnte der Halt ein Jahr später wieder eingeführt werden. Für Rorschach und St.Margrethen ergeben sich vier Verbindungen je Stunde nach St.Gallen. Ein weiterer Angebotsausbau wäre erst mit einer Beseitigung des einspurigen Engpasses zwischen Goldach und Rorschach möglich.

³ Heute drei Verbindungen nach St.Gallen mit S1, S2 und REX.

4.2.2. *Infrastruktur*

Im Rheintal sind für das neue Angebot Ausbauten und Modernisierungen von Kreuzungsstationen und weiteren Haltestellen erforderlich. In Rebstein-Marbach, Oberriet, Rüthi und Salez-Sennwald sowie in Sevelen werden die Perrons verlängert und behindertengerecht erhöht. Zudem erfolgen Anpassungen der Gleisanlagen:

- in Rebstein-Marbach und Salez-Sennwald für Kreuzungen der S-Bahn mit Güterzügen;
- in Oberriet mit einem Zwischenperron und Unterführung für Kreuzungen der S-Bahn und für die Anbindung des Busnetzes.

Ein Ausbau der Strecke Buchs–Räfis auf Doppelspur würde den Kreuzungskonflikt zwischen der S-Bahn und dem internationalen Fernverkehr Wien–Zürich (Railjet) beseitigen, ein Ausbau bis Sevelen würde für den Güterverkehr dringend benötigte Kapazitäten schaffen. Wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den Regionalverkehr und ungelöster Finanzierungsfragen in Bezug auf die Hauptnutznießer Fern- und Güterverkehr ist dieser Ausbau nicht Bestandteil der S-Bahn-Infrastruktur.

4.3. **Korridor Sargans–Ziegelbrücke–Uznach**

4.3.1. *Angebot*

Wichtige Randbedingung des künftigen Fahrplanangebotes sind die Anschlüsse in Sargans (Intercity Zürich–Chur, neue Fahrlage REX), in Ziegelbrücke (Interregio Zürich–Chur, Glarner Sprinter) und Uznach (VAE, S4). Das vorliegende Angebotskonzept ist ein Konsens aller beteiligten Kantone. Es sieht vor, den Korridor Walensee und das Linthgebiet mit der verlängerten S4 zu erschliessen, die gegenüber dem heutigen Regionalzug um 30 Minuten versetzt verkehrt. Die S4 verdichtet das Angebot des beschleunigten Regionalzugs Ziegelbrücke–Sargans zu einem Halbstundentakt. Durch das sogenannte «Drehen» des heutigen Walensee-Regionalzuges entfällt die Überholung des Intercity Zürich–Chur. Dadurch kann die Fahrzeit um sechs bis neun Minuten reduziert werden. In Ziegelbrücke erhält die S4 Anschluss an den Glarner Sprinter, der dank Ausbau des Korridors Zürich–Ziegelbrücke ab Ende 2013 ebenfalls stündlich verkehrt.

Um Kreuzungen auf der Glarner Einspurstrecke Mühlehorn–Tiefenwinkel zu vermeiden, muss die S4 auf den Halt Weesen verzichten. Wegen der knappen Anschlüsse in Uznach kann die künftige S4 in Schänis und Benken nicht halten. Schänis und Benken werden aber weiterhin durch den bisherigen Regionalzug Rapperswil–Linthal bedient. Der beschleunigte Regionalzug Ziegelbrücke–Sargans kann drei Zwischenhalte bedienen. Auf Grund der Nachfrage werden die Züge in Walenstadt, Flums und Unterterzen halten.

Das vorliegende Konzept weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, da einerseits auf der Strecke keine Infrastrukturausbauten notwendig sind und andererseits die Züge effizient geführt werden können. Auf allen Teilstrecken kann ein Halbstundentakt angeboten werden, wenn auch mit unterschiedlicher Haltepolitik. Die heutige Direktverbindung vom Walensee in Richtung Chur wird zugunsten der Durchbindung der S4 in Richtung Buchs–St.Gallen abgetauscht. Dank einem deutlichen Angebotsausbau mit Halbstundentakt zwischen den Regionalzentren, reduzierten Fahrzeiten und optimalen Anschlüssen in Richtung St.Gallen, Zürich und Chur kann die Attraktivität der Bahn zwischen Sargans und Uznach deutlich verbessert werden.

4.3.2. *Infrastruktur*

Die S4 verkehrt neu mit einer Spitzkehre und kurzem Aufenthalt in Uznach direkt zwischen Wattwil und Ziegelbrücke. Dadurch ändert sich die Gleisbelegung im Bahnhof Uznach. Der VAE hält immer an der Hauskante Gleis 1. Für Reisende zwischen dem Toggenburg und Rapperswil wird in Uznach neu eine perrongleiche Umsteigemöglichkeit geschaffen. Im Bahnhof Uznach sind dazu folgende baulichen Massnahmen nötig:

- Verlängerung der Perronkante des Gleis 1 und des Perrondaches;
- Erhöhung der Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeit zum Gleis 1.

4.4. Korridor St.Gallen–Wattwil–Rapperswil

4.4.1. Angebot

a) Angebotsentwicklung VAE

Der VAE wird auch künftig die Gotthardzüge in Arth-Goldau von und nach Süden anbinden. Auf dem Streckenabschnitt Rapperswil–Wattwil bleibt der VAE unverändert. Auf dem Streckenabschnitt Wattwil–St.Gallen wird er um drei Minuten beschleunigt, was Richtung Tessin einen entsprechenden Zeitgewinn auf der NEAT-Zufahrt St.Gallen–Arth-Goldau ermöglicht, und in St.Gallen gewendet. Die Verbindungen von St.Gallen ins Obertoggenburg erfolgen neu umsteigefrei mit der S-Bahn statt dem VAE. Neben Degersheim⁴ erhalten mit der S-Bahn neu auch Lichtensteig, Brunnadern-Neckertal und Mogelsberg den exakten Halbstundentakt nach St.Gallen und Wattwil.

Mit den direkten S-Bahnverbindungen aus dem Obertoggenburg nach St.Gallen und der halb-stündlichen Bedienung von Degersheim durch die S-Bahn kann der VAE im Abschnitt Wattwil–St.Gallen entlastet werden. Dadurch kann auf heute notwendige und teure Verstärkungsleistung verzichtet werden. Das heute am schwächsten belastete Teilstück zwischen St.Gallen und Romanshorn wird dank Wenden des VAE in St.Gallen künftig kostengünstiger durch die S-Bahn erschlossen. In den Knoten Wattwil und St.Gallen entstehen Verbindungen in fast alle Richtungen – weiterhin auch nach Romanshorn.

b) Angebot Rapperswil–Uznach–Wattwil

Der Halbstundentakt zwischen Rapperswil und Uznach mit dem VAE und dem Regionalzug Rapperswil–Linthal bleibt bestehen. Eine alternativ geprüfte Verlängerung der S4 nach Rapperswil wäre nur mit einer Aufhebung der beiden Halte Schänis und Benken möglich gewesen. Zudem hätten zwischen Rapperswil und Ziegelbrücke etwa gleich viele Leute neu umsteigen müssen wie heute zwischen Wattwil und Rapperswil. Mit der Verlängerung der S4 nach Ziegelbrücke werden neu von Rapperswil und Uznach her halbstündliche Anschlüsse in Richtung Ziegelbrücke und Chur hergestellt. Die S4 gewinnt mit den perrongleichen Anschlüssen in Uznach auch im Verkehr nach Rapperswil an Attraktivität und der VAE kann auch in diesem Abschnitt entlastet werden.

c) Angebot Wattwil–St.Gallen

Wesentlichste Änderung ist die Einführung der S3 Nesslau–St.Gallen–Romanshorn (–Schaffhausen), die gemeinsam mit der S4 Uznach–St.Gallen–Sargans im Korridor Wattwil–St.Gallen für alle Stationen einen systematischen Halbstundentakt herstellt. Die neue S3 folgt dem VAE. Alle S-Bahnstationen im Abschnitt Wattwil–St.Gallen haben in Wattwil schlanke Anschlüsse an den VAE und Richtung Nesslau und Walensee stündliche Direktverbindungen. Die neue S-Bahn-Direktverbindung zwischen Nesslau und St.Gallen ist praktisch gleich schnell wie die heutige Umsteigeverbindung mit dem VAE. Mit der S6 Herisau–St.Margrethen, der S61 Herisau–Wittenbach und der S31 St.Gallen–Wittenbach kann das S-Bahn-Angebot zwischen Herisau und Wittenbach in den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt verdichtet werden.

4.4.2. Infrastruktur

a) Ausbau Strecke Schachen–Schachen West (Infrastruktur SOB)

Mit der Beschleunigung des VAE verschiebt sich die Kreuzungsstelle mit der S4 von Degersheim in den Raum Schachen West. Um die konfliktfreie Kreuzung der S4 mit dem VAE zu ermöglichen, muss der Bahnhof Schachen zu einer Kreuzungsstelle ausgebaut werden. Es sind folgende Ausbauschnitte geplant:

- Ausbau zu einer zweigleisigen Kreuzungsstation;
- Verwirklichung einer doppelspurigen Ausfahrt Richtung Wattwil;
- Erstellung einer Perronanlage P55.

⁴ Heute Halbstundentakt mit VAE und S4, Verdichtungen in der HVZ.

Die bestehende NEAT-Doppelspur Degersheim–Degersheim West wird für die halbstündliche Kreuzung der beiden S-Bahnen verwendet.

b) Ausbau Strecke Lichtensteig–Wattwil (Infrastruktur SOB)

Im Abschnitt Lichtensteig–Wattwil folgen sich der VAE, die S-Bahnen S3/S4 und S9 unmittelbar innert weniger Minuten. Dazu müssen auf der Strecke die Zugfolgezeiten verkürzt und die Streckenkapazitäten erhöht werden. Im Einzelnen sind folgende Ausbauten vorgesehen:

- Erstellung eines doppelten Spurwechsels;
- Zusätzliche Blockstellen und Signalanlagen.

Diese Massnahmen ergänzen die schon früher beschlossene Modernisierung der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig und werden bereits im Jahr 2010 abgeschlossen.

4.5. Korridor Wil–Wattwil–Nesslau

4.5.1. Angebot

a) Wil–Wattwil

Auf dem Abschnitt Wil–Wattwil besteht mit der S9 bereits heute ein systematischer Halbstundentakt mit guten Anschlüssen in den Knoten Wattwil und Wil. Damit sind die Zielsetzungen der S-Bahn St.Gallen schon erfüllt. Der Erfolg der Linie zeigt, dass die angestrebten Verbesserungen der S-Bahn St.Gallen auch auf anderen Linien eine entsprechende Nachfragesteigerung erwarten lassen.

b) Wattwil–Nesslau

Wesentlichste Änderung ist die Durchbindung der Züge von und ins obere Toggenburg. Die Züge von Nesslau werden ab 2013 nicht mehr nach Wil, sondern nach St.Gallen–Schaffhausen geführt, womit neu eine umsteigefreie Verbindung in die Kantonshauptstadt entsteht. Sobald auf diesem Streckenabschnitt der Halbstundentakt eingeführt wird, verkehrt die zweite Verbindung weiterhin nach Wil.

4.5.2. Infrastruktur

Die Modernisierung der SBB-Bahnanlagen und Haltestellen zwischen Wil und Wattwil wurde im Jahr 2009 abgeschlossen. Die SOB-Bahnhöfe Lichtensteig und Wattwil werden zeitgleich total erneuert. Die Modernisierung der übrigen SOB-Bahnhöfe auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Nesslau beginnt ab dem Jahr 2010. Auf der Linie Nesslau–Wil werden somit bis ins Jahr 2013 sämtliche zehn Bahnhöfe modernisiert und behindertengerecht gestaltet sein. Für die halbstündlichen Kreuzungen in Bütschwil ist der dortige Bahnhof neu mit einer Personenunterführung und Aussenperrons ausgestattet, um die gleichzeitige Einfahrt von Zügen zu ermöglichen.

4.6. Korridor St.Gallen–Romanshorn

4.6.1. Angebot

Der VAE verkehrt neu ab St.Gallen statt Romanshorn. Die Abfahrtszeiten in St.Gallen werden gegenüber heute um vier bis fünf Minuten verschoben. Zwischen St.Gallen und Romanshorn werden ausschliesslich S-Bahn-Fahrzeuge eingesetzt. Im Abschnitt St.Gallen–Wittenbach erfolgt in den Hauptverkehrszeiten eine Verdichtung zum Viertelstundentakt. Zwischen St.Gallen und dem Bodensee entstehen Taktverbindungen, die den stärksten Fahrgastströmen entsprechen werden.

Als Folge der neuen Fahrlage des REX hat die Seelinie Romanshorn–Rorschach neu halbstündlichen Anschluss an die S-Bahn nach Altstätten bzw. Sargans. Die Reisezeiten von der Seelinie nach Graubünden bleiben unverändert. Es entstehen zusätzliche Umsteigeverbindungen.

4.6.2. Infrastruktur

Mit der späteren Abfahrt in St.Gallen erfolgt die Kreuzung mit dem Gegenzug nicht mehr im Bahnhof Haggenschwil-Winden, sondern bereits im Bahnhof Roggwil-Berg. Dieser SOB-Bahnhof wird im Rahmen der S-Bahn St.Gallen 2013 zu einer Kreuzungsstation mit behindertengerechter Personenunterführung ausgebaut.

Der Abschnitt profitiert zudem von den Massnahmen im Rahmen des HGV-Anschlusses, namentlich dem Umbau der Weichenverbindungen im Ostkopf St.Gallen und der SOB-Spange, welche zwischen St.Gallen und dem Bruggwaldtunnel eine Doppelspur ohne Abkreuzungen mit dem Verkehr auf der Linie St.Gallen–St.Margrethen schafft.

5. Anpassungen Busnetz

Der Ausbau des Bahnangebotes auf 2013 hat auch Auswirkungen auf das Busnetz. Das Busnetz ergänzt das Bahnangebot und führt der Bahn Passagiere zu beziehungsweise sorgt für die Feinverteilung in die Region. Das Busangebot muss deshalb an die neuen An- und Abfahrtszeiten in den Knoten angepasst werden. Die entsprechenden Planungen werden derzeit in Zusammenarbeit mit den Regionen erarbeitet. Teilweise sind dazu auch Ausbauten der Infrastruktur an den Bushöfen notwendig. Diese sind im 4. öV-Programm aufgeführt, aber nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage. Folgende Angebotsschritte zeichnen sich auf Grund der Änderungen des Bahnangebotes in den Regionen ab:

Region St.Gallen

- Die An- und Abfahrtszeiten des Fernverkehrs am Knoten St.Gallen bleiben mit Ausnahme der Eurocityzüge vorerst gleich. Dadurch besteht ab St.Gallen noch kein unmittelbarer Änderungsbedarf. Hingegen werden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn-Linien bereits zur vollen und halben Stunde gebündelt, was je nach Anschlussprioritäten und Taktichte zu Anpassungen führen kann.

Region Rorschach

- Ausrichtung des Busangebots auf Stunden-/Halbstunden-/Viertelstundenraster anstelle des hinkenden 20/40-Minutentakts.

Region Rheintal

- Ausrichtung des Busangebotes auf die Knotenzeiten in St.Margrethen, Heerbrugg, Altstätten und neu Oberriet. Die Busanschlüsse in Oberriet werden konsequent als Zubringer zur S-Bahn ausgerichtet, in Altstätten auch auf den REX-Knoten zur vollen Stunde.
- Die Wiederbedienung des Bahnhofs Oberriet wird genutzt, um ab Oberriet zur halben Stunde einen Busknoten einzurichten.

Region Werdenberg

- Anpassung auf die neuen halbstündlichen Abfahrtszeiten am Bahnhof Buchs zur Minute 15/45 und den Vollknoten Sargans zur Minute 00/30.
- Halbstundentakt Bus zwischen Buchs und Sargans als Ersatz für die nicht mehr (stündlich) bedienbaren Haltestellen Räfis-Burgerau, Weite und Trübbach (vorgezogenes Angebot auf Dezember 2009).

Region Sarganserland-Walensee

- Systematisierung auf Knotenstruktur am Bahnhof Sargans mit An- und Abfahrtszeiten zur vollen und halben Stunde.
- Neue Direktlinie Sargans–Bad Ragaz für einen Anschluss von Bad Ragaz an den Intercity in Sargans.
- Anpassungen an die veränderten Abfahrtszeiten in den halbstündlich bedienten Bahnhöfen Flums und Walenstadt.

Region Zürichsee-Linthgebiet

- Schrittweiser Ausbau des Busangebotes im Korridor Rapperswil/Rüti ZH–Eschenbach–St.Gallenkappel/Uznach, um den Viertelstundentakt der S-Bahn Zürich in die Region weiterzuführen.

Region Toggenburg

- Wegen den um eine Viertelstunde veränderten Knotenzeiten in Buchs muss die Linie Nesslau–Buchs angepasst werden. Der heutige knappe Umlauf wird um eine Viertelstunde gestreckt mit Option für zusätzliche Haltestellen.
- Der Halbstundentakt der S-Bahn St.Gallen soll auch auf der nachfragestarken Linie im Obertoggenburg im Korridor Wattwil–Wildhaus mit einem Vorläuferbetrieb Bus verwirklicht werden. Mit Einführung des Halbstundentaktes auf der Bahnstrecke Wattwil–Nesslau könnte der Halbstundentakt mit dem Bus gegebenenfalls bis nach Buchs verlängert werden.

Region Wil-Fürstenland

- Die Busfahrpläne werden auf die neuen Fahrlagen des REX und der S-Bahn in Uzwil, Flawil und Gossau angepasst.
- Ergänzung des Angebotes zu einem Halbstundentakt zwischen Wil und Uzwil (über Schwarzenbach und Henau), um die wegfallenden Halte in Algetshausen-Henau und Schwarzenbach zu ersetzen.

6. Weitere Ausbauprojekte und Planungen

6.1. Planungszyklus

Neben den im Zeitraum 2011 bis 2013 zur Realisierung vorgesehenen Ausbauprojekten für die S-Bahn St.Gallen 2013 und zum HGV- und NEAT-Anschluss der Ostschweiz befinden sich verschiedene weitere Bahninfrastrukturprojekte in der Phase der Studie, des Vorprojekts, des Bau- und Auflageprojekts oder der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung. Die Projektverantwortung liegt bei der jeweiligen Bahn als Infrastruktureigentümerin. Studien werden entweder mit den Bahnen oder direkt mit externen Ingenieurbüros ausgelöst. Die Auslöser bzw. die Besteller einer Studie müssen sich an den Kosten beteiligen.

Als Grössenordnung müssen in der Regel bis zu einem Prozent der Baukosten eines Ausbauprojekts für die Abklärungen in einer Studie eingesetzt werden. Auf etwa zwei Prozent belaufen sich die Kosten bis zum Vorprojekt und auf etwa fünf Prozent die Kosten bis zum Bau- und Auflageprojekt. Dieses bildet die Grundlage für ein Genehmigungsprojekt, d.h. ein Projektdossier, das zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung dem Bund eingereicht werden kann. Für einen Finanzierungsantrag sollte wenigstens die Stufe Vorprojekt, besser die Stufe Bau- und Auflageprojekt erreicht werden, um den Kreditantrag auf verlässlichen Zahlen und Bewertungsgrundlagen stellen zu können. Für die S-Bahn St.Gallen 2013 wird der Kreditantrag auf der Basis des Vorprojekts gestellt. Den Kredit für die Bau- und Auflageprojekte hat die Regierung im Herbst 2009 gesprochen.

Von der Auslösung einer Studie bis zur Einreichung eines Genehmigungsprojektes verstreichen wenigstens drei bis fünf Jahre. Wegen dieser langen Bearbeitungszeiträume müssen Studien für mögliche zukünftige Ausbauprojekte frühzeitig ausgelöst werden. Die im Jahr 2010 zusammen mit den SBB vorgesehene Auslösung von weiteren Projektstudien betrifft einen möglichen Realisierungshorizont ab 2015 bis 2018, also eine mögliche Weiterentwicklung der S-Bahn St.Gallen 2013. Es ist im rollenden Planungszyklus nicht zu vermeiden, dass Projekte bereits zur eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung beim Bund eingereicht werden, bevor die zuständigen politischen Gremien über den Baukredit entschieden haben.

6.2. Genehmigungsprojekte

Im Sommer 2009 haben die Appenzeller Bahnen (AB) das Projekt Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen beim Bund zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht. Die Projektsumme beläuft sich auf knapp 90 Mio. Franken. In welchem Umfang sich der Kanton St.Gallen beteiligt, ist noch nicht endgültig verhandelt. Die Regierung wird dem Kantonsrat zum gegebenen Zeitpunkt Antrag stellen. Eine Verwirklichung wäre nach Kreditentscheiden in den beiden Appenzell und St.Gallen ab 2013 möglich.

Im Herbst 2009 haben die Österreichischen Bundesbahnen das Projekt zum Ausbau der Strecke St.Margrethen–Lustenau mit Bau neuer Brücken über den Rhein und die Autobahn zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht. Die Projektsumme beträgt rund 40 Mio. Euro. Die Finanzierung ist geregelt. Der Kanton St.Gallen hat sich an den Baukosten der Eisenbahnbrücke nicht zu beteiligen. Der Bund leistet einen Beitrag von 20 Mio. Franken. Mit dem Bau soll Mitte 2010 begonnen werden. Die Fertigstellung ist im Dezember 2013 geplant.

6.3. Bau- und Auflageprojekte

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich werden die Bau- und Auflageprojekte für den Ausbau der Strecke Zürich–Ziegelbrücke vorbereitet. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt 83 bis 99,6 Mio. Franken. Die Kreditgenehmigung für die Bau- und Auflageprojekte erfolgte Ende 2009. Am Projekt sind mehrere Kantone beteiligt. Die Verwirklichung soll so erfolgen, dass alle Ausbauten auf Ende 2013 zusammen mit der Teileröffnung der Durchmesserlinie Zürich in Betrieb genommen werden können.

Die Österreichischen Bundesbahnen projektieren den Ausbau der Strecke Feldkirch–Buchs. Die Investitionen belaufen sich auf wenigstens 50 Mio. Euro. Die Projektierungskosten werden zu 60 Prozent durch das Fürstentum Liechtenstein getragen. Die Realisierung ist so vorgesehen, dass ein Halbstundentakt mit optimalen Anschlüssen in Buchs Ende 2015 eingeführt werden könnte.

6.4. Vorprojekte

Die SOB planen den Ausbau des Bahnhofs Krummenau zur einfachen Kreuzungsstation. Die baulichen Anpassungen an den Publikumsanlagen ergänzen ohnehin geplante Anpassungen an den Stellwerk- und Gleisanlagen. Die zusätzlichen Projektkosten werden auf rund 1,5 Mio. Franken geschätzt und sollen in den Mittelfristplan der SOB integriert werden. Dieser wird über den jährlichen Rahmenkredit finanziert, an dem mehrere Kantone und der Bund beteiligt sind. Das Vorprojekt ist in Arbeit. Die Verwirklichung des einfachen Projekts soll so erfolgen, dass der Ausbau per Ende 2013 zusammen mit der S-Bahn St.Gallen 2013 in Betrieb genommen werden kann.

6.5. Studien

Für die Stadtbahn Obersee liegen sowohl Studien eines externen Ingenieurbüros wie auch der SBB vor. Auf Basis der vorliegenden Ergebnisse kann Anfang 2010 das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Für die Verkehrslösung Rorschach werden städtebauliche Studien für einen ausgebauten Bahnhof Rorschach Stadt und die oberirdische Schliessung der Doppelspurlücke erstellt. Diese bilden die Grundlage für die anschliessend vorgesehene bahntechnische Studie.

In der Planungsplattform AP Ost 1. Teilergänzung wurde für die Ostschweiz auf Basis der ZEB-Investitionen und der Durchmesserlinie Zürich ein Zielfahrplan 2018-2025 ausgearbeitet. Die zur Verwirklichung der weiteren Fahrplanverbesserungen im Regionalverkehr notwendigen

Infrastrukturausbauten wurden ermittelt. Anfang 2010 werden die Ostschweizer Kantone über die Auslösung von Studienaufträgen für die auf den jeweiligen Kantonsgebieten ausgewiesenen Infrastrukturen zu befinden haben.

7. Grundlagen Infrastrukturfinanzierung / Vorfinanzierungen

7.1. Finanzierungsgefässe

In diesem Abschnitt werden die grundlegenden Gefässe der Finanzierung der Schieneninfrastruktur in der Schweiz dargelegt. Die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Schieneninfrastruktur erfolgt zurzeit über vier Gefässe:

- den Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds);
- den Infrastrukturfonds;
- die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB;
- und Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG / Rahmenkredite des Bundes für konzessionierte Transportunternehmen.

Grosse Infrastrukturvorhaben wie NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung werden über den FinöV-Fonds finanziert. Für den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Netzes stehen die Leistungsvereinbarungen Bund-SBB und die Rahmenkredite für die KTU zur Verfügung. Der Infrastrukturfonds dient zur Finanzierung von Verkehrswegen in den Agglomerationen und zur Fertigstellung sowie Ergänzungen des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Aufgrund der heutigen finanziellen Ausgangslage werden die Mittel für neue Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Zukunft knapp sein. Jede Neuinvestition löst ausserdem Folgekosten aus (Unterhalts-, Betriebs- und Abschreibungskosten). Eine strenge Prioritätensetzung ist deshalb unausweichlich. Vorrang haben dabei jene Projekte, welche die Funktionalität der Netze gewährleisten.

7.2. Eisenbahn-Grossprojekte / FinöV-Fonds

7.2.1. Eisenbahn-Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, HGV und Lärmschutz

Die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte erfolgt über einen Fonds mit eigener Rechnung. Die Mittel aus Abgaben und Steuern werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Diese Mittel stammen aus zwei Dritteln der Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgaben, aus der Mineralölsteuer (für 25 Prozent der Kosten der NEAT) und der Mehrwertsteuer (ein Promille). Der Bund kann dem Fonds in beschränktem Mass Vorschüsse gewähren. Ab dem Jahr 2018 wird die Hälfte der Fondseinnahmen zur Rückzahlung der Bevorschussung verwendet. Insgesamt umfasst der FinöV-Fonds ein Investitionsvolumen von 30,5 Mrd. Franken (Preisstand 1995) für die Verwirklichung der vier Grossprojekte NEAT, Bahn 2000, HGV und Lärmschutz.

7.2.2. Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

a) Ausgangslage

Die Infrastrukturausbauten von ZEB bauen auf den bestehenden FinöV-Projekten (Bahn 2000, NEAT und HGV) auf und ergänzen diese. Finanziell stehen dafür – unter Beachtung der Fondsliquidität – die mit den anderen drei Grossprojekten bis ins Jahr 2030 noch nicht verpflichteten Mittel im FinöV-Fonds zur Verfügung. Grundidee ist eine Ausdehnung des so genannten Knotenprinzips auf weitere wichtige Bahnhöfe, namentlich Biel, Lausanne und St.Gallen. Lausanne und Bern, Biel und Zürich sowie Zürich und St.Gallen sollen neu je in einer Fahrzeit von knapp einer Stunde verbunden werden. Für das Erreichen der Fahrzeitziele auf der Ost-West-Achse sowie die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Schienennetz sind in der ganzen Schweiz verschiedene Infrastrukturinvestitionen erforderlich.

ZEB-Ausbauten nützen auch dem Güterverkehr. Investitionen auf der Nord-Süd-Achse dienen der optimalen Nutzung des Gotthard-Basistunnels. Auch im Ost-West-Verkehr kann der zunehmenden Güterverkehrsnachfrage mit Einzelmassnahmen entsprochen werden.

b) Vorfinanzierungen

Die Investitionen von ZEB werden 5,4 Mrd. Franken (Preisstand 2005) umfassen. Nicht alle Projekte können jedoch gleichzeitig realisiert werden; die dafür nötigen Gelder aus dem FinöV-Fonds stehen in Jahrestanchen voraussichtlich in den Jahren 2015 bis 2030 zur Verfügung. Eine Möglichkeit für die frühere Verwirklichung ist eine Vorfinanzierung von ZEB-Infrastrukturelementen durch die Kantone. Diese können zum Beispiel im Hinblick auf ihre Regionalverkehrsentwicklung an einer frühzeitigen Verwirklichung der Infrastruktur interessiert sein. Mit Art. 12 Abs. 3 des ZEBG wurde die rechtliche Grundlage für eine Vorfinanzierung durch die Kantone und Private geschaffen.

