

Interpellation Rickert-Rapperswil-Jona / Suter-Rapperswil-Jona / Zuberbühler-Gommiswald / Keller-Inhelder-Rapperswil-Jona / Kofler-Uznach (26 Mitunterzeichnende) vom 6. Juni 2012

Stadtbahn Obersee – Massnahmen gegen Verzögerung durch SBB

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. Januar 2013

Nils Rickert-Rapperswil-Jona, Yvonne Suter-Rapperswil-Jona, Peter Zuberbühler-Gommiswald, Barbara-Keller-Inhelder-Rapperswil-Jona und Josef Kofler-Uznach erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 6. Juni 2012 nach den Risiken von Projektverzögerungen beim SBB-Projekt Stadtbahn Obersee und Gegenmassnahmen der Regierung. Anlass sind Medienberichte über Absichten der SBB, die Realisierung des Projekts wegen Ressourcen-Engpässen bei der Projektierung auf nach 2018 zu verschieben.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Stadtbahn Obersee ist Bestandteil der gemeinsamen Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung (AP Ost 1. TE) der Ostschweizer Kantone mit einem Realisierungshorizont 2018-2025. Im Rahmen dieser Planung hat der Kanton die SBB mit einer Infrastrukturstudie beauftragt, die im April 2012 fertiggestellt wurde. Erfreulicherweise konnten die SBB erhebliches Optimierungspotenzial aufzeigen. Die Realisierungskosten liegen noch bei 49,7 bis 64,9 Mio. Fr., wenn auf die Perronverlängerung Gleis 6 in Rapperswil verzichtet wird. Diese wäre je nach Rollmaterial- und Linienkonzept nötig, wenn Angebote der SBB und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) in Rapperswil über den Seedamm betrieblich verknüpft würden. Damit könnten unproduktive Standzeiten in Rapperswil reduziert werden.

Der Kanton Schwyz lehnt eine zwingende Verknüpfung derzeit ab, da er die noch laufende kantonale Planung nicht präjudizieren will. Nach der erfolgreichen gemeinsamen Lösung für die Angebotsentwicklung Zürich-Chur und die Erschliessung der Obermarch mit einstimmigem Entscheid der fünf betroffenen Kantone an der Sitzung der Projektoberleitung der SBB-Angebotswerkstatt vom 22. November 2012 besteht aber Konsens, dass in einem nächsten Schritt auch das Angebot auf dem Abschnitt Rapperswil-Arth-Goldau der SOB unter Einbezug der Planung Obersee und der Pläne für den Voralpenexpress gemeinsam weiterentwickelt und rasch umgesetzt werden soll, wie es auch das Agglomerationsprogramm Obersee fordert.

Der Terminplan der SBB für den st.gallischen Teil der Stadtbahn beziehungsweise die erste Etappe sieht vorbehältlich vorhandener Ressourcen für Projektierung, Ausführung und Sperrintervalle eine Realisierung in den Jahren 2017-2018 vor. Laut SBB sei die Umsetzung aller Infrastrukturmassnahmen AP Ost 1. TE bis Dezember 2018 aufgrund der knappen Planungs- und Betriebsressourcen nicht möglich. Die Ausbauten müssten deshalb priorisiert und etappiert werden.

An der Sitzung des Begleitgremiums AP Ost 1. TE vom 1. Juni 2012 konfrontierten die Projektverantwortlichen der SBB den Kanton mit dem Vorschlag, die Vorprojektierung für die Stadtbahn Obersee erst ab 2016 aufzunehmen und damit eine Realisierung erst in den Jahren 2020 bis 2021 zu ermöglichen. Die Prioritäten der SBB seien anders gelagert. Überfällige Verbesserungen im Kanton St.Gallen sollen erst in den Jahren 2021/2023 und in Schaffhausen erst 2025 umgesetzt werden. Die Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich mit den Verbesserungen Zürich-Ziegelbrücke werden bis zum ausserordentlichen Fahrplanwechsel im Juni 2014 fertiggestellt.

Obwohl unmittelbar nach der Ankündigung auf Fachebene auch auf politischer Ebene klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass zeitliche Verzögerungen nicht akzeptiert würden, hielten die SBB bisher an ihren Aussagen fest. Bis heute konnte keine Verständigung erzielt werden, so dass entschieden wurde, für die Klärung offener Fragen das Bundesamt für Verkehr (BAV) beizuziehen. Dieser Prozess ist aktuell im Gang.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Das von den SBB aufgezeigte Ressourcenproblem ist genereller Natur. Hier sind rasch grundsätzliche organisatorische Anpassungen zu prüfen, damit mit der Vorprojektierung für das Projekt Stadtbahn Obersee nach Unterzeichnung einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung planmässig im Jahr 2013 begonnen werden kann. Zudem muss die räumliche Prioritätensetzung der offenbar knappen Ressourcen hinterfragt werden. Ohne Korrekturen muss derzeit davon ausgegangen werden, dass die SBB bis 2016 ihre Projektierungsprioritäten nicht im Kanton St.Gallen setzt und die Realisierung der Stadtbahn Obersee nicht vor 2021 Realität wird. Diese Situation ist für die Regierung inakzeptabel, zumal das Bedürfnis für einen S-Bahn-Halbstundentakt im Linthgebiet sowie eine halbstündliche umsteigefreie Anbindung des Toggenburgs an das Zürcher S-Bahnnetz in Rapperswil nachfragemässig mehr als ausgewiesen ist und klare Aufträge des Kantonsrates bestehen.

Die Situation erinnert an den harzigen Start der Projektierung der S-Bahn St.Gallen 2013. Nach anfänglich ebenfalls jahrelangen Verzögerungen bis zum Projektstart leisten die SBB nach entsprechenden politischen Entscheiden seit 2008 ausgezeichnete Umsetzungsarbeit. Es kommt dazu, dass der Bundesrat in seiner Botschaft über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom 18. Januar 2012 den Ausbau Wattwil-Rapperswil priorisiert und den Abschnitt Uznach-Rapperswil als Kapazitätsengpass ausweist. Auch besteht ein erhebliches Interesse, kleinere in der Finanzierungsvorlage enthaltene Projekte ab 2017 realisieren zu können, da Grossprojekte erfahrungsgemäss einen deutlich längeren Vorlauf bis zum Baustart aufweisen und reservierte Kredite in der Anlaufphase neuer Finanzierungsinstrumente häufig nicht ausgeschöpft werden können. Die vom Bund im Kreditantrag für den ersten Ausbauschnitt vorgesehene 55 Mio. Franken für Ausbauten St.Gallen-Rapperswil würden die Realisierung des SBB-Projekts ermöglichen. Dieses ist neben der überfälligen Realisierung des Halbstundentakts für alle Stationen auf der Linie Ziegelbrücke-Rapperswil und die halbstündliche direkte Anbindung des Toggenburgs an die S-Bahn Zürich in Rapperswil auch zentral für die Rollmaterialerneuerung des Voralpenexpress, die im Jahr 2019 fällig ist. Wird der Engpass nicht bis dann beseitigt, müsste auf der Strecke St.Gallen-Luzern weiterhin mit teilweise überlangen Zügen gefahren werden, wie sie zur Bewältigung der Nachfragespitze im Engpass Uznach-Rapperswil benötigt werden.

2. Gegen anfänglichen Widerstand der SBB hat der Kanton erreicht, dass das Projekt Stadtbahn Obersee zusammen mit weiteren Projekten in der Südostschweiz Eingang in die gemeinsame Planung AP Ost 1. TE mit Zeithorizont 2018-2025 gefunden hat. Der Ausbau Wattwil-Rapperswil wurde in den «Ausbauschnitt 2025» der FABI-Botschaft des Bundesrates aufgenommen. Die vom Kanton St.Gallen finanzierte Infrastrukturstudie erstellten die SBB zur vollsten Zufriedenheit des Kantons. Die Reduktion der anfänglich von den SBB doppelt so hoch ausgewiesenen Grobkosten geht massgeblich auf Optimierungsvorschläge des Amtes für öffentlichen Verkehr zurück. Auch haben die SBB nachträglich die Projektierungskosten reduziert, nachdem der Kanton darauf hingewiesen hat, dass für den Doppelspurausbau Uznach-Schmerikon zulasten des NEAT-Kredits vor ein paar Jahren bereits ein Vorprojekt erstellt wurde, das es lediglich zu aktualisieren gelte.

Das Ressourcenproblem der SBB ist entweder durch eine Anpassung der Organisation der Projektierungsarbeiten oder durch eine geänderte Prioritätensetzung innerhalb des Projektes AP Ost 1. TE zu lösen. Es geht jedenfalls nicht an, dass die Lösung des seit Jahren bekannten Engpasses weiter auf die lange Bank geschoben wird. Die politischen Aufträge von Region, Kanton und Bund sind klar. Es ist an den SBB aufzuzeigen, wie sie diese Aufträge der Politik zeitgerecht umsetzen kann. Der Kanton wird mit Nachdruck die Einhaltung der Zeitpläne einfordern.