

Interpellation Kofler-Uznach (30 Mitunterzeichnende) vom 25. November 2014

Direkte Bahnverbindung Schmerikon-Rüti

Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. Januar 2015

Josef Kofler-Uznach erkundigt sich in seiner Interpellation vom 25. November 2014 nach Plänen der Regierung für eine direkte Bahnverbindung von Schmerikon nach Rüti ZH, um die Fahrzeiten vom Linthgebiet, vom Toggenburg, vom Glarnerland und aus Richtung Chur nach Zürich und zum Flughafen zu verkürzen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Idee einer direkten Bahnlinie zwischen Schmerikon und Rüti ZH ist in den letzten zehn Jahren mehrfach an verschiedene Entscheidungsträger in den Standortkantonen St.Gallen und Zürich herangetragen worden. Insbesondere vom Kanton Graubünden wurde die Bahnlinie als direkter Zubringer von Chur an den Flughafen Zürich eingebracht. Dabei handelte es sich aber nie um eigentliche Pläne, sondern lediglich um Skizzen zur Linienführung mit Argumenten aus Sicht des in der Interpellation namentlich erwähnten Initianten der Idee.

Mit der Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 ist die Planung und Finanzierung von Bahninfrastrukturen in die Verantwortung des Bundes übergegangen. Das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die in sechs öV-Planungsregionen organisierten Kantone im Anschluss an die Volksabstimmung beauftragt, bis Ende November 2014 ihre Angebotskonzepte für den Regionalverkehr im Ausbauschnitt 2030 einzureichen. Der Schlussbericht ist auf der Homepage des Kantons einsehbar.¹ Die Hauptverantwortung für die Planung des Fernverkehrs liegt gemäss FABI bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), wobei die Kantone ihre Anliegen formulieren können.

Die Eingabe der Ostschweizer Kantone sieht im Raum Obersee die Stadtbahn mit einer Angebotsverdichtung zwischen Kaltbrunn und Rapperswil und die Erstellung zusätzlicher Haltestellen vor. Der Viertelstundentakt soll über den Seedamm weitergeführt und in Pfäffikon SZ ein Intercity-Halt realisiert werden. Mit der Anbindung der S15 statt der S5 an einen IC-Halt in Pfäffikon SZ würde ein Fahrzeitgewinn von etwa 10 Minuten Richtung Zürich und etwa 15 Minuten Richtung Chur resultieren. Die Eingabe der Planungsregion Zürich sieht über das Zürcher Oberland weiterhin keine Direktverbindungen zum Flughafen vor. Alle S-Bahnen verkehren via Stadelhofen oder Wallisellen zum Hauptbahnhof Zürich. Rapperswil bleibt für die S-Bahn Zürich ein wichtiger Knotenbahnhof mit Anbindung an die S-Bahn St.Gallen und die geplante Stadtbahn Obersee.

Die Verbindungen aus dem Toggenburg sollen durch den Halbstundentakt des Voralpenexpresses und die Einbindung in den Intercity-Knoten Pfäffikon SZ weiter verbessert werden.

Die Planungsregion Zürich hält in ihrer Eingabe an das BAV fest, dass der Bahnkorridor im Zürcher Oberland vollständig durch die S-Bahnen ausgelastet sein wird und weist als Ausbaubedarf ein viertes Gleis im Bahnhof Zürich Stadelhofen aus. Der Kanton Zürich hat sich im Rahmen der kantonalen Richtplanung wie der Kanton St.Gallen gegen den Eintrag einer Neubaustrecke Rüti-Schmerikon ausgesprochen. Der Richtplan Zürich sieht langfristig (Trassensicherung) den Ausbau der bestehenden Strecke Uster–Jona auf Doppelspur vor.

¹ <http://www.sg.ch/news/1/2014/11/ostschweizer-kantone-reichen-ihre-vorstellungen-zum-regionalverk.html>

Zu den einzelnen Fragen:

1. Für die Idee der direkten Bahnverbindung bestehen keine Planstudien. Die neue Linie ist in keinen Planungsinstrumenten wie Richtplan, Agglomerationsprogramm, Raumkonzept oder Sachplan aufgeführt. Das Vorhaben wurde im Rahmen Richtplan sowohl im Kanton Zürich wie im Kanton St.Gallen geprüft. Auf einen Eintrag wurde verzichtet, da die Neubaustrecke nicht den Angebotsvorstellungen der beiden betroffenen Standortkantone entspricht bzw. bestehende Angebote der S-Bahn Zürich in den wichtigen Knoten Rapperswil sowie die Realisierbarkeit der Stadtbahn Obersee nachteilig beeinflusst. Der Kanton Graubünden hat vor zehn Jahren aus eigenem Interesse eine Arbeit unter dem Titel «FLEX – Flughafen Express» lanciert. Dabei handelt es sich aber lediglich um eine Projektskizze mit sehr groben Angaben.
2. Die Regierung hat von der Idee im Rahmen der Ergebnisse der Vernehmlassung zum Richtplan.01 Kenntnis genommen. An der Klausursitzung vom 22./23. Januar 2002 erteilte sie dem Baudepartement den Überarbeitungsauftrag, die von verschiedenen Vernehmlassern beantragte Bahnlinie Rüti–Schmerikon zu streichen.
3. Eine Neubaustrecke Schmerikon–Rüti war Ende November 2014 nicht Gegenstand der Eingaben der Planungsregionen Ostschweiz und Zürich an den Bund für den Ausbauschritt 2030. Die Verbesserungen der Verbindung zwischen dem Zürcher Oberland und Chur sollen wie erwähnt durch den Intercity-Halt in Pfäffikon SZ erzielt werden. Die Eingaben der Planungsregionen werden in den nächsten Monaten durch den Bund und die SBB geprüft. Aufgrund der geschilderten Ausgangslage erachtet die Regierung die Realisierungschancen der direkten Bahnverbindung Schmerikon-Rüti als nicht gegeben, u.a. weil weit wichtigere Anliegen anhängig sind. Die Planungsregion Zürich hat in der Eingabe zum Ausbauschritt 2030 bereits drei grosse Infrastrukturprojekte im Kanton Zürich ausgewiesen (u.a. der für die Ostschweiz wichtige Brüttener Tunnel) und die Planungsregion Ostschweiz und Zentralschweiz setzen in enger Zusammenarbeit mit der Planungsregion Zürich auf die Realisierung des Intercity-Halts in Pfäffikon SZ. Die Regierung wird die Idee deshalb im vom Bund vorgegebenen Planungsprozess auch nicht weiter prüfen und setzt auf die im Rahmen der Angebotskonzepte 2030 erreichten innerkantonalen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr.