

Interpellation SVP-Fraktion / CVP-GLP-Fraktion / SP-GRÜ-Fraktion / FDP-Fraktion vom 24. April 2017

## **Fernverkehrsentwicklung bis zur Realisierung des Brüttener-Tunnels**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 23. Mai 2017

Die SVP-Fraktion, die CVP-GLP-Fraktion, die SP-GRÜ-Fraktion und die FDP-Fraktion erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 24. April 2017 nach den Vorstellungen der Regierung zum künftigen Bahnangebot zwischen Zürich, St.Gallen und dem Rheintal. Zudem stellen sie die Frage nach der Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Regionen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit der Annahme der Vorlage zur Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Jahr 2014 liegt die Verantwortung für die Planung des Bahnangebots seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Das erste Programm, das in diesen neuen Organisationsstrukturen erarbeitet wird, befasst sich mit den Ausbausritten im Zeithorizont 2030/35 (STEP AS 2030/35). Das Programm unter Leitung des Bundes hat den Abbau von Überlast zum Ziel und orientiert sich an der Planungsphilosophie «Kapazität vor Geschwindigkeit». Bis zu diesem Zeitpunkt sind im Rahmen der Programme zu ZEB (Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur [SR 742.140.2]), HGV (Bundesgesetz zur Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz [SR 742.140.3]) und dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2025 (STEP AS 2025) in verschiedenen Regionen des Kantons St.Gallen Angebotsverbesserungen geplant.

Im Korridor Zürich–St.Gallen–Rheintal wurden oder werden ebenfalls Angebotsverbesserungen realisiert. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verkehrt stündlich und in Ergänzung zu den beiden bisherigen Fernverkehrsverbindungen zwischen Zürich und St.Gallen ein dritter, beschleunigter InterCity-Zug (St.Galler-Sprinter). Dieser verkehrt zwischen Winterthur und St.Gallen ohne Halt. In St.Gallen besteht ein attraktiver Anschluss an die S-Bahn Richtung Rorschach–St.Margrethen–Buchs SG. Ab Dezember 2018 wird diese Verbindung halbstündlich (mit einzelnen Taktlücken) angeboten. Zusätzlich wird dann der Rheintalexpress St.Gallen–Chur in St.Gallen stündlich mit den Interregio-Zügen nach Zürich durchgebunden. Rorschach und das Rheintal verfügen ab diesem Zeitpunkt über vier Verbindungen je Stunde nach Zürich (eine direkt, drei mit schlanken Anschlüssen in St.Gallen). Die direkten Züge Rheintal–St.Gallen–Fürstenland–Zürich bedienen ab Dezember 2018 Zürich Oerlikon und Zürich Flughafen. Damit können zwei Zentren direkt erreicht werden, die aktuell ein starkes Arbeitsplatzwachstum verzeichnen. Ab Dezember 2018 wird die S12 der Zürcher S-Bahn stündlich bis Wil verlängert. Wil erhält so eine direkte Verbindung nach Zürich Stadelhofen, Zürich Hardbrücke und Zürich Altstetten, wo ebenfalls grosse Arbeitsplatzgebiete liegen.

Im Dezember 2020 ist geplant, die Verbindung zwischen St.Gallen und Zürich dank dem Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik nochmals um einige Minuten zu beschleunigen. Mit der Einführung des Halbstundentakts beim Rheintalexpress im Dezember 2025 wird die Anzahl Anschlussverbindungen zwischen dem Rheintal und Zürich von stündlich vier auf fünf erhöht.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Ein attraktives Netz des öffentlichen Verkehrs zeichnet sich durch regelmässige Verbindungen, gute Anschlussbeziehungen, rasche Reisezeiten, eine nachfragegerechte Haltepolitik und eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit aus. Damit soll der Gesamtnutzen des öffentlichen Verkehrsnetzes für die Bewohnerinnen und Bewohner maximiert werden. Gute Anschlussbeziehungen lassen sich unter anderem mit einem Vollknotenkonzept erzielen. Ein Bahnhof gilt dann als Vollknoten, wenn die Züge aus verschiedenen Richtungen zur gleichen Zeit in den Bahnhof einfahren und einige Minuten später wieder in alle Richtungen verlassen. Für die Reisenden besteht die Möglichkeit, vom einem in den anderen Zug umzusteigen. Die Anzahl der möglichen Reiseketten mit guten Anschlussverbindungen wird so erhöht. Die Ertüchtigung eines Bahnhofs zum Vollknoten ist sehr kostenintensiv, da sowohl auf den Zulaufstrecken als auch im Bahnhof die Infrastruktur so ausgebaut werden muss, dass sie innerhalb weniger Minuten eine grosse Zahl an verkehrenden Zügen bewältigen kann. Am Beispiel des Bahnhofs St.Gallen zeigt sich, dass die Idee des Vollknotenkonzepts auch zu Nachteilen für die Passagiere führen kann. So startet oder beendet der überwiegende Teil der Reisenden seine Fahrt in St.Gallen, da sich in der Stadt der Arbeitsplatz, die Ausbildungsstätte oder der Wohnort befindet. Für diese Reisenden wäre das Vollknotenprinzip ein Nachteil, weil die Ankünfte und Abfahrten der Züge innerhalb weniger Minuten gebündelt wären. Das Angebot im Viertelstundentakt auf nachfragestarken Linien wird dadurch verhindert, da sowohl der Fernverkehr als auch der Regionalverkehr (S-Bahn) fast gleichzeitig verkehren würden. Reisende, die über St.Gallen hinaus fahren, profitieren von Durchmesserlinien bei S-Bahnen und im Fernverkehr oder von aufeinander abgestimmten Anschlussverbindungen entlang der Hauptreiseketten. Langfristig unterstützt die Regierung die Forderung, dass St.Gallen zum Vollknoten wird und die Reisezeiten sich verkürzen. Dabei gilt es zu beachten, dass schnelle Züge die Kapazität und Leistungsfähigkeit eines Korridors deutlich einschränken und damit die Optimierung des Regionalverkehrs verhindern, solange keine Infrastrukturausbauten getätigt werden. Kurzfristig stützt sie somit die Haltung des Bundes mit der Planungsphilosophie «Kapazität vor Geschwindigkeit» und der daraus abgeleiteten Devise «so schnell wie nötig und nicht so schnell wie möglich».
2. Die aktuelle Fernverkehrsplanung des Bundes sieht bis zur möglichen Eröffnung des Brüttener-Tunnels verschiedene Ausbauschritte und Angebotsverbesserungen vor. Die Anbindung des Rheintals, des Fürstenlands und der Region St.Gallen an den Metropolitanraum Zürich wird dabei stets verbessert. Die Stadt St.Gallen profitiert von Angebotsausbauten (Dezember 2018) und Fahrzeitverkürzungen (Dezember 2020). Die Regionen Wil und St.Gallen-Bodensee haben unter Einbezug des Kantons ein alternatives Fahrplankonzept entwickelt. Das Amt für öffentlichen Verkehr stellt dieses dem Bundesamt für Verkehr (BAV) im Sommer 2017 vor und reicht es anschliessend zur Prüfung ein.
3. Die kantonalen wie auch die nationalen Planer berücksichtigen das Rheintal mit über 100'000 Einwohnern auf Schweizer Seite und dem benachbarten Vorarlberg bei der Planung der weiteren Ausbauschritte. Während das obere Rheintal mit der Einführung des Halbstundentakts des Rheintalexpresses eine halbstündliche schnelle Verbindung über Sargans in den Metropolitanraum Zürich erhält, werden im unteren Rheintal ab Dezember 2018 stündlich bis zu vier Verbindungen nach Zürich angeboten, wovon eine umsteigefrei und drei mit Umsteigen in St.Gallen. Die Nachfrageprognose der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für das Jahr 2030 weist auf dem Abschnitt St.Margrethen–St.Gallen fast dreimal so viele Fahrgäste auf wie auf einzelnen Abschnitten zwischen St.Margrethen und Sargans. Diese prognostizierten Werte dienen unter anderem zur Planung von künftigen Angebotsausbauten.
4. Eine Leistungsvereinbarung vom Dezember 2015 zwischen dem Kanton St.Gallen und den sechs Regionen sieht unter anderem vor, dass die Regionen die Anliegen der Gemeinden

zu Themen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons vertreten. Zu diesem Zweck finden innerhalb der Region regelmässige Treffen der Fachgruppe Verkehr statt, an denen ein Kantonsvertreter teilnimmt. Für Spezialthemen wie beispielsweise die laufende Planung zu den Bahnausbaustritten in den Zeithorizonten 2025 und 2030 wurden zudem Arbeitsgruppen gebildet, die sich, abhängig vom jeweiligen Projektfortschritt, austauschen. Ansprechpartner des Bundes ist der Kanton oder die Planungsregion. Die Regierung erwartet, dass die Regionen Alleingänge in Bern zukünftig unterlassen. Nur eine von den Regionen und dem Kanton gemeinsam getragene Haltung ist erfolgsversprechend.

5. Im Fernverkehrskorridor Fürstenland–St.Gallen–Rheintal sind in den kommenden Jahren laufend Angebotsverbesserungen geplant. Der Fokus liegt dabei auf einer Verkürzung der Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und guten Anschlussbeziehungen an den Halteorten. Der Kanton St.Gallen hat in Zusammenarbeit mit SBB-Fernverkehr gegenüber dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine stündliche Verlängerung eines beschleunigten Fernverkehrszugs ab Zürich über St.Gallen nach Rorschach und St.Margrethen beantragt. Dieses Angebot ergänzt die bisherige Angebotsstruktur mit drei S-Bahnen und einem RegioExpress je Stunde. Das Ergebnis dieser Eingabe ist noch ausstehend. Zusätzlich wird im Sommer 2017 gegenüber dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ein alternatives Fahrplankonzept für den besagten Korridor zur Prüfung eingereicht. Dieses wurde massgeblich durch die Regionen Wil und St.Gallen-Bodensee entwickelt.
6. Die Ausgestaltung des Angebots des öffentlichen Verkehrs stützt sich auf verschiedene Kennzahlen. Die Zahl von mehr als 300'000 Einwohnern in den Regionen Wil, St.Gallen und Rheintal bildet eine wichtige Grundlage für die Dimensionierung des Fern- und Regionalverkehrsnetzes im nördlichen Kantonsteil. Weitere relevante Kennzahlen sind die Pendlerströme, der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr, die Arbeitsplätze und die Bevölkerungsentwicklung. Alle diese Zahlen fliessen in Nachfrageprognosen der SBB ein.

Die Querschnittsbelastungen in den Abschnitten Sirmach–Wil, St.Gallen Bruggen–St.Gallen sowie St.Gallen–St.Gallen St.Fiden liegen heute bei über 25'000 Fahrgästen je Tag. Es sind die höchsten im Kanton. Zwischen Rorschach Stadt und Rorschach beträgt die Querschnittsbelastung rund 10'000 Reisende je Tag, während sich die Zahl der Reisenden vor St.Margrethen auf unter 9'000 je Tag reduziert.

7. Die Eingabe zum Ausbauschnitt 2030 erfolgte durch die Planungsregion Ost (Zusammenschluss der Ostschweizer Kantone) im November 2014 und ist auf der Homepage der Ostschweizerischen Regierungskonferenz ([www.ork-ostschweiz.ch](http://www.ork-ostschweiz.ch)) einsehbar. Ziel der Eingabe sind die Einführung von systematischen Halb- oder Viertelstundentakten, der Erhalt oder die Stärkung der Bahnknoten, die daraus resultierende Verbesserung der Reiseketten, die Steigerung der Wirtschaftlichkeit sowie das Sicherstellen von genügend Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr im Zeithorizont nach 2030.