Vorfinanzierungsvereinbarungen zwischen den SBB und dem jeweiligen Kanton müssen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt werden. Sonst gibt es keinen Anspruch auf Rückzahlungen. Sie sind an folgende Bedingungen geknüpft, die das BAV den Kantonen im Februar 2009 mitgeteilt hat:

- Die Projekte müssen vom Parlament rechtskräftig beschlossen und finanziert sein. Demgegenüber können Projekte, die von den eidgenössischen Räten noch nicht abschliessend beschlossen wurden, namentlich die im Rahmen von Bahn 2030 zur Diskussion stehenden Vorhaben, noch nicht Gegenstand einer Vorfinanzierung durch die Kantone werden.
- Die Vorfinanzierung erfolgt durch zinslose, rückzahlbare Darlehen der Kantone an das Bahnunternehmen.
- Die Vorfinanzierungsvereinbarung hält die Höhe der Rückzahlungsbeträge sowie die Rückzahlungsdauer fest. Diese werden aus dem «Realisierungs- und Zahlungsplan des Bundes für das ZEB-Angebot» abgeleitet.

Daraus wird klar ersichtlich, dass die Bereitschaft der Kantone zur Vorfinanzierung allein nicht genügt. Eine Vorfinanzierung kann nur für Projekte erfolgen, deren Finanzierung durch einen rechtsverbindlichen Beschluss der eidgenössischen Räte bewilligt worden ist und wenn ein konkreter Umsetzungsplan für das ZEB-Angebot gemäss Art. 4 ZEBG vorliegt. Der rechtsverbindliche Beschluss der eidgenössischen Räte liegt mit der Verabschiedung des ZEBG vor, die Umsetzungsplanung für das ZEB-Angebot wurde durch die SBB und den Bund Ende November 2009 vorgestellt.

7.3. Agglomerationsprojekte / Infrastrukturfonds

7.3.1. Ausgangslage

Aus dem Infrastrukturfonds stehen während 20 Jahren 6 Mrd. Franken für den Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Das eidgenössische Parlament hat davon bereits rund 2,6 Mrd. Franken für 23 dringende und baureife Projekte freigegeben.

In der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr zeigt der Bundesrat auf, wie die verbleibenden 3,4 Mrd. Franken verwendet werden sollen. Dieser Betrag soll etappiert freigegeben werden:

- ab 2011: 1,5 Mrd. Franken (A-Liste)
- ab 2015: voraussichtlich weitere 1,2 Mrd. Franken (B-Liste)
- ab 2019: 700 Mio. Franken für noch nicht unterstützte Agglomerationen (Reserve)

In den Jahren 2008 bis 2014 belasten die freigegebenen Mittel von 2,6 Mrd. Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Mitfinanzierung der dringlichen Projekte für den Agglomerationsverkehr den Fonds in starkem Masse. Als Folge davon stehen in den Jahren 2015 und 2016 nur wenige Mittel für die anschliessenden Agglomerationsprogramme zur

Verfügung. Die Finanzierung der Agglomerationsprogramme 2011 bis 2014 kann somit erst nach Abschluss der dringlichen Projekte und wenn wieder genügend Fondsmittel bereitstehen, d.h. frühestens ab 2017, angegangen werden.

7.3.2. Beiträge Bund

Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (SR 725.13) geschaffen worden. Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs erfolgen auf der Grundlage von Programmen.

Der Bund hat die Ende 2007 eingereichten Programme der Agglomerationen geprüft. Gestützt darauf hat der Bundesrat am 19. Dezember 2008 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr eröffnet. Die Vernehmlassung dauerte bis Mitte April 2009. Der Bundesrat hat die entsprechende Botschaft am 11. November 2009 verabschiedet. Das Parlament wird über die Freigabe der im Infrastrukturfonds reservierten Bundesbeiträge für die erste Periode 2011 bis 2014 Mitte/Ende 2010 beschliessen. Nach Vorliegen der Finanzierungszusicherung des Bundes kann mit dem Bau der Infrastrukturvorhaben voraussichtlich Anfang 2011 begonnen werden.

Der Bund hat für die eingereichten Agglomerationsprogramme jeweils einen Prüfbericht erstellt. Gemäss Prüfbericht über das Agglomerationsprogramm St.Gallen/Rorschach-Arbon vom 30. Oktober 2009 stellt der Bund für die Infrastrukturausbauten der S-Bahn St.Gallen eine Mitfinanzierung von 40 Prozent in Aussicht. Dies ist der Höchstsatz, den der Bund aufgrund der geprüften Agglomerationsprogramme 2011 bis 2014 ausrichten wird. Die verbleibenden 60 Prozent sind durch den Kanton St.Gallen zu finanzieren.

7.3.3. Vorfinanzierungen

Eine frühzeitige Verwirklichung von Infrastrukturelementen kann – im Hinblick auf die Regionalverkehrsentwicklung – im Interesse der Agglomerationen oder Kantone sein. Da die Mitfinanzierung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen bundesseitig zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird, müssen die Agglomerationen bzw. die Kantone Verzögerungen in Kauf nehmen oder selber die Vorfinanzierung des Bundesanteils übernehmen. Der Bundesrat weist in der Botschaft vom 11. November 2009 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr auf diese Möglichkeit hin. Voraussetzung dafür ist, dass die mit dem Bundesbeschluss beantragten Mittel von 1,5 Mrd. Franken für die Projekte der sogenannten «A-Liste» durch das eidgenössische Parlament freigegeben werden. Eine Verzinsung der vorfinanzierten Bundesbeiträge ist nicht vorgesehen.

7.4. SBB und Privatbahnen

7.4.1. Leistungsvereinbarungen Bund-SBB

Der Bund stellt den SBB in vierjährigen Leistungsvereinbarungen Mittel zur Verfügung, damit die SBB ihre Fahrwege und festen Anlagen betreiben, erhalten und erneuern kann. Davon ausgenommen ist die Finanzierung grosser Neubauten. Für die Aushandlung und den Abschluss der Leistungsvereinbarung auf Seiten des Bundes ist der Bundesrat zuständig, das Parlament genehmigt diese anschliessend in einem Bundesbeschluss und stellt die Finanzen zur Verfügung.

Der Zahlungsrahmen wird aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert und untersteht der Schuldenbremse. Der Grossteil der Mittel wird für die Substanzerhaltung und die Finanzierung der ungedeckten Kosten des Betriebes der SBB-Infrastruktur beansprucht. An Neuinvestitionen bzw. Erweiterungsinvestitionen sollen sich die jeweiligen Kantone beteiligen.

Die Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 fällt in die nächsten beiden Leistungsvereinbarungen Bund-SBB ab 2011, welche noch nicht vorliegen. Der Umfang des globalen Zahlungsrahmens und des Anteils an Neuinvestitionen ist noch nicht beschlossen. Gemäss Planung der SBB werden in den nächsten Leistungsvereinbarungen die knappen Mittel für Erweiterungsinvestitionen für schon begonnene Projekte beansprucht. Da die durch den Kanton St.Gallen zu finanzierenden Infrastrukturvorhaben für die S-Bahn St.Gallen 2013 aus dem Infrastrukturfonds finanziert werden sollen, fliessen keine Mittel aus den Leistungsvereinbarungen Bund-SBB an die S-Bahn St.Gallen 2013.

7.4.2. Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG / Rahmenkredite des Bundes

Das eidgenössische Parlament hat einen 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007-2010 im Umfang von 800 Mio. Franken bewilligt. Voraussichtlich im Jahr 2010 wird das eidgenössische Parlament über einen anschliessenden 10. Rahmenkredit befinden. Über die Rahmenkredite soll die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen für die nächsten Jahre sichergestellt werden. Sie folgt seit dem Jahr 2007 den Grundzügen, die in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB festgelegt wurden.

Nach Art. 56 EBG können den Privatbahnen und Busunternehmen des Regionalverkehrs (auch konzessionierte Transportunternehmen bzw. KTU genannt) Beiträge und Darlehen zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen gewährt werden, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht werden. Bund und Kantone unterstützen Investitionsvorhaben der KTU, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rückzahlbaren Darlehen. Sie schliessen mit den KTU jährlich Programmvereinbarungen oder Objektvereinbarungen zur Gewährung von Investitionsdarlehen für den Erhalt und Ausbau der Privatbahninfrastruktur ab. Der Kanton St.Gallen beteiligt sich an der Infrastrukturfinanzierung nach Art. 56 EBG der SOB, der Thurbo, der AB und der Frauenfeld-Wil-Bahn.

7.5. Kanton

7.5.1. Ausgangslage

Der Kanton beteiligt sich – je nach Finanzierungsart – ergänzend zu den Bundesfinanzierungen. Die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind im Kanton St.Gallen im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5; abgekürzt GöV) und im Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG EBG) geregelt.

7.5.2. Infrastruktur SBB

Der Ausbau der SBB-Infrastruktur richtet sich nach den rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens. Die Kantone werden von den SBB, insbesondere bei Erweiterungs- und Kapazitätsausbauten, in den Planungsprozess miteinbezogen. Bei Ausbauten zur Kapazitätssteigerung im Regionalverkehr – wie etwa im Fall der S-Bahn St.Gallen – haben sich die Kantone massgeblich an den Kosten zu beteiligen.

Das GöV ermöglicht es dem Kanton St.Gallen, sich an Investitionen zu beteiligen, welche die Verkehrsbedienung erheblich verbessern (Art. 8 Abs. Bst. a GöV). Dies trifft im besonderen Mass auch für die Ausbauten der S-Bahn St.Gallen zu.

Nach Art. 21 Bst. c GöV ist für Beiträge bis 6 Mio. Franken die Regierung zuständig. Kantonsbeiträge an technische Verbesserungen über 6 Mio. Franken sind dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen zu unterbreiten.

7.5.3. Infrastruktur KTU

Mit dem EG EBG hat sich der Kanton St.Gallen dazu verpflichtet, Beiträge an Investitionen der KTU zu leisten (Art. 1 Bst. a EG EBG).

Die st.gallischen Anteile an der Infrastrukturfinanzierung nach Art. 56 EBG beruhen auf der heute jeweils gültigen interkantonalen Aufteilung und dem neuen Verteilschlüssel zwischen Bund und Kanton, der seit 1. Januar 2008 mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen gilt. Nach der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) trägt der Bund bei technischen Verbesserungen der KTU 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Nach Art. 7 EG EBG beschliesst die Regierung über Kantonsbeiträge an technische Verbesserungen bis 6 Mio. Franken. Darüber hinausgehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet. Beiträge an technische Verbesserungen der KTU nach Art. 56 EBG werden in jährlichen Programmvereinbarungen oder Objektvereinbarungen mit den Beteiligten geregelt. Diese Verträge enthalten insbesondere Bestimmungen über Art und Umfang der Leistungen sowie über die Zahlungsmodalitäten.

8. Kosten, Finanzierung und Kreditbedarf

8.1. Infrastruktur

Die Infrastrukturplanung für die S-Bahn St.Gallen baut auf den HGV-Infrastrukturmodulen St.Gallen–St.Margrethen und St.Margrethen–Sargans auf. Die Projektierung und teilweise bereits die Verwirklichung sind im Gang. Die Inbetriebnahme der HGV-Ausbauten bis Dezember 2013 wurde im MoU vereinbart. Die Projektierung und die Umsetzung der S-Bahn-Projekte werden mit denjenigen der HGV-Module abgestimmt.

Die Verwirklichung der S-Bahn St.Gallen 2013 setzt folgende Infrastruktur-Module mit Gesamtkosten von 200,38 Mio. Franken voraus:

Nr.	Infrastrukturmodule	Kosten (in 1'000 Fr.) ⁵
1	Bahnhof Au: Ausbau Kreuzungsstation	12'800
2	Bahnhof Altstätten: Anpassung Publikumsanlagen ⁶	3'400
3	Strecke Altstätten-Sargans: Beschleunigung	41'800
4	Strecke Buchs-Neugrüt: Zugfolgezeiten	-- ⁷
5	Bahnhof Sargans: Ausbau Bahnhof	12'000
6	Bahnhof Salez-Sennwald: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr	9'600
7	Strecke Lichtensteig-Wattwil: Ausbau	1'500
8a	Strecke Schachen-Schachen West: Ausbau Doppelspur einschliesslich Anteil Degersheim	28'000
8b	Strecke Schachen-Schachen West: Anteil für den Substanzerhalt	14'600
9	Bahnhof Roggwil-Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation	18'000

⁵ ohne MWSt.

⁶ bereits realisiert.

⁷ durch die HGV-Ausbauten im Rheintal erübrigen sich die ursprünglich geplanten Massnahmen zur Kapazitätssteigerung (Zugfolgezeiten) der Strecke Buchs-Neugrüt.

Nr.	Infrastrukturmodule	Kosten (in 1'000 Fr.) ⁸
10	Strecken Schwarzenbach-Uzwil und Flawil-Gossau: Zugfolgezeiten	7'800
11	Bahnhof St.Gallen: zusätzliche Perronkante ohne Option 220m Perron	13'440
12	Bahnhof Rebstein-Marbach: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr / Bahnhof Oberriet: Ausbau zur Kreuzungsstation / Bahnhof Rüthi: Anpassung Publikumsanlagen	29'400
13	Bahnhof Sevelen: Anpassung Publikumsanlagen	2'280
14	Bahnhof Uznach: Perronverlängerung und Erhöhung Geschwindigkeit Gleis 1	5'760
	Total	200'380

Die S-Bahn-Module wurden seit September 2007 auf Stufe Vorprojekt weiterbearbeitet und die Kostenschätzungen konkretisiert (Preisbasis Dezember 2008, Bandbreite +/- 20 Prozent). Die Kostenangaben für die Infrastrukturmodule Nr. 10 bis 14, welche voraussichtlich über den Infrastrukturfonds finanziert werden (vgl. Abschnitt 8.4.1 dieser Botschaft), basieren auf der oberen Bandbreite. Wird für die Infrastrukturmodule Nr. 10 bis 14 die untere Bandbreite berücksichtigt, so liegen die Gesamtkosten bei 190,6 Mio. Franken (100 Prozent). Sie fallen im Vergleich zu den Angaben im 4. öV-Programm – bei welchen es sich teilweise um Kostenschätzungen auf Stufe Studie handelte – um 5,1 Mio. Franken höher aus (185,5 Mio. Franken = 100 Prozent).

8.2. Angebot

8.2.1. Ungedeckte Kosten / Abgeltung

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen wird das Angebot im Vergleich zum Fahrplan 2008 um rund 2,4 Mio. Zugkilometer oder 34 Prozent zunehmen (Vergleich Offerten 2008 mit Richtofferten S-Bahn St.Gallen). Der Rollmaterialbedarf hingegen steigt deutlich geringer. Dies, weil der Einsatz des Rollmaterials mit dem bestehenden Fahrplan auf einigen Linien effizienter gestaltet werden kann. Dazu einige Beispiele:

- So ist die geplante Verlängerung des REX von St.Gallen nach Wil ohne zusätzliches Rollmaterial möglich (ohne diese Verlängerung hätte der REX in St.Gallen eine Standzeit von fast einer Stunde);
- Auf einigen Linien können grosse Kompositionen durch kleinere ersetzt werden (z.B. auf dem Abschnitt St.Gallen–Romanshorn, der neu mit der S3 statt dem VAE bedient wird);
- Im Regionalverkehr zwischen Ziegelbrücke und Chur kann dank dem S-Bahnkonzept ab 2013 eine ganze Komposition eingespart werden.

Dank solcher Massnahmen können die Kosten erheblich gesenkt werden. Vor allem die Optimierungen der Umläufe sind dafür verantwortlich, dass der massive Ausbau des Angebots nicht zu einer linearen Kostenzunahme führt.

Für das Fahrplanangebot 2008 bezahlten die Besteller im Durchschnitt rund Fr. 16.50 je Zugkilometer. Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen sinken diese Kosten um knapp Fr. 3.– auf rund Fr. 13.50 je Zugkilometer. Dies entspricht einer durchschnittlichen Kostenreduktion von etwa 18 Prozent, was die Effizienz des neuen Konzepts deutlich sichtbar macht.

In den nächsten Jahren wird der Ersatz oder die Erneuerung einzelner Fahrzeuge notwendig, unabhängig von der Einführung der S-Bahn St.Gallen. Dies führt zu Mehrkosten, die ohnehin anfallen. Zu diesen Fahrzeugen zählen sechs Pendelzüge der SOB, vier Pendelzüge der SBB

⁸ ohne MWSt.

sowie das Rollmaterial für den REX. Dieses Rollmaterial steht kurz vor dem Ablauf der technischen Lebensdauer. Zudem erfordert das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) bis spätestens im Jahr 2014 Anpassungen an den Fahrzeugen und bis spätestens im Jahr 2024 den Einsatz von Niederflurwagen. Für diesen Erneuerungsbedarf entstehen Mehrkosten von schätzungsweise 3,7 Mio. Franken je Jahr. Der Anteil des Kantons St.Gallen beläuft sich auf etwa 3,1 Mio. Franken.

Basierend auf dem neuen S-Bahnkonzept erstellten die drei für den Betrieb verantwortlichen Transportunternehmen SBB, SOB und Turbo je Linie Richtofferten zur Abschätzung der ungedeckten Kosten (Abgeltung). Diese Richtofferten basieren auf den unternehmensspezifischen Kalkulationssätzen, welche auch für die jährlichen Offerten an die Besteller (Bund und Kantone) verwendet werden. Die Kalkulationssätze sind mit dem Mengengerüst je Linie bezüglich Zugkilometer, Einsatz- und Personalstunden, Fahrzeugbedarf sowie Fahrzeugtyp zu Plankosten hochgerechnet (Preisbasis 2008, +/- 30 Prozent). Die Planerlöse je Linie sind auf Grundlage der Nachfrageprognose hergeleitet.

Im Vergleich zum Fahrplanangebot 2008 ergibt sich durch den Ausbau des gesamten Regionalverkehrsangebots gemäss S-Bahnkonzept ein Mehrbedarf an Abgeltungen für den Kanton St.Gallen von jährlich wiederkehrend insgesamt 7,5 Mio. Franken (netto, ohne Gemeindebeiträge).

8.2.2. Bund

Der Anteil des Kantons St.Gallen an den ungedeckten Kosten wird brutto, d.h. ohne allfälligen Bundesbeitrag, ausgewiesen. Zur Zeit beteiligt sich der Bund an den ungedeckten Kosten für das bestellte Regionalverkehrsangebot mit 45 Prozent. Der Bundesbeitrag ist jedoch an die sogenannte Kantonsquote gebunden. Sie stellt den maximalen Bundesbeitrag an der Finanzierung des Regionalverkehrs dar und wird jährlich festgelegt. Liegen die ungedeckten Kosten über der Kantonsquote, tragen die Kantone 100 Prozent der Restfinanzierung. Inwieweit der Bund die Kantonsquote für das Mehrangebot der S-Bahn St.Gallen erhöhen wird und sich somit an der Mehrabgeltung beteiligt, ist noch offen.

8.2.3. Kanton und Gemeinden

Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen ergeben sich für den Kanton und die Gemeinden mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen voraussichtlich folgende ungedeckte Mehrkosten je Jahr (Angaben in 1'000 Franken):

	ungedeckte Kosten S-Bahn 2013 brutto⁹	ungedeckte Mehrkosten Fahrzeug- ersatz¹⁰	ungedeckte Kosten S- Bahn 2013 netto	ungedeckte Mehrkosten Fahrplan 2008	ungedeckte Mehrkosten S-Bahn 2013
Total alle Kantone	79'900	-3'700	76'200	-53'000	23'200
Anteil Kt. St.Gallen und Gemeinden	56'200	-3'100	53'100	-41'500	11'600
Anteil Gemeinden	19'700	-1'100	18'600	-14'500	4'100
Anteil Kt. St.Gallen ¹¹	36'500	-2'000	34'500	-27'000	7'500

Der Anteil des Kantons St.Gallen am Fahrplanangebot 2008 basiert auf dem aktuellen interkantonalen Verteilschlüssel (ikV). Da das Angebot auf verschiedenen Linien ändert, muss der ikV für alle Linien gemäss S-Bahnkonzept neu festgelegt werden. Weil der Fahrplan im Detail noch nicht festgelegt wurde, basiert der provisorisch überarbeitete ikV ausschliesslich auf der

⁹ Richtofferten, Preisbasis 2008, +/- 30 Prozent.

¹⁰ ordentliche Massnahme zur Umsetzung des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes.

¹¹ ohne allfällige Bundesbeiträge.

Linienlänge auf Kantonsgebiet (statt wie üblich auf der Linienlänge auf Kantonsgebiet und der Verkehrsbedienung der Stationen).

Die Angaben über die ungedeckten Kosten basieren auf Richtofferten (Stand 2008, +/- 30 Prozent). Inwieweit sich der Bund an den Mehrkosten beteiligen wird, ist noch offen. Deshalb sind die Angaben ohne Bundesbeiträge ausgewiesen. Somit ist der mutmassliche Abgeltungsbedarf (ungeddeckte Mehrkosten) für die S-Bahn St.Gallen 2013 mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die weiteren Ausbauschritte auf den bestehenden S-Bahnlinien in den Jahren 2009 und 2013 gemäss 4. öV-Programm dazu führen, dass die effektive Differenz zwischen den ungedeckten Kosten vor Einführung der S-Bahn (Stand 2008) und nach Einführung der S-Bahn (Stand 2014) geringer ausfallen wird. Die ausgewiesenen ungedeckten Mehrkosten nehmen mit dem fortschreitenden Angebotsausbau in den Jahren 2009 bis 2013 ab. Dies ist jedoch abhängig davon, in welchem Ausmass die im 4. öV-Programm aufgeführten Massnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden können.

8.3. Wirtschaftlichkeit

Bei der Planung des Infrastrukturbedarfs für den Ausbau der S-Bahn St.Gallen 2013 wurden Angebots-, Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept sorgfältig aufeinander abgestimmt. Die Planungen haben sich am finanziellen Rahmen orientiert, der durch Kosten-Nutzen-Überlegungen und technische Randbedingungen festgelegt wurde. Diese Vorgehensweise hat dazu geführt, dass in einzelnen Fällen Kompromisse eingegangen werden mussten, um das Mögliche vom Wünschbaren zu trennen. Massnahmen mit geringen Infrastrukturkosten und grosser Wirkung wurden gegenüber teuren Massnahmen mit kleinen Nachfrageeffekten bevorzugt.

Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) durch das Büro Ecoplan, Bern, erstellt, um den volkswirtschaftlichen Nutzen der Angebotserweiterungen und der dafür notwendigen Infrastrukturausbauten aufzuzeigen. Die KNA beruht auf einer für das BAV entwickelten Methode für die Bewertung des ZEB-Kernangebots und analogen Methoden für den Strassenverkehr. Als Ergebnis der KNA wird die Differenz zwischen dem untersuchten Angebotsmodul und dem Referenzfall ausgewiesen. Dazu werden Annuitäten verwendet, d.h. durchschnittliche jährliche Beträge während den Jahren 2014 bis 2053 (Inbetriebnahme und 40 Jahre Betrachtungszeitraum). Die Betrachtungen und Bewertungen in der KNA wurden für den Nord- und Südteil des Kantons vorgenommen, damit auch beurteilt werden kann, ob ein schrittweiser Ausbau zweckmässig wäre, falls das Ergebnis der KNA für den Nord- und Südteil unterschiedlich ausfallen würde.

Das Untersuchungsergebnis der KNA ist ausgesprochen positiv ausgefallen:

- Die Angebotsverbesserungen führen im Nord- und Südteil zu einer deutlichen Erhöhung der Nachfrage. Dadurch steigen die Erlöse massgeblich an.
- Da das bestehende Angebot vergleichsweise ineffizient produziert werden muss, führt eine Optimierung der Fahrzeugumläufe mit dem neuen Angebotskonzept der S-Bahn St.Gallen im Nordteil zu ausserordentlich positiven betriebswirtschaftlichen Ergebnissen.
- Durch die Ergänzungen im Südteil wird das gute Ergebnis des Nordteils positiv beeinflusst. Aus Sicht des gesamten Bahnsystems lohnen sich sowohl die Ausbauten im Nord- wie im Südteil des Kantons, wobei die Ergebnisse je nach Gebiet unterschiedlich ausfallen.
- Aus volkswirtschaftlicher Sicht sind zusätzlich hohe Reisezeitgewinne (einschliesslich Taktverdichtungen) möglich. Wegen des Umsteigens vom Auto auf den Zug kann eine Abnahme der Strassenverkehrsunfälle erwartet werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luft) dürften eher unbedeutend sein.

Umfassende Sensitivitätsanalysen zeigen, dass diese Untersuchungsergebnisse stabil sind. Selbst wenn alle unsicheren Annahmen so gewählt werden, dass das Ergebnis möglichst schlecht ausfällt (worst case), so wird einzig das betriebswirtschaftliche Ergebnis des Südteils geringfügig negativ, während das betriebswirtschaftliche Ergebnis des Nordteils und des Ge-

samtprojektes sowie das volkswirtschaftliche Ergebnis des Nord- und Südteils immer positiv bleiben. Die Studie kommt zum Schluss, dass die Umsetzung der geplanten Ausbauten der S-Bahn St.Gallen ohne Bedenken empfohlen werden kann.

8.4. Finanzierung

Die Verwirklichung der S-Bahn St.Gallen 2013 setzt folgende 14 Infrastruktur-Module voraus, die über verschiedene Gefässe finanziert werden:

Nr.	HGV-Module (FinöV-Fonds)	Kosten (in 1'000 Fr.) ¹²
1	Bahnhof Au: Ausbau Kreuzungsstation	12'800
2	Bahnhof Altstätten: Anpassung Publikumsanlagen ¹³	3'400
3	Strecke Altstätten-Sargans: Beschleunigung	41'800
4	Strecke Buchs–Neugrüt: Zugfolgezeiten	.. ¹⁴
5	Bahnhof Sargans: Ausbau Bahnhof	12'000
	Total	70'000

Nr.	ZEB-Modul (FinöV-Fonds)	Kosten (in 1'000 Fr.) ¹⁵
6	Bahnhof Salez-Sennwald: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr	9'600
	Total	9'600

Nr.	NEAT-Module (FinöV-Fonds)	Kosten (in 1'000 Fr.) ¹⁶
7	Strecke Lichtensteig-Wattwil: Ausbau	1'500
8a	Strecke Schachen–Schachen West: Ausbau Doppelspur einschliesslich Anteil Degersheim	28'000 ¹⁷
	Total	29'500

Nr.	SOB-Modul (Darlehen Art. 56 EBG)	Kosten (in 1'000 Fr.) ¹⁵
8b	Strecke Schachen-Schachen West: Anteil für den Substanzerhalt	14'600
9	Bahnhof Roggwil-Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation	18'000
	Total	32'600

¹² Preisbasis Oktober 2003, ohne MWSt.

¹³ bereits realisiert.

¹⁴ durch die HGV-Ausbauten im Rheintal erübrigen sich die ursprünglich geplanten Massnahmen zur Kapazitätssteigerung (Zugfolgezeiten) der Strecke Buchs–Neugrüt.

¹⁵ Preisbasis Juli 2008, Wert obere Bandbreite (entspricht 120 Prozent), ohne MWSt.

¹⁶ Preisbasis Januar 2008, +/- 30 Prozent, ohne MWSt.

¹⁷ Darin enthalten ist ein Anteil von 6,5 Mio. Franken für den NEAT-Ausbau der Doppelspur Degersheim West, der durch den Kanton St.Gallen zu tragen ist.

Nr.	SBB-Module S-Bahn St.Gallen 2013 (Infrastrukturfonds)	Kosten (in 1'000 Fr.) ¹⁸
10	Strecken Schwarzenbach–Uzwil und Flawil–Gossau: Zugfolgezeiten	7'800 ¹⁹
11	Bahnhof St.Gallen: zusätzliche Perronkante ohne Option 220m Perron	13'440
12	Bahnhof Rebstein-Marbach: Anpassung Publikumsanlagen/Kreuzung Güterverkehr / Bahnhof Oberriet: Ausbau zur Kreuzungsstation / Bahnhof Rüthi: Anpassung Publikumsanlagen	29'400
13	Bahnhof Sevelen: Anpassung Publikumsanlagen	2'280
14	Bahnhof Uznach: Perronverlängerung und Erhöhung Geschwindigkeit Gleis 1	5'760
	Total	58'680

a) *HGV-Module (FinöV-Fonds)*

Für die HGV-Ausbauten im Rheintal fallen Kosten von 70 Mio. Franken an. Der Bund finanziert diese Ausbauten über den FinöV-Fonds.

b) *ZEB-Modul (FinöV-Fonds)*

Im Rahmen von ZEB haben die eidgenössischen Räte unter anderem auch Ausbaumassnahmen im Rheintal zugestimmt. Darunter fällt das Infrastrukturmodul Salez-Sennwald mit 9,6 Mio. Franken (dieser Wert entspricht der oberen Bandbreite von 120 Prozent). Da der Bund aus dem FinöV-Fonds nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stellen kann, um alle Projekte gleichzeitig zu realisieren, muss eine Vorfinanzierungslösung getroffen werden. Der Kanton St.Gallen muss dieses Infrastrukturelement vorfinanzieren, um den Inbetriebnahmezeitpunkt der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 nicht zu gefährden. Mit dem ZEB-Gesetz wurde die rechtliche Grundlage für eine solche Vorfinanzierung geschaffen.

c) *NEAT-Module (FinöV-Fonds)*

Für die Infrastrukturmodule auf der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau (Schachen–Schachen West und Lichtensteig-Wattwil) fallen Gesamtkosten von 44,1 Mio. Franken an. Davon wird der Bund 23 Mio. Franken aus dem FinöV-Fonds finanzieren (NEAT-Mittel). Die Finanzierung der Ausbauten zwischen Lichtensteig und Wattwil ist über die bereits bewilligten FinöV-Kredite der 1. Ausbauphase sichergestellt (1,5 Mio. Franken). Ende November 2009 genehmigte der Bundesrat zudem die Finanzierungsvereinbarung mit der SOB über den FinöV-Anteil am Ausbau Schachen–Schachen West im Rahmen der 2. Ausbauphase der NEAT-Strecke St.Gallen–Arth-Goldau (21,5 Mio. Franken). Für die Vorteile, die sich für die S-Bahn St.Gallen ergeben, hat sich der Kanton St.Gallen mit 6,5 Mio. Franken am NEAT-Ausbau der Doppelspur Degersheim West zu beteiligen. Zudem entfällt ein Anteil von 14,6 Mio. Franken als Substanzerhaltungsbeitrag auf den Doppelspurausbau Schachen–Schachen West, der über Darlehen nach Art. 56 EBG zu finanzieren ist (siehe nachfolgender Bst.d).

d) *Darlehen Art. 56 EBG*

Es ist vorgesehen, dass der Bund sowie die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau der SOB ein bedingt rückzahlbares Darlehen nach Art. 56 EBG über 18 Mio. Franken für den Ausbau des Bahnhofs Roggwil-Berg zur Kreuzungsstation und einen Anteil von 14,6 Mio. Franken als Substanzerhaltungsbeitrag an das Projekt Doppelspur Schachen-Schachen West leisten. Die Bereitstellung der Mittel für diese Projekte soll im Rahmen der ordentlichen Programmvereinbarungen zur Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen sichergestellt werden (Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG).

¹⁸ Stand Vorprojekt, Preisbasis Dezember 2008, Wert obere Bandbreite (entspricht 120 Prozent), ohne MWSt.

¹⁹ es ist davon auszugehen, dass der Bund einen Beitrag an dieses Modul aus ZEB-Mitteln (FinöV-Fonds) finanziert. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind im Gange.

Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehensbeitrag von 32,6 Mio. Franken beläuft sich nach dem aktuellen Verteilschlüssel zwischen dem Bund und den Nachbarkantonen auf 44,85 Prozent oder rund 14,6 Mio. Franken.

Die Programmvereinbarungen werden jeweils für ein Jahr abgeschlossen. Die Finanzierungsbeschlüsse über die Darlehen nach Art. 56 EBG an die SOB werden dem Kantonsrat separat zum Entscheid unterbreitet, weil Bund und Kantone erst nach Vorliegen der entsprechenden Programmvereinbarungen über die Finanzierung dieser Darlehen entscheiden können. Der Darlehensbedarf für die jährlichen Programmvereinbarungen wird jeweils im Vorjahr festgelegt.

e) SBB-Module S-Bahn St.Gallen (Infrastrukturfonds)

Ende 2007 wurden mit dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach Ausbaumasnahmen für die S-Bahn St.Gallen im Umfang von 49 Mio. Franken zur Finanzierung über den Infrastrukturfonds angemeldet. Gemäss Botschaft des Bundesrates vom 11. November 2009 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr anerkennt der Bund Massnahmen in der sogenannten «A-Liste» von total 49,9 Mio. Franken und stellt eine Teilfinanzierung von 40 Prozent oder 19,96 Mio. Franken (Projektkosten Preisbasis September 2007, +/- 30 Prozent, ohne MWSt.) in Aussicht. Die verbleibenden 60 Prozent sind durch den Kanton St.Gallen zu finanzieren.

Für die Infrastrukturmodule Nr. 10 bis 14 veranschlagen die SBB die Kosten in einer Bandbreite von 48,9 bis 58,68 Mio. Franken (Stand Vorprojekt, Preisbasis Dezember 2008.). Der untere Betrag von 48,9 Mio. Franken entspricht 100 Prozent, der obere Betrag von 58,68 Mio. Franken gibt den möglichen Maximalwert von 120 Prozent an. Die Bandbreite von 20 Prozent beruht auf Erfahrungswerten der SBB, die vom Kanton nicht überprüft werden können. Wird der obere Betrag von 58,68 Mio. Franken überschritten, liegen aus Sicht des Kantons unvorhersehbare Mehrkosten vor.

Die 48,9 Mio. Franken entsprechen dem Kostenstand, der vergleichbar ist zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach beim Bund Ende 2007. Mit 48,9 Mio. Franken liegen die Kosten gemäss Vorprojekt 1 Mio. Franken unter der Kostenschätzung zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms. Dies bezieht sich auf die untere Bandbreite.

Der Betrag von 48.9 Mio. bis 58.68 Mio. Franken kann sich um Mehrwertsteuern erhöhen, welche die SBB für Leistungen Dritter (Bauunternehmen usw.) bezahlt, ihrerseits aber nicht als Vorsteuerabzug geltend machen kann. Dies betrifft Leistungen, die nicht aus Fremdkapital der SBB, sondern aus à fonds perdu-Beiträgen des Kantons und des Bundes bezahlt werden. Die Höhe dieser Vorsteuerkürzung kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Sie beträgt höchstens 8 Prozent auf 58,68 Mio. Franken d.h. Fr. 4'694'400.-. Der Anteil des Kantons St.Gallen wird daher zuzüglich einer allfälligen Vorsteuerkürzung gewährt.

Der Bund gewährt die Beiträge aus dem Infrastrukturfonds als Höchstbeiträge. Die Bundesmittel können nur für die jeweils bezeichneten Projekte verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomerationen/Trägerschaften. Somit trägt der Kanton allfällige Mehrkosten für die Infrastrukturmodule Nr. 10 bis 14 (SBB-Module S-Bahn St.Gallen 2013).

8.5. Kreditbedarf

Aufgegliedert auf die einzelnen Finanzierungsquellen und beteiligten Finanzierungspartner haben der Bund und der Kanton St.Gallen nachstehende Beiträge zu übernehmen (Angaben in 1'000 Franken):

Kreditbedarf S-Bahn St.Gallen	Gesamtkosten	Anteil Bund	Anteil Kanton St.Gallen
HGV	70'000	70'000	
ZEB	9'600	9'600	
NEAT	29'500	23'000	6'500
Infrastrukturfonds	58'680	19'960	38'720 ²⁰
Total	167'780	122'560	45'220

Der Kreditbedarf für das SOB-Modul Roggwil-Berg und den Anteil für die Substanzerhaltung der Strecke Schachen–Schachen West wird über Darlehen nach Art. 56 EBG finanziert. Wie bis anhin wird über diese Darlehen gesondert ausserhalb dieser Vorlage entschieden (Angaben in 1'000 Franken):

Kreditbedarf ausserhalb dieser Vorlage	Gesamtkosten	Anteil Bund	Anteile Kantone Appenzell A.Rh. und Thurgau	Anteil Kanton St.Gallen
Darlehen Art. 56 EBG	32'600	13'578	4'401	14'621
Total	32'600	13'578	4'401	14'621

Da die Bundesbeiträge aus ZEB von voraussichtlich 9,6 Mio. Franken und aus dem Infrastrukturfonds von voraussichtlich 19,96 Mio. Franken erst in einigen Jahren zur Verfügung stehen werden, muss der Kanton St.Gallen einen Betrag von insgesamt 29,56 Mio. Franken vorfinanzieren (Angaben in 1'000 Franken):

Kreditbedarf Vorfinanzierung	Gesamtkosten	Vorfinanzierung Kanton St.Gallen
ZEB	9'600	9'600
Infrastrukturfonds	58'680	19'960
Total	68'280	29'560

Wie in Ziffer 7.3.1 und 7.3.3 dargelegt, ist davon auszugehen, dass der mutmassliche Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds frühestens im Jahr 2017 ausbezahlt werden kann. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Bundesbeiträge aus ZEB voraussichtlich ab 2022 zur Verfügung stehen werden. Deshalb hat der Kanton Zinskosten für die Zeit zwischen der Bereitstellung und der Rückzahlung der 29,56 Mio. Franken zu übernehmen. Wenn der Bund beispielsweise seine Beiträge aus ZEB Anfang 2022 und aus dem Infrastrukturfonds Anfang Jahr 2017 leistet, entstehen dem Kanton bei einem Zinssatz von 3 Prozent zusätzliche Kosten von 5,8 Mio. Franken bzw. bei einem Zinssatz von 4 Prozent 7,7 Mio. Franken. Treffen die Bundesmittel aus ZEB Anfang 2022 und die Beiträge aus dem Infrastrukturfonds erst Anfang 2019 ein, so entstehen dem Kanton bei einem Zinssatz von 3 Prozent Zusatzkosten von rund 7 Mio. Franken bzw. bei einem Zinssatz von 4 Prozent 9,3 Mio. Franken.

Der Kreditbedarf für die S-Bahn St.Gallen beläuft sich auf 45,22 Mio. Franken zuzüglich höchstens Fr. 4'694'400.– an die von den Schweizerischen Bundesbahnen zu zahlenden, nicht dem Vorsteuerabzug unterliegenden Mehrwertsteuern. Darüber hinaus ist ein Betrag von 29,56 Mio. Franken durch den Kanton St.Gallen vorzufinanzieren. Die Finanzierung durch den Kanton ist einschliesslich des mutmasslichen Bundesbeitrags von 29,56 Mio. Franken sicherzustellen.

²⁰ Ohne den Beitrag von höchstens Fr. 4'694'400.– an die von den Schweizerischen Bundesbahnen zu zahlenden, nicht dem Vorsteuerabzug unterliegenden Mehrwertsteuern.

8.6. Bauteuerung

Die Bauzeit für die Infrastrukturmodule der S-Bahn St.Gallen beträgt rund drei Jahre. Teuerungsbedingte Mehrkosten können nicht ausgeschlossen werden.

9. Finanzreferendum

Nach Art. 6 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1, abgekürzt RIG) unterstehen Gesetze und Beschlüsse des Kantonsrates, die zu Lasten des Kantons für den gleichen Gegenstand eine einmalige neue Ausgabe von mehr als 15 Mio. Franken zur Folge haben, dem obligatorischen Finanzreferendum. Davon ausgenommen sind Staatsbeiträge an Verkehrsunternehmen, die nach Art. 7bis Abs. 1 Bst. b und c RIG lediglich dem fakultativen Finanzreferendum unterstehen, wenn sie sich auf das Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz oder das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs abstützen.

Der Bau der S-Bahn St.Gallen 2013 bewirkt Ausgaben zu Lasten des Kantons von 49,91 Mio. Franken. Darüber hinaus sind die erwarteten Bundesbeiträge von insgesamt 29,56 Mio. Franken durch den Kanton St.Gallen vorzufinanzieren. Es handelt sich dabei nicht ausschliesslich um Staatsbeiträge im Sinn von Art. 7bis Abs.1 Bst. b und c RIG, da sich insbesondere die Vorfinanzierungen nicht vollständig auf das eidgenössische Eisenbahngesetz oder das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs abstützen lassen. Der Kantonsratsbeschluss unterliegt daher – da sich die Vorlage nicht aufteilen lässt – dem obligatorischen Finanzreferendum.

10. Antrag

Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die S-Bahn St.Gallen 2013 einzutreten.

Im Namen der Regierung,
Der Präsident:
Dr. Josef Keller

Der Staatssekretär:
Canisius Braun

S-Bahn St.Gallen 2013 Liniennetzplan

(Stand 03.09.09)



- S-Bahn verkehrt stündlich
- - - S-Bahn verkehrt in HVZ
- Rheintal-Express
- Voralpen-Express
- Nationaler Fernverkehr
- Weitere Linien

Vergleich der Fahrzeiten und Fahrgelegenheiten 2009 / 2013

Angaben ohne Gewähr, Stand 10.2009

Fahrten pro Stunde	St.Gallen	Rorschach	Rheineck	St.Margrethen	Heerbrugg	Altsätten	Oberriet	Buchs	Sargans	Walenstadt	Ziegelbrücke	Uznach	Rapperswil	Wattwil	Nesslau	Wül	Degerheim	Hertsau	Uzwil	Gossau	Zürich	Chur
Fahrzeiten SLGallen	2009	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	2013	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Rorschach	2009	16	4	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
Rheineck	2009	23	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	2013	24	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
St.Margrethen	2009	27	9	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
Heerbrugg	2009	33	15	9	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	2013	26	7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Altsätten	2009	39	21	15	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
	2013	32	7	19	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Oberriet	2009	65	45	38	35	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
	2013	47	18	29	16	11	17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Buchs	2009	56	38	32	28	22	17	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	2013	47	34	38	26	20	13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Sargans	2009	69	51	45	41	35	30	29	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
	2013	59	10	46	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Walenstadt	2009	87	66	63	59	50	48	29	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	2013	75	12	62	4	5	4	26	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Ziegelbrücke	2009	55	77	84	78	73	102	49	20	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	2013	52	3	71	6	15	17	42	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14
Uznach	2009	42	63	70	74	80	86	121	64	43	30	13	9	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2013	39	3	69	7	81	74	72	54	36	13	9	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Rapperswil	2009	55	77	84	78	73	102	49	20	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	2013	52	3	84	7	9	8	47	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14	10	14
Wattwil	2009	28	50	57	61	67	73	114	49	57	25	12	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	2013	27	1	57	4	7	8	26	7	4	11	1	24	1	0	2	2	2	2	2	2	2
Nesslau	2009	48	76	77	81	87	84	113	62	71	47	35	47	16	1	1	1	1	1	1	1	1
	2013	50	2	75	1	10	16	71	9	69	44	31	44	16	0	0	0	0	0	0	0	0
Wül	2009	20	49	57	60	66	110	97	79	87	55	41	55	24	48	48	48	48	48	48	48	48
	2013	20	0	37	12	50	57	25	72	79	54	41	54	22	44	44	44	44	44	44	44	44
Degerheim	2009	15	36	43	47	53	59	96	75	63	39	26	39	16	32	40	40	40	40	40	40	40
	2013	18	3	41	5	6	7	25	66	71	41	26	41	16	31	41	42	42	42	42	42	42
Hertsau	2009	7	29	36	40	46	52	87	70	78	46	33	46	19	39	28	6	9	9	9	9	9
	2013	7	0	33	4	4	5	24	79	45	3	30	43	18	40	28	0	3	3	3	3	3
Uzwil	2009	18	43	51	54	61	69	99	88	93	101	69	69	38	62	7	32	22	2	2	2	2
	2013	16	2	29	14	50	42	22	75	66	15	66	3	34	6	6	6	6	6	6	6	6
Gossau	2009	6	34	41	45	51	57	90	73	86	102	70	70	43	63	12	27	6	9	9	9	9
	2013	6	0	20	14	39	40	17	68	55	18	56	44	44	60	3	29	2	10	10	10	10
Zürich	2009	65	94	108	105	106	101	130	72	55	46	50	36	63	85	43	79	76	53	57	57	57
	2013	65	0	92	2	104	4	68	50	65	11	44	62	82	3	43	92	43	76	53	57	57
Chur	2009	95	77	71	67	61	56	85	37	19	35	44	70	71	93	101	87	93	118	112	112	112
	2013	82	13	69	4	55	48	50	33	19	36	41	72	72	92	103	92	92	99	99	99	99

Fahrzeiländerungen:

- >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 (HVZ2) Fahrten mehr
- 1 Fahrt mehr
- HVZ 1 Fahrt mehr
- unverändert
- 1 od. HVZ 1 Fahrt weniger
- 1 (HVZ 1-2) Fahrt weniger
- 2 Fahrten weniger

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

Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013

Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 12. Januar 2010²¹ Kenntnis genommen und beschliesst:

1. Der Kanton St.Gallen leistet:
 - a) einen Beitrag von Fr. 45'220'000.– an den Bau der Infrastruktur-Module der S-Bahn St.Gallen 2013;
 - b) einen Beitrag von höchstens Fr. 4'694'400.– an die von den Schweizerischen Bundesbahnen zu zahlenden, nicht dem Vorsteuerabzug unterliegenden Mehrwertsteuern.

Für die Beitragsleistungen wird ein Kredit von höchstens Fr. 49'914'400.– gewährt. Dieser wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2012 innert zehn Jahren abgeschrieben.

2. Der Kanton St.Gallen gewährt ein zinsloses, rückzahlbares Darlehen von Fr. 29'560'000.– zur Vorfinanzierung der Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds und aus dem FinöV-Fonds für das ZEB-Modul Salez-Sennwald.

Für das Darlehen wird ein Kredit von Fr. 29'560'000.– gewährt. Dieser wird der Investitionsrechnung unter Verzicht auf eine planmässige Abschreibung belastet.

3. Die Regierung wird ermächtigt, in Vereinbarungen mit den Bahnunternehmen und der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Beiträge und deren Auszahlung sowie die Gewährung des Darlehens zu regeln.

4. Der Kantonsrat beschliesst endgültig über Nachtragskredite für unvorhersehbare Mehrkosten.

Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung sind nicht zustimmungsbedürftig.

5. Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen der genehmigten Kredite Konzeptänderungen zu beschliessen, soweit diese aus betrieblichen Gründen notwendig sind und das Gesamtkonzept dadurch nicht wesentlich geändert wird.

6. Dieser Erlass untersteht dem obligatorischen Finanzreferendum.²²

²¹ ABI 2010, ●●.

²² Art. 6 RIG, sGS 125.1.