

Interpellation Imper-Heiligkreuz vom 27. November 2001
(Wortlaut anschliessend)

Acht Euro- und Intercity-Halte weniger in Sargans

Schriftliche Antwort der Regierung vom 28. Januar 2002

David Imper-Heiligkreuz erkundigt sich in seiner Interpellation, mit welchen Strategien und Massnahmen die Regierung den Euro- und Intercityknoten Sargans durchsetzen will und in welcher Form sie diesbezüglich die Zusammenarbeit mit dem Kanton Graubünden und dem Fürstentum Liechtenstein gestaltet. Weiter erkundigt er sich, ob die Regierung bereit ist, den Doppelspurausbau zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel zu forcieren.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen. In Sargans bestehen heute Verbindungen Richtung Zürich, Chur und in die Nachbarstaaten sowie Anschlüsse an den regionalen Bahn- und Busverkehr. Eine Verbesserung der Ost-West-Verbindung über die Landesgrenzen beinhaltet ein grosses, nicht ausgeschöpftes Potenzial. Die kürzeste, auch mittelfristig schnellste Bahnverbindung von Zürich nach Innsbruck–Wien führt über Sargans.

Das Angebotskonzept der Ostschweizer Kantone, das für die Planung der zweiten Etappe von Bahn 2000 und den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) gemeinsam erarbeitet wurde, sieht im Kanton neben St.Gallen den Knoten Sargans als Stundenknoten vor. Der Systemknoten Sargans soll in unter 60 Minuten mit Zürich und St.Gallen sowie unter 30 Minuten mit Feldkirch verbunden werden, wo Anschlüsse in Richtung Bregenz und Wien bestehen.

Die geplante Umlagerung der Eurocityzüge Zürich–Wien über St.Gallen–Bregenz–Feldkirch wird von den SBB und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf Grund von marktwirtschaftlichen Kriterien ins Auge gefasst. Mit dem neuen Angebot sollen die Potenziale zwischen dem Raum Vorarlberg und dem Raum Zürich respektive Flughafen abgeschöpft werden. Durch den Einsatz von modernen Neigezügen soll die Reisezeit von Zürich nach Salzburg und Wien trotz Umweg nicht länger sein. Für Durchreisende ab Zürich Richtung Arlberg und umgekehrt wird die Fahrzeit durch den Umweg über St.Gallen um 30 bis 40 Minuten verlängert. Infolge der Neigetechnik soll die Fahrzeitverlängerung bis Innsbruck gegenüber heute 6 Minuten betragen. St.Gallen und St.Margrethen profitieren von wesentlich verbesserten direkten Verbindungen an die Arlberglinie; das Vorarlberg von direkten Verbindungen nach St.Gallen, Winterthur und Zürich Flughafen.

Das Angebotskonzept der ersten Etappe von Bahn 2000 sieht ab dem Jahr 2005 stündlich je einen Interregiozug Zürich–Chur mit Halt unter anderem in Sargans und einen Intercityzug Zürich–Chur mit Halt nur in Landquart vor. Dieses Konzept wurde vom Vollzugausschuss (VAB) Bahn 2000 1. Etappe im Oktober 1998 genehmigt.

Die SBB argumentieren wie folgt: Da die Abfahrt in Zürich und die Anschlüsse in Landquart und Chur an die Rhätische Bahn (RhB) zeitlich fixiert sind, sehen die SBB mit der bestehenden Infrastruktur kurzfristig keine Möglichkeiten, auf der Verbindung Zürich–Landquart–Chur einen integralen Intercity-Halt in Sargans einzuführen. Nur morgens und abends, je nach Lastrichtung

der Pendlerströme, seien Intercity-Halte möglich. Zu diesen Tageszeiten sei das Aufkommen an touristischem Verkehr Richtung Graubünden geringer und die Umsteigezeiten in Landquart und Chur dadurch kürzer. In Zürich werden mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 auf den Fahrplanwechsel Dezember 2004 die Abfahrtszeiten des Intercity-Zuges Richtung Chur von Minute .33 auf .37 geschoben, um die Anschlüsse aus der Westschweiz zu gewähren. Damit würde der aus der Inbetriebnahme des Paralleltunnels Zürich–Thalwil resultierende Zeitgewinn durch die Verschiebung der Fahrlage kompensiert.

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Der Systemknoten Sargans mit integralem Halt der Intercityzüge ist gemäss Vorstellungen der Ostschweizer Kantone Bestandteil der Angebotskonzepte Bahn 2000 2. Etappe, Anschluss der Ostschweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV), IBK-Konzept Bodan-Rail 2020 und des Projektes FL.A.CH (Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten). Die Konzepte sind materiell aufeinander abgestimmt. Für die Umsetzung des Systemknotens Sargans setzen sich die kantonalen Vertreterinnen und Vertreter in den entsprechenden projektbezogenen politischen und fachlichen Gremien ein. Zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr und den SBB werden in einem nächsten Schritt die erforderlichen Massnahmen für die Realisierung des Systemknotens Sargans geklärt. Hierzu wird eine entsprechende Planungsstudie ausgelöst. Im Projekt FL.A.CH. werden Ersatzangebote zwischen Sargans–Buchs–Feldkirch für die infolge der geplanten Umlagerung des EC-Zuges Zürich–Wien über St.Gallen–Bregenz wegfallenden Verbindungen erarbeitet. Die Erschliessungsqualität des neuen Angebotes soll mindestens dem bestehenden entsprechen.

Die Regierung ist der Auffassung, dass auf den Beschluss des VAB Bahn 2000 1. Etappe vom Oktober 1998, die Intercity-Halte in Sargans und Ziegelbrücke zu streichen, zurückzukommen ist. Dies deshalb, weil der VAB im Oktober 2001 auch die Umlegung der Eurocity Zürich–Sargans–Buchs–Feldkirch über St.Gallen–Bregenz genehmigt hat und damit eine wesentlich veränderte Ausgangslage vorliegt.

2. Die Kantone St.Gallen und Graubünden haben zahlreiche gemeinsame Interessen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, welche die südlichen St.Galler Regionen betreffen. Sie sind sich einig, dass es nicht um den Intercity-Halt in Landquart oder Sargans geht, sondern beide Intercity-Halte zu realisieren sind. Die Voraussetzungen dafür sollen durch die Erhöhung der Geschwindigkeit und der Kapazität auf der Linie Zürich–Sargans–Landquart–Chur geschaffen werden. Die Ziele können mit der Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel, mit Beschleunigungen in der March und mit der Verbesserung der Umsteigesituation in Landquart von den SBB auf die Rhätische Bahn (RhB) erreicht werden. Auch der Einsatz von Neigezügen ist zu prüfen. Die SBB sind bestrebt, die Gelder für die Verbesserung der Umsteigesituation in Landquart in die Mittelfristplanung aufzunehmen. Als Rahmenbedingung für den Intercity-Halt in Sargans werden die zeitlich fixierten Anschlüsse in Chur und in Landquart an die RhB anerkannt, da eine Verschiebung unverhältnismässige Ausbaurkosten auf dem einspurigen RhB-Netz verursachen würde. Im Weiteren liegen attraktive Verbindungen von Chur über Sargans nach München respektive Richtung Arlberg im Interesse beider Kantone. Diese gemeinsamen Ziele können mit einem Intercity-Systemknoten Sargans optimal erreicht werden.
3. Das Land Vorarlberg, das Fürstentum Liechtenstein und der Kanton St.Gallen sind Mitglieder der Internationalen Bodenseekonferenz und der Projektgruppe FL.A.CH. Aufgrund der abgestimmten Zielvorstellungen konnte gemeinsam mit diesen Partnern für die ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs eine Planungsstudie initiiert werden. Ziel der Planung ist, die Knoten Feldkirch und Sargans in unter 30 Minuten zu verbinden. Das Fürstentum Liechtenstein hat Bereitschaft für ein finanzielles Engagement signalisiert.

4. Die Forderung nach dem bereits im Jahr 1985 vom Bundesrat vorgesehenen Doppelspurausbau zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel wird mit dem prioritären Ziel der Umsetzung des Systemknotens Sargans hoch aktuell. Der Kanton St.Gallen setzt sich aktiv für die Realisierung ein. Mögliche Finanzierungsquellen sind die FinöV-Kredite Bahn 2000 1. und 2. Etappe, HGV-Anschluss der Ost- und Westschweiz, Lärmschutz sowie die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB. Wie der Ausbau finanziert wird, ist noch offen.

28. Januar 2002

Wortlaut der Interpellation 51.01.94

Interpellation Imper-Heiligkreuz: «Acht Euro- und Intercity-Halte weniger in Sargans?»

Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Sargans (Sarganserland, Werdenberg, Fürstentum Liechtenstein) wohnen über 100'000 Personen. In den letzten Jahren gingen in den Regionen Sarganserland und Werdenberg viele Arbeitsplätze verloren. Dass die Arbeitslosenrate nicht in die Höhe schnellte ist u.a. dem Umstand zu verdanken, dass heute viele Leute nach Zürich oder St.Gallen zum Arbeitsplatz pendeln. Wichtig ist die gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aber auch für den Tourismus, wo sowohl bei der Vermarktung (Ferienregion Heidiland) als auch bei der Schaffung von neuen Angeboten (GeoPark Sarganserland–Walensee–Glarnerland) grosse Anstrengungen unternommen werden.

Der Bahnhof Sargans ist für die Regionen Werdenberg und Sargans von grosser Bedeutung. Dies ist dem Volkswirtschaftsdepartement bekannt, so dass sich nach dem Richtplanentwurf die kantonalen Stellen für einen Ausbau des Bahnhofs Sargans zu einem Vollstundenknoten einsetzen wollen.

Neu wollen die SBB auf der Strecke Zürich-Sargans den Halbstundentakt einführen, dabei ist der Halt jedoch nicht mehr in Sargans, sondern in Landquart vorgesehen. Zusätzlich wollen SBB und ÖBB ab dem Jahr 2006 die Züge von Wien über Bregenz–St.Gallen statt via Buchs-Sargans nach Zürich führen. Dies obwohl sich die Reisezeit dadurch um mindestens 10 bis 45 Minuten (je nach Quelle) verlängern würde und auch sonst kaum stichhaltige Gründe für diese Verlegung angeführt werden können, zumal die Eisenbahnstrecke am Walensee zu den attraktivsten der Schweiz gehört. Die Konsequenz von diesen Massnahmen wäre die ersatzlose Streichung von total acht Euro- und Intercityhalten.

Schliesslich wird der Güterverkehr Ost-West zwischen Österreich und Zürich zunehmen. Da die Strecke St.Gallen–Zürich bereits heute sehr stark frequentiert ist, werden die Güterzüge wohl via Buchs–Sargans nach Zürich gelenkt. Dies kann auf der Einspurstrecke bei Mühlehorn zu Engpässen führen. Die wichtige Verkürzung der Reisezeit Zürich–Sargans für Personenzüge und die Vermeidung von Engpässen können nur erreicht werden, wenn die Einspurstrecke am Walensee auf Doppelspur ausgebaut wird. Dadurch würde auch die Gefahr, dass der Personenverkehr längerfristig dem Güterverkehr weichen muss, gebannt. Bis zum geplanten Ausführungstermin im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 wird es zu spät sein.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen und Strategien will die Regierung den geforderten Euro- und Intercity-Knoten Sargans durchsetzen?

2. Der Bahnhof Landquart steht in direkter Konkurrenz mit dem Bahnhof Sargans. Andererseits setzen sich Bündner Politikerinnen und Politiker auf nationaler Ebene für die Erhaltung der Linie Wien–Sargans–Zürich ein. Wie sieht die Zusammentrieb mit dem Kanton Graubünden aus?
3. Auch das Fürstentum Liechtenstein, welches durch Busse sehr gut an die Bahnhöfe Sargans und Buchs angeschlossen ist, hat ein grosses Interesse an den internationalen Zugverbindungen. Werden die gemeinsamen Interessen koordiniert und Synergien genutzt?
4. Ist die Regierung bereit, den Doppelspurausbau zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel in die 2. Etappe von Bahn 2000 mit der notwendigen Priorität zu forcieren? »

27. November 2001