

## Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal

Bericht der Regierung vom 15. August 2017

### Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
<b>2 Planung und Finanzierung von Bahnausbauten</b>	<b>2</b>
2.1 HGV-Anschluss-Gesetz	2
2.2 ZEB-Gesetz	3
2.3 STEP Ausbauschritt 2025	4
2.4 STEP Ausbauschritt 2030/35	4
<b>3 Stand der Umsetzung</b>	<b>6</b>
3.1 Verbesserung Anbindung an den Metropolitanraum Zürich	6
3.2 Erreichbarkeit Süddeutschland	6
3.3 Anbindung unteres Rheintal	7
3.4 Verdichtung Schnellzüge St.Gallen–Konstanz	7
3.5 Verlängerung Schnellzug St.Gallen–Konstanz nach Singen–Schaffhausen–Basel	8
3.6 Bahnverbindung St.Gallen–Arbon (Neubaustrecke)	8
<b>4 Ziel und Ausblick</b>	<b>8</b>
<b>5 Antrag</b>	<b>10</b>

### Zusammenfassung

*Der Kantonsrat hat in der Novembersession 2014 die Regierung beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Erreichbarkeit des Grossraums St.Gallen–Bodensee/Rheintal mit dem öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung der regionalen Interessen verbessert werden kann. Dabei sollen die aktuellen Planungen einfließen, der Stand der Umsetzung aufgezeigt und die künftigen Ausbauschritte dargestellt werden. Der Bericht zeigt, dass aktuell und in den kommenden Jahren das Angebot kontinuierlich verbessert wird. Damit werden die nationale und die internationale Erreichbarkeit des Grossraums verbessert. Der Bericht zeigt weiter auf, welche Massnahmen der Kanton nach Annahme der Vorlage zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Februar 2014 getroffen hat. Seit der Gesetzesänderung auf Anfang 2016 ist die Planung der Ausbauschritte und damit der Infrastruktur Sache des Bundes, und über die Realisierung der beantragten Verbesserungen entscheidet das eidgenössische Parlament. Als Ziel dieser Planung verfolgt der Kanton ein Angebotskonzept, das einen maximalen kantonalen Gesamtnutzen und gleichzeitig eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweist.*

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erstatten Ihnen mit dieser Vorlage Bericht zum Postulat 43.14.04 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal».

## 1 Ausgangslage

Die CVP-EVP-Fraktion, die FDP-Fraktion, die SP-GRÜ-Fraktion, die SVP-Fraktion und die GLP/BDP-Fraktion haben am 15. September 2014 das Postulat «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» eingereicht. Am 24. November 2014 hat der Kantonsrat dieses Postulat mit folgendem geändertem Wortlaut gutgeheissen:

«Die Regierung wird eingeladen, die Möglichkeit zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Grossraums St.Gallen–Bodensee/Rheintal unter Berücksichtigung der bisherigen Planungen (kantonales öV-Programm, ZEB, HGV, AP Ost, Raumkonzept St.Gallen, Aggloprogramm usw.) sowie unter Berücksichtigung der Interessen aller Regionen im Korridor Wil–St.Gallen–Rheintal in einem Bericht aufzuzeigen.»

Der vorliegende Bericht zeigt im Abschnitt 2 die aktuellen Programme zur Planung und Finanzierung von Bahnausbauten auf. Im Abschnitt 3 werden mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Grossraums St.Gallen–Bodensee/Rheintal aufgezeigt und über deren Planungsstand berichtet:

- Verbesserung der Erreichbarkeitssituation des Grossraums St.Gallen–Bodensee/Rheintal (mehr und schnellere Züge) und direkte Anbindung an den Metropolitanraum Zürich;
- Verbesserung der Anbindung der Regionen an süddeutsche Städte;
- Anbindung des unteren Rheintals (Heerbrugg, Altstätten) an Zürich;
- Verdichtung der Schnellzüge St.Gallen–Konstanz zum Halbstundentakt;
- Verlängerung der Schnellzüge St.Gallen–Konstanz nach Singen–Schaffhausen–Basel;
- Prüfung einer direkten Bahnverbindung St.Gallen–Arbon mittels Neubaustrecke.

Der Abschnitt 4 gibt einen Ausblick auf die künftigen Möglichkeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zeigt das Ziel der Planung auf.

## 2 Planung und Finanzierung von Bahnausbauten

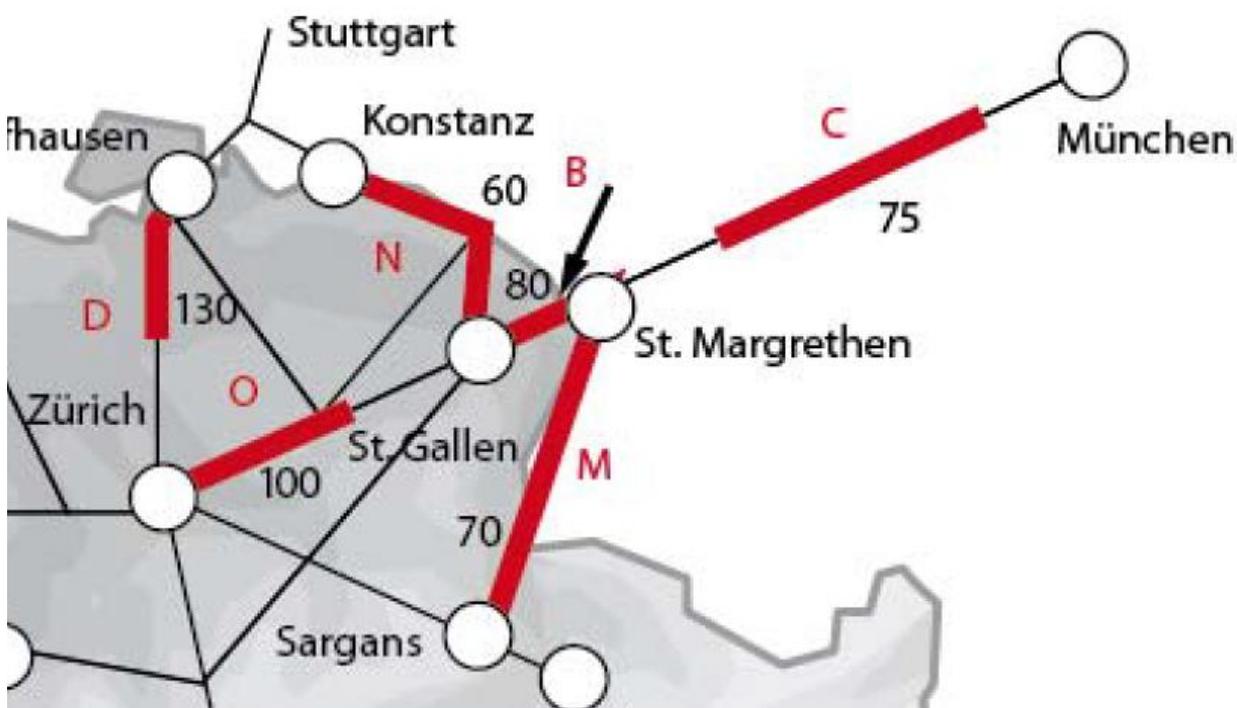
Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit der Umsetzung dieses Gesetzes liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Ausbauschritte werden seit diesem Zeitpunkt in Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) koordiniert und etappiert. Die bisherigen Planungen der Kantone mit den Eisenbahnunternehmen (Ausbauprogramm AP-Ost, 1. Teilergänzung) hat der Bund nicht in allen Punkten übernommen. Vor der Einführung von FABI konnten dank unterschiedlichen Programmen Bahnausbauten in der Ostschweiz realisiert werden oder sind momentan in oder kurz vor der Umsetzung. Die folgende Auflistung zeigt die unterschiedlichen Instrumente der Finanzierung von Bahnausbauprojekten.

### 2.1 HGV-Anschluss-Gesetz

Dieses Gesetz hat zum Ziel, die Ost- und Westschweiz besser an das Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) anzubinden. Das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (SR 742.140.3; abgekürzt HGV AnG)

wurde im Jahr 2005 verabschiedet und läuft im Jahr 2020 aus. Es dient unter anderem der Finanzierung von folgenden Projekten:

- Ausbau von Kreuzungsstellen zwischen St.Gallen und Konstanz: ermöglicht die Einführung des Regioexpresses zwischen St.Gallen und Konstanz im Stundentakt ab Dezember 2018 (Projekt N in untenstehender Abbildung);
- Ausbau der Strecke zwischen Chur und St.Margrethen: ermöglicht seit 2013 die Beschleunigung des Rheintalexpresses (Projekt M);
- Ausbauten der Strecke Zürich–St.Gallen–Lindau–München (Projekte B und O): Doppelspurausbau St.Fiden–Engwil, Zugfolgeverkürzung Rorschach–St.Margrethen (bis 2020) und Beschleunigung EuroCity Zürich–München (Tauglichkeit Neigezüge). Die Umsetzung der Massnahmen auf deutschem Gebiet (Projekt C) ist bis 2020 geplant. Der Bau der Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt verzögert sich aufgrund einer Einsprache.



HGV-Projekte Ostschweiz mit Investitionssummen (in Mio. Fr.). Quelle: Standbericht HGV-Anschluss (Bundesamt für Verkehr, 2016).

## 2.2 ZEB-Gesetz

Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG) bezweckt Leistungssteigerungen im Personenfern- und Güterverkehr. Das im Jahr 2009 verabschiedete Gesetz erlaubt unter anderem die Finanzierung von Beschleunigungsmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen sowie dem Kapazitätsausbau für den Güterverkehr auf dieser Strecke (Bau Überholanlage in Elgg, Inbetriebnahme Dezember 2018). Das ZEB-Projekt zur Realisierung einer Fahrzeitreduktion zwischen Winterthur und St.Gallen befindet sich weiterhin in der Studienphase. Am 12. Mai 2017 stellte der Kanton St.Gallen gegenüber dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine schriftliche Anfrage zum Projektstand und zum geplanten Umsetzungstermin. Mit Schreiben vom 12. Juli 2017 teilt das BAV mit, dass die Umsetzung der im ZEB-Gesetz festgelegten Beschleunigungsmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen in der nationalen Planung nicht mehr weiterverfolgt werden. Dies mit der Begründung, dass die Massnahmen für den Ausbauschnitt 2025 nicht benötigt werden. Der Kanton St.Gallen akzeptiert diese Antwort nicht. Die Regierung hat bereits interveniert und über das Volkswirtschaftsdepartement

beim BAV einen weiteren Prüfauftrag für eine beschleunigte Fahrlage des IC Zürich–St.Gallen gefordert.

## 2.3 STEP Ausbauschritt 2025

Die künftigen Ausbauschritte orientieren sich an den Vorgaben gemäss Art. 48a ff. des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG). Ziele der Ausbauten sind die Verbesserung der Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen sowie zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben, ein Ausbau des Regional- und Agglomerationsverkehr sowie eine Verbesserung der Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr. Die Infrastruktur wird im Rahmen von strategischen Entwicklungsprogrammen schrittweise ausgebaut. Prozessführer ist das BAV das die Planungen koordiniert und leitet. Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung.

Im Rahmen des ersten Ausbauschritts zu STEP (Horizont 2025) werden mit Relevanz für den Kanton St.Gallen folgende Projekte finanziert:

- 1. Etappe Stadtbahn Obersee mit Leistungssteigerung zwischen Uznach und Rapperswil: Verlängerung S4 nach Rapperswil, Halbstundentakt Ziegelbrücke–Rapperswil, Beschleunigung Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Rapperswil per Dezember 2019;
- Ausbau der Strecke zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St.Johann: Einführung Halbstundentakt Bahn per Dezember 2019 (Dieser Ausbau wird nochmals überprüft.);
- Ausbau der Strecke zwischen St.Gallen und Sargans: Einführung REX-Halbstundentakt (Inbetriebnahme Dezember 2025), Halbstundentakt der InterCity-Züge Zürich–Chur mit Halt in Sargans und Aufnahme der Halte in Flums und Unterterzen bei den RE-Zügen Zürich–Chur (Einführung Dezember 2025).

## 2.4 STEP Ausbauschritt 2030/35

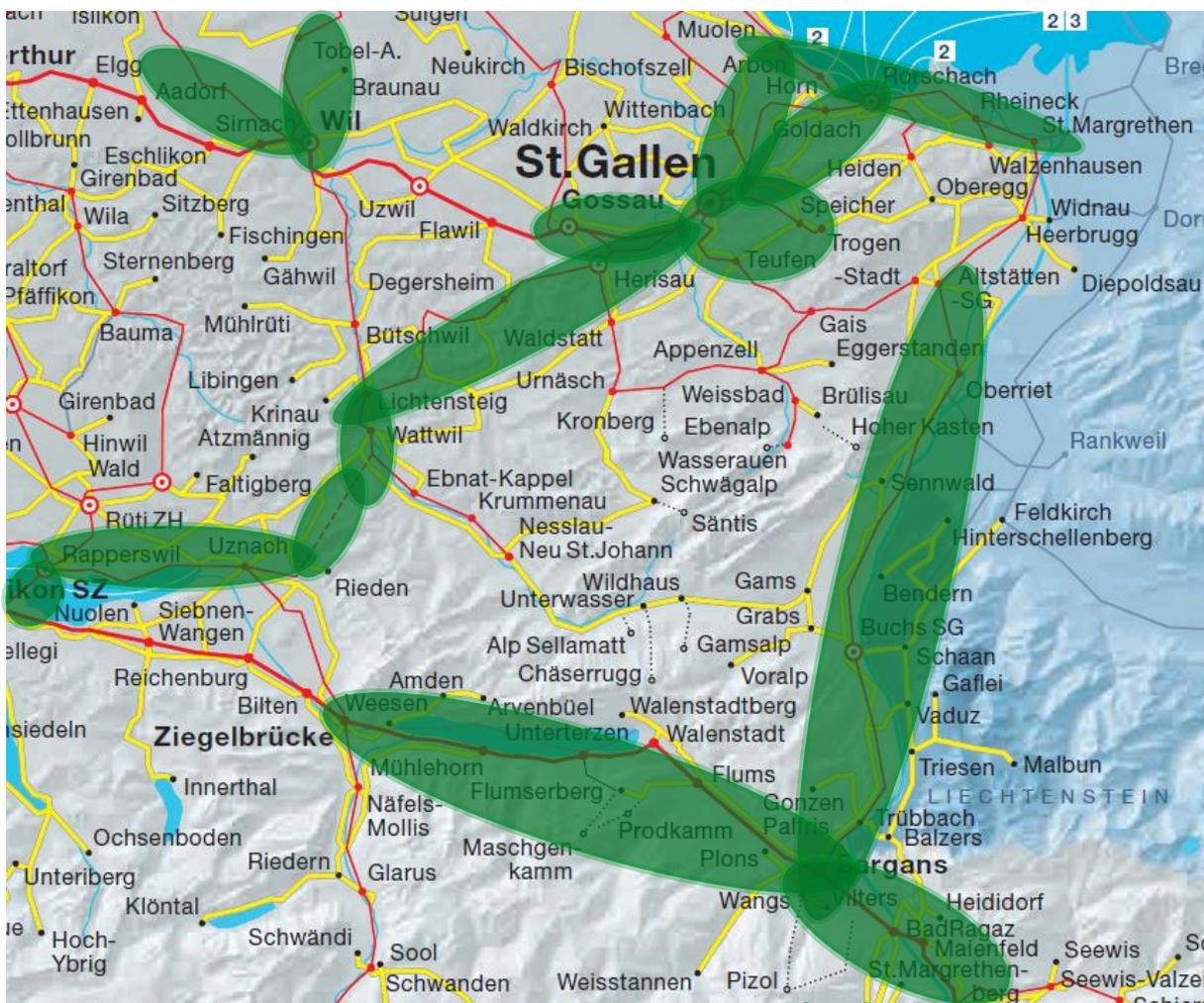
Der Bundesrat plant, dem Parlament alle vier bis acht Jahre eine Vorlage für die weiteren Ausbauschritte vorzulegen. Die Vorlage für den Ausbauschritt 2030/35 wird zwischen 2014 und 2018 erarbeitet. Geplant ist, die Botschaft Ende 2018 dem eidgenössischen Parlament vorzulegen.

Im November 2014 haben sämtliche Planungsregionen der Schweiz Angebotsbegehren (nicht Infrastrukturmassnahmen) beim BAV eingereicht. Der Kanton St.Gallen ist zusammen mit den Kantonen Graubünden, Thurgau, Glarus, Schaffhausen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden Teil der vom Bund festgelegten Planungsregion Ost. Folgende Begehren mit Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen wurden eingereicht:

- Viertelstundentakt Frauenfeld–Wil;
- BodenseeExpress Konstanz–Romanshorn–Rorschach–St.Margrethen (–Lindau);
- neue Bahnverbindung Arbon–Wittenbach–St.Gallen;
- Produktionsoptimierung Weinfelden–Wil;
- Taktverdichtung Appenzell–St. Gallen–Trogen;
- exakter Viertelstundentakt S-Bahn Gossau SG–St.Gallen–Rorschach;
- Halbstundentakt Voralpenexpress St.Gallen–Rapperswil;
- Halbstundentakt Voralpenexpress Rapperswil–Arth-Goldau;
- Halbstundentakt S-Bahn Altstätten–Sargans;
- Halbstundentakt S-Bahn Sargans–Ziegelbrücke;
- 2. Etappe Stadtbahn Obersee (Halbstundentakt Kaltbrunn–Rapperswil);
- Halbstundentakt Rheintalexpress St.Gallen–Wil;
- Halbstundentakt Rheintalexpress Chur–Sargans.

Ein explizites Begehren zur merklichen Beschleunigung auf der Strecke Winterthur–St.Gallen wurde im November 2014 nicht gestellt, weil in den Planungen AP-Ost ein IC-Halbstundentakt St.Gallen–Winterthur–Zürich, eingebunden in die 00/30-Knoten St.Gallen und Zürich, hinterlegt

war. Ein solcher Fahrplan verlangt eine Fahrzeit von ungefähr 52 bis 55 Minuten zwischen St.Gallen und Zürich. Die Finanzierung der dazu benötigten Beschleunigungsmassnahmen war zu diesem Zeitpunkt über das Programm ZEB vorgesehen (siehe Abschnitt 2.2).



Durch den Kanton St.Gallen im Rahmen des STEP Ausbauschnitts 2030/35 beantragte Angebotsverbesserungen (in grün)

Der Kanton Zürich hat Angebotsbegehren eingereicht, die den Bau des Brüttenertunnels nötig machen. Dank diesem wird eine Fahrzeitverkürzung und Leistungssteigerung zwischen Winterthur und Zürich ermöglicht. Dieser Tunnel ist auch für die Ostschweiz wichtig, weil nur mit ihm mehr Züge auf der Strecke Winterthur–St.Gallen verkehren können. Auch kann die Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur reduziert werden, was dann dem Abschnitt weiter östlich zugutekommt.

Das BAV hat aus den obigen Angebotsbegehren Module gebildet. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Privatbahnen haben diese in den Jahren 2015 und 2016 untersucht. Dabei ermittelten die Bahnen im Auftrag des BAV den Bedarf an Infrastruktur und die zu erwartenden Investitions-, Betriebs- und Abgeltungskosten. Die Investitionskosten für alle von den Planungsregionen eingereichten Angebotsbegehren betragen zwischen 40 und 50 Mrd. Franken. Weil dieser Betrag die finanziellen Möglichkeiten des Bundes bei weitem übersteigt, hat das BAV die Module bis Ende 2016 nach folgenden Kriterien bewertet:

- Beitrag zum Abbau von Engpässen (Überlast-Abbau);
- Positive Wirkung auf das gesamte Netz (Netzwerkung statt regionale Vorteile);
- Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- Übereinstimmung mit den Kriterien der Raumentwicklung Schweiz.

Mit den zweckmässigsten Modulen werden nun zwei Massnahmenpakete gebildet: eines mit einem Umfang von 7 Mrd. Franken (Investitionen bis 2030), eines mit einem Umfang von 12 Mrd. Franken (Investitionen bis 2035). Die Kantone werden im Rahmen von Begleitgruppen und Ausschüssen regelmässig über die Projektfortschritte informiert. Zudem konnten die Ostschweizer Kantone ihre Anliegen im Juni 2017 der amtierenden Bundespräsidentin vorstellen. Das BAV stellt der Öffentlichkeit erste Resultate im Herbst 2017 vor. Zeitgleich startet die Vernehmlassung. Der Bundesrat überweist die Botschaft mit den definitiven Anträgen bis Ende 2018 dem eidgenössischen Parlament.

### **3 Stand der Umsetzung**

In diesem Abschnitt werden Massnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Grossraums St.Gallen–Bodensee/Rheintal genannt und der Bearbeitungsstand aufgezeigt. Die Auswahl orientiert sich an den Oberzielen der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen. Nebst der Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume soll insbesondere die Anbindung Richtung Zürich und München verbessert werden.

#### **3.1 Verbesserung Anbindung an den Metropolitanraum Zürich**

Im Dezember 2015 erfolgte eine erste Verbesserung der Anbindung von St.Gallen an den Metropolitanraum Zürich. Stündlich verkehren InterCity-Züge zwischen St.Gallen und Zürich HB mit Halt lediglich in Winterthur und Zürich Flughafen. Die Fahrzeit St.Gallen–Zürich HB beträgt 62 Minuten, ab Dezember 2020 59 Minuten. Ab Dezember 2018 wird das Angebot in der Hauptverkehrszeit ausgebaut und diese Verbindung halbstündlich angeboten. Die übrigen Fernverkehrsprodukte mit Halt in Gossau SG, Flawil, Uzwil und Wil bedienen ab Dezember 2018 Winterthur, Zürich Flughafen, Zürich Oerlikon und Zürich HB. Eine Verbindung je Stunde wird dabei mit dem Rheintalexpress nach Rorschach–St.Margrethen–Chur verknüpft. Mit der Anbindung an Zürich Oerlikon und Zürich Flughafen können zwei Gebiete bedient werden, die aktuell ein starkes Arbeitsplatzwachstum verzeichnen. Ab Dezember 2018 wird die S12 der Zürcher S-Bahn stündlich bis Wil SG verlängert. Damit erhält Wil SG zusätzlich direkte Verbindungen nach Zürich Stadelhofen, Zürich Hardbrücke und Zürich Altstetten.

Im Ausbauschnitt 2030/35 wird der Brüttener Tunnel als mögliches Modul geführt. Der Tunnel führt zu einer Leistungssteigerung und Reisezeitreduktion und ist daher für den Kanton St.Gallen von grosser Bedeutung. Die Regierung setzt sich deshalb stark dafür ein. Über die Realisierung dieses Bauwerks entscheidet das eidgenössische Parlament Ende 2018. Die Realisierungschance wird als sehr hoch beurteilt.

Der Kanton St.Gallen geht davon aus, dass nach Umsetzung des Ausbauschnitts 2030/35 zwischen Zürich und St.Gallen je Stunde zwei schnelle und zwei langsamere Fernverkehrszüge verkehren. Er fordert beim BAV, dass die schnellen Züge weiter Richtung Rheintal verkehren oder zumindest in St.Gallen schlanke Anschlüsse Richtung Rheintal anbieten. Je nach konkreter Ausgestaltung des Fahrplans kollidiert diese Forderung aber mit den Wünschen nach IC-Halten in Wil (Region Wil) und Gossau (Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden). Diese Abwägung gilt es mit Blick auf die übergeordneten Ziele sorgfältig vorzunehmen.

#### **3.2 Erreichbarkeit Süddeutschland**

Im Rahmen der Ausbauten aus dem HGV-Anschluss-Gesetz wird bis 2020 die Strecke zwischen Zürich und München via St.Gallen–St.Margrethen grundlegend modernisiert. Dies führt zu ra-

scheren Verbindungen zwischen St.Gallen–St.Margrethen und München und zu einer Aufstockung der täglichen Verbindungen. Dies ist eine seit längerer Zeit erhobene Forderung des Kantons St.Gallen und der Ostschweiz.

Ab Dezember 2018 verkehrt der Regioexpress zwischen St.Gallen und Konstanz im Stundentakt. Die dafür benötigten Ausbauten können fristgerecht fertiggestellt werden. Die Fahrzeit zwischen den beiden Städten reduziert sich auf 35 Minuten. In Konstanz bestehen Anschlüsse Richtung Singen–Stuttgart. Die Metropole Baden-Württembergs ist für die Ostschweiz von grosser Bedeutung.

In den kommenden Jahren wird die Strecke Lindau–Friedrichshafen–Ulm elektrifiziert. Die Fertigstellung der Schnellstrecke Stuttgart–Ulm ist per Ende 2021 geplant. Ab diesem Zeitpunkt verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Lindau und Stuttgart um 45 Minuten. Für Reisende ab der Ostschweiz ergeben sich so regelmässige und zeitlich attraktive Verbindungen in die süddeutschen Städte.

### 3.3 Anbindung unteres Rheintal

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehren stündlich direkte Züge des Fernverkehrs zwischen Zürich HB und Chur via Rheintal. Diese bedienen die Bahnhöfe Zürich Oerlikon, Zürich Flughafen, Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil, Gossau, St. Gallen und danach die heutigen Rheintalexpress-Halte (Rorschach, St.Margrethen, Heerbrugg, Altstätten, Buchs, Sargans, Bad Ragaz, Landquart und Chur). In Ergänzung zu diesen direkten Zügen verkehren halbstündlich S-Bahnen bis und ab Altstätten, die in St.Gallen einen optimalen Anschluss an die schnellen Züge des Fernverkehrs bieten. Mit der Einführung des Halbstundentakts beim Rheintalexpress im Dezember 2025 bestehen so vier stündliche Verbindungen zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem Rheintal.

Aktuell laufen Planungen zur verbesserten Anbindung von Rorschach und St.Margrethen an den Fernverkehr aus Richtung Zürich. Dabei ist vorgesehen, dass stündlich ein InterCity ab St.Gallen Richtung Rorschach–Rheintal weiterverkehrt. Gemäss aktuellem Kenntnisstand ist diese Weiterführung bis Rorschach kurzfristig möglich und wurde in das überarbeitete Referenzkonzept 2025 des Bundes aufgenommen. Damit ist ein wichtiger Schritt erreicht, dass diese Verlängerung des Fernverkehrs auch in künftigen Ausbausritten erhalten bleibt und weiter ausgebaut werden kann.

Im Referenzkonzept 2025 des BAV sind halbstündliche Verbindungen zwischen St.Margrethen und Bregenz geplant, die auf die Fahrzeiten des Rheintalexpress abgestimmt sind. Seitens der Österreichischen Bundesbahnen laufen momentan Planungen zur Einführung einer direkten S-Bahn zwischen St.Margrethen und Dornbirn, die nicht via Bregenz verkehrt und darum attraktive Fahrzeiten aufweisen kann. Die Eurocity-Züge nach Bregenz–Lindau–München verkehren künftig im 2-Stunden-Takt. Eine Möglichkeit zur stündlichen Anbindung der Ostschweiz nach Bregenz–Lindau wird momentan durch SBB, BAV, die Österreichischen Bundesbahnen und die Deutsche Bahn geprüft.

### 3.4 Verdichtung Schnellzüge St.Gallen–Konstanz

Ab Dezember 2018 werden gemäss heutiger Planung und vorbehältlich Finanzierung die Schnellzüge zwischen St.Gallen und Konstanz im Stundentakt verkehren. Diese Züge werden durch die Kantone bestellt und somit durch die öffentliche Hand mitfinanziert. Ein Angebotsausbau zum Halbstundentakt zwischen St.Gallen und Konstanz könnte nur bei Erreichung der gesetzlich festgelegten Zielvorgabe des Kostendeckungsgrads eingeführt werden. Nach Einführung des Angebots im Stundentakt kann überprüft werden, ob diese Kriterien erfüllt sind.

### 3.5 Verlängerung Schnellzug St.Gallen–Konstanz nach Singen–Schaffhausen–Basel

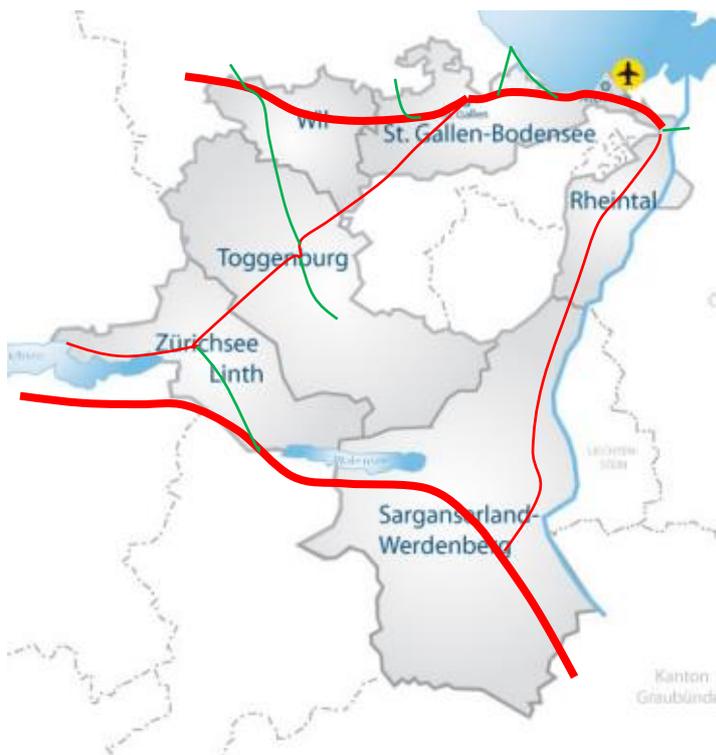
Im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 prüft das BAV die Einführung des Halbstundentakts zwischen Schaffhausen und Basel Badischer Bahnhof–Basel SBB. Dazu nötig sind Ausbauten der Strecke auf deutschem Gebiet. Diese Ausbauten könnten teilweise durch die Ausbauprogramme der Schweiz mitfinanziert werden. Die entsprechenden Aufwände für Investitionen und Abgeltungen wurden bis Ende 2016 ermittelt. Die Resultate der Kosten-Nutzen-Analyse werden im Herbst 2017 durch das BAV kommuniziert. Das eidgenössische Parlament entscheidet Ende 2018 über die Mitfinanzierung dieses Ausbauschnitts. Die Entwicklung des Bahnangebots auf dieser Strecke hat Auswirkungen auf ein mögliches Angebot zwischen Schaffhausen, Singen und Konstanz. Die Ausbauten würden es ermöglichen, den Schnellzug ab St.Gallen in Konstanz umsteigefrei weiter Richtung Singen–Schaffhausen–Basel verkehren zu lassen. Das mögliche Angebot St.Gallen–Konstanz–Singen–Schaffhausen–Basel gilt gemäss heutigem Stand als Regionalverkehr und müsste durch die öffentliche Hand bestellt und finanziert werden.

### 3.6 Bahnverbindung St.Gallen–Arbon (Neubaustrecke)

Die Planungsregion Ostschweiz hat im November 2014 die direkte Bahnverbindung zwischen St.Gallen und Arbon im Rahmen der Ausarbeitung von STEP Ausbauschnitt 2030/35 an das BAV eingereicht. Das BAV hat das Angebotsbegehren aufgenommen und daraus ein Modul gebildet. Im Jahr 2015 ermittelte die Schweizerische Südostbahn im Auftrag des BAV den Bedarf an Infrastruktur und die zu erwartenden Investitions-, Betriebs- und Abgeltungskosten. Im Jahr 2016 erfolgte die volkswirtschaftliche Bewertung durch das BAV. Das BAV kommuniziert die Resultate der Bewertung im Herbst 2017. Geplant ist dann auch die Vernehmlassung zum STEP Ausbauschnitt 2030/35. Die Botschaft wird Ende 2018 durch das eidgenössische Parlament behandelt.

## 4 Ziel und Ausblick

Der Kanton St.Gallen wirkt auf ein künftiges Angebotskonzept hin, das den kantonalen Gesamtnutzen maximiert, eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweist und somit kompatibel ist mit der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie. Das Angebot soll sich stets an der Nachfrage orientieren. Das Rückgrat des Ostschweizer Bahnnetzes bilden dabei die beiden frequenzstarken Abschnitte Zürich–St.Gallen–St.Margrethen und Zürich–Sargans–Chur. Im Abschnitt zwischen Wil und St.Gallen nutzen täglich über 25'000 Personen den öffentlichen Verkehr. Bis 2030 werden täglich 35'000 Fahrgäste erwartet. Im Abschnitt zwischen Pfäffikon SZ und Sargans wird ein Anstieg von täglich 19'500 (Jahr 2016) auf 27'000 Fahrgäste (Jahr 2030) prognostiziert. Um das Nachfragewachstum bewältigen zu können, verfolgt der Kanton St.Gallen folgende Angebotsziele:



**Legende**

	Angebotsziel Fernverkehr (IC, IR, RE)	Angebotsziel S-Bahn
	> Halbstundentakt	Halbstundentakt
	Halbstundentakt	Halbstundentakt
	---	Halbstundentakt

Mittel- bis langfristige Angebotsziele Bahn (Normalspurnetz) Kanton St.Gallen

Bezüglich Ziel unterstützt der Kanton St.Gallen die strategische Ausrichtung des Bundes, die in der Botschaft zur FABI-Vorlage verankert ist und durch das Stimmvolk gutgeheissen wurde. Darin ist festgehalten, dass die eingesetzten finanziellen Mittel vorwiegend für den Kapazitätsausbau im Personen- und Güterverkehr und die Verbesserung der Reiseketten eingesetzt werden. Das im ZEB-Gesetz festgelegte Ziel der Beschleunigung zwischen den Zentren wird durch den Kanton weiterhin verfolgt. Zwischen den Zentren und im Regionalverkehr sollen mindestens halbstündliche Verbindungen angeboten werden. Der Kernbereich von städtischen Gebieten soll mindestens durch einen Viertelstundentakt erschlossen werden. Die Verkehrsträger sollen untereinander optimal verknüpft werden.

Bei der Ausgestaltung von künftigen Angebotsvarianten und Fahrplankonzepten zeigt sich, dass sich trotz Investitionen in Ausbauten nicht sämtliche Erwartungen der verschiedenen Anspruchsgruppen vollständig erfüllen lassen. Diese sind, je nach Region und Standpunkt, sehr unterschiedlich. Die Umsetzung einzelner Forderungen schliesst sich, technisch oder finanziell bedingt, teilweise bereits untereinander aus. Dabei wirken häufig die begrenzten Kapazitäten auf der Schiene als limitierender Faktor. Das immer häufigere Verkehren von schnellen Zügen (InterCity, InterRegio) führt dazu, dass S-Bahn-Systeme nicht mehr optimal ausgestaltet werden können und dadurch an Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz verlieren. So verdrängen ab Dezember 2018 die schnellen InterCity-Züge zwischen Zürich und St.Gallen die Güterzüge und diese wiederum die S-Bahn-Züge zwischen Wil und St.Gallen in eine unattraktive Fahrlage. Die geplante Verlängerung des Fernverkehrs von St.Gallen nach Rorschach–St.Margrethen hätte zur Folge, dass die S-Bahn zwischen Wittenbach und St.Gallen zur Hauptverkehrszeit nicht mehr viertelstündlich verkehren kann. Bei der weiteren Ausgestaltung der Angebotskonzepte in der

Ostschweiz ist dieser Umstand zu berücksichtigen, damit die Vorgaben der Gesamtverkehrsstrategie und der Agglomerationsprogramme bezüglich der kleinräumigen Erschliessung möglichst umgesetzt werden können. Im Weiteren verlangt die Gesamtverkehrsstrategie, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes weiter erhöht werden muss, um die langfristige Finanzierbarkeit des Verkehrssystems sicherzustellen. Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) und die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt VöV) definieren dabei die wirtschaftlichen Mindest- und Zielkriterien, die vor der Realisierung eines Ausbaus erfüllt sein müssen. Ob Ausbauten getätigt werden können, ist auch von der Finanzlage des Kantons abhängig, wobei auch die Gemeinden den regionalen Personenverkehr zur Hälfte mitfinanzieren. Ausbauten im Fernverkehr haben immer auch Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr.

Mit der Inkraftsetzung der FABI-Vorlage am 1. Januar 2016 erfolgte in Bezug auf die Möglichkeiten zur Finanzierung von Angebots- und Infrastrukturausbauten eine Konzentration auf die Strategischen Entwicklungsprogramme. Diese werden im Abstand von mehreren Jahren erarbeitet. Momentan läuft die Bearbeitung des Programms mit Zeithorizont 2030/2035. Werden Angebotsverbesserungen geplant, die nicht infrastrukturneutral vorgenommen werden können, ist eine Aufnahme in dieses Programm zwingend, damit der Bund sich an den Investitionen beteiligt. Den Ausbausritten muss ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zu Grunde liegen (Art. 48c Abs. 2 EBG). Diese müssen die kantonalen Kriterien erfüllen. Das BAV legt den Zeitpunkt zum Einreichen von neuen Angebotsbegehren fest. Der Kanton ist somit in Bezug auf Bahnausbauten sowohl in der zeitlichen als auch in der instrumentellen Dimension auf die Vorgaben des BAV angewiesen, bereitet sich aber darauf vor, zum entsprechenden Zeitpunkt die konsolidierten Anliegen einbringen zu können.

Die Erarbeitung der langfristigen Ausbausritte, aber auch das Abwickeln der kurzfristigeren Bahnplanung, erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem BAV, den beteiligten Bahnunternehmen und den Kantonen. Um die unterschiedlichen Anliegen der Kantone aufzunehmen und zu bewerten, findet ein regelmässiger Austausch sowohl auf der fachlichen als auch auf der politischen Ebene statt. Die Regionen des Kantons St.Gallen werden über regelmässige Treffen zwischen Kantonsvertreterinnen und -vertretern und der jeweiligen Fachgruppe Verkehr in die Planung des öffentlichen Verkehrs einbezogen. Die Leistungsvereinbarung vom Dezember 2015 zwischen dem Kanton St.Gallen und den sechs Regionen sieht vor, dass die Regionen die Anliegen der Gemeinden zu Themen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons vertreten. Für Spezialthemen werden zudem Arbeitsgruppen gebildet, die sich, abhängig vom jeweiligen Projektfortschritt, austauschen.

## **5 Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den vorliegenden Bericht einzutreten.

Im Namen der Regierung

Fredy Fässler  
Präsident

Canisius Braun  
Staatssekretär