

Interpellation Cozzio-St.Gallen vom 24. September 2001
(Wortlaut anschliessend)

Doppelspurausbau der SBB-Strecke St.Gallen–St.Fiden–Mörschwil

Schriftliche Antwort der Regierung vom 28. Januar 2002

Agostino Cozzio-St.Gallen erkundigt sich in seiner Interpellation über den Stand der Vorhaben zur ersten Etappe von Bahn 2000 und über die Realisierungschancen der einzelnen Vorhaben. Im Weiteren möchte er wissen, welche Prioritäten die einzelnen Projekte haben und ob sich die Regierung allenfalls am Doppelspurausbau im Galgentobel im Rahmen ihrer Interessen beteiligen wird.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Bahnlinie St.Gallen St.Fiden–Rorschach wird an Werktagen von rund 110 Personen- und zehn Güterzügen befahren und ist damit eine der stark belasteten Bahnstrecken in der Schweiz, die nicht durchgehend auf Doppelspur ausgebaut ist. Die drei bestehenden Einspurabschnitte St.Gallen St.Fiden–Engwil (Galgentobel, bei Mörschwil), Westeinfahrt Bahnhof Goldach und Goldach–Rorschach beeinträchtigen die Flexibilität für die Fahrplangestaltung sowie die Betriebsstabilität stark. Der heutige Fahrplan muss auf diese Einschränkungen Rücksicht nehmen.

In den nächsten Jahren wird die Belastung dieser Strecke weiter zunehmen. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen, voraussichtlich ab dem Jahr 2005 den internationalen Verkehr Zürich–Arlberg –Wien über St.Gallen–Bregenz statt über Sargans–Buchs zu führen. Nach heutigem Planungsstand bedingen diese internationalen Züge den Ausbau im Bereich Goldach. Die Regierung setzt sich dafür ein, dass die Option einer Verlängerung der Doppelspur Richtung Rorschach um rund 600 Meter gleichzeitig realisiert wird.

Die Strecke St.Gallen–Rorschach(–Bregenz–München) ist Bestandteil des Anschlusses der Ostschweiz an das europäische Hochleistungsnetz (HGV), der in den nächsten Jahren verbessert werden soll. Mit der mittelfristig geplanten Erweiterung und Systematisierung der S-Bahn St.Gallen werden sich möglicherweise neue Kreuzungsstellen im Bereich der heutigen Einspurabschnitte ergeben.

Der durchgehende Doppelspurausbau der Strecke St.Fiden–Goldach war Bestandteil des im Jahr 1987 von Volk und Ständen beschlossenen Konzepts Bahn 2000. 1992 war die Realisierung bis ins Jahr 1998 vorgesehen. Aus finanziellen Gründen wurden im Jahr 1993 mehrere Objekte von Bahn 2000 zurückgestellt, darunter auch der erwähnte Doppelspurausbau. Einzig der Abschnitt Mörschwil–Goldach (ohne Bahnhofeinfahrt) wurde bis im Jahr 1994 ausgebaut.

Aus den genannten Gründen setzt sich die Regierung dafür ein, dass die Doppelspurausbauten zwischen St.Gallen St.Fiden und Goldach nicht nur im Bereich des Bahnhofs Goldach, sondern auch zwischen St.Fiden und Engwil vorangetrieben werden.

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

- 1.-3. Die Regierung ist dank regelmässiger Gespräche mit den SBB über den Stand der Vorprojektarbeiten orientiert. Sie teilt die Meinung, dass die rasche Realisierung einer durchgehenden Doppelspur St.Gallen–Goldach von grosser Bedeutung für die Ostschweiz und die Kantonshauptstadt ist. Die Linie ist Teil der internationalen Linie Zürich–St.Gallen–München und gehört zu den stark belasteten Einspurstrecken. Die bereits geführten Gespräche haben ergeben, dass der Ausbau auch von Seiten der SBB unbestritten ist, jedoch in Etappen realisiert und unterschiedlich finanziert werden soll.

Für die drei Abschnitte St.Fiden–Engwil (Galgentobel), Bahnhofeinfahrt Goldach und die Option 600 Meter Doppelspurverlängerung Richtung Rorschach liegen Vorprojekte vor. Das Vorprojekt Einfahrt Goldach wird nach Aussage der SBB in den nächsten Wochen genehmigt, wobei die Option Verlängerung der Doppelspur 600 Meter Richtung Rorschach ebenfalls Gegenstand des Entscheides ist. Die Doppelspur St.Fiden–Engwil (Galgentobel) ist nach Angaben der SBB auf Grund der aktuellen Angebotsplanung noch nicht zwingend erforderlich und wurde deshalb von der Geschäftsleitung der SBB zurückgestellt. Diese unterstützt die Absicht, das Projekt im Rahmen des Anschlusses der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz zu finanzieren. Die Botschaft des Bundesrates soll im Jahr 2003 an die eidgenössischen Räte gelangen. Entsprechende Bundesmittel wären ab dem Jahr 2005 verfügbar. Eine weitere Verschiebung der Realisierung kommt aus Sicht der Regierung nicht in Frage.

4. Der Doppelspurausbau ist angesichts der Streckenbelastung notwendig und wegen der internationalen und nationalen Bedeutung Sache des Bundes bzw. der SBB. Die beabsichtigte Finanzierung der Ausbauten über den HGV-Anschluss (Abschnitt St.Fiden–Engwil) bzw. über das ordentliche Budget der SBB (Goldach) trägt diesem Umstand Rechnung. Eine Beteiligung des Kantons für Ausbauten infolge des internationalen Verkehrs ist nicht erforderlich. Da die Realisierung für alle drei Abschnitte zudem kurzfristig vorgesehen ist, sieht die Regierung nach heutigem Planungsstand keine Notwendigkeit für eine Vor- oder Mitfinanzierung durch den Kanton.
5. Der Ausbau im Galgentobel ist eines von mehreren Vorhaben, die für den Kanton St.Gallen von Bedeutung sind. Die Prioritätensetzung ist in erster Linie nicht objektbezogen, sondern von geplanten Angebotsverbesserungen abhängig. Angesichts der im Vergleich zum Nutzen bescheidenen Kosten von gesamthaft rund 50 Mio. Franken und der Kapazitätsengpässe bleibt der durchgehende Doppelspurausbau St.Fiden–Goldach wichtig. Die Finanzierung und damit die Realisierung sind gerade für diesen Abschnitt weit fortgeschritten.
6. Die in der Interpellation genannten Objekte am Walensee und im Rheintal waren Bestandteil des im Jahr 1987 von Volk und Ständen beschlossenen Konzepts Bahn 2000. Die Regierung gibt diesen Infrastrukturausbauten gute Realisierungschancen, weil dank den Investitionen eine angestrebte Verbesserung des Angebots ermöglicht wird. In diesem Sinn haben Massnahmen, die einem integralen Halt der Intercityzüge Zürich–Chur in Sargans dienen, in den nächsten Jahren erste Priorität. Angebotsverbesserungen im Rheintal mit daraus resultierenden Infrastrukturmassnahmen werden mittelfristig im Zusammenhang mit dem Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochleistungsnetz, der Realisierung einer Fahrzeit unter 60 Minuten zwischen St.Gallen und Sargans, sowie der Erweiterung der S-Bahn St.Gallen angestrebt.

28. Januar 2002

Wortlaut der Interpellation 51.01.49

Interpellation Cozzio-St.Gallen: «Doppelspurausbau der SBB-Strecke St.Gallen–St.Finden–Mörschwil

Wie den Medien zu entnehmen ist, weisen St.Galler Parlamentarier auf Bundesebene im Rahmen von Vorstössen auf die für die Ostschweiz unbefriedigende Situation im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts «Bahn 2000» hin bzw. haben bundesrätliche Antworten erhalten (Interpellation Eugen David; geplantes Postulat Peter Weigelt). Nachdem die Kosten der ersten Etappe des Projekts «Bahn 2000» mehr als eine Milliarde Franken unter dem bewilligten Projektkredit liegen, hatte der Bundesrat angekündigt, die eingesparten Mittel weiteren Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung zu stellen. Im Zentrum der Bemühungen der Bundesparlamentarier des Kantons St.Gallen stehen die angekündigten Investitionsvorhaben in der Ostschweiz, die aus finanziellen Gründen gestrichen worden waren. Die Ostschweizer Projekte sollen nicht (wieder) zu kurz kommen, lautet die berechtigte Forderung.

Unter dem Titel «Bahn 2000» war unter anderem auch der Doppelspurausbau St.Gallen St.Finden–Mörschwil (Galgentobel) vorgesehen. Unter anderem bildete auch dieses vollständig ausgearbeitete Vorprojekt Gegenstand einer Aussprache zwischen der St.Galler Regierung und Rheintaler Politikern (Tagblatt vom 17.08.01), in welchem es um die eisenbahnmässige Erschliessung des Rheintals ging. Nun ist es von den SBB aus finanziellen Gründen offenbar gestoppt worden. Der Doppelspurausbau Galgentobel bildet wichtige Grundlage für den Einbezug der Kantonshauptstadt in den Ausbau der internationalen Bahnverbindungen nach München und Wien. Aber nicht nur internationale, sondern auch regionale Interessen – die verbesserte Verbindung ins St.Galler Rheintal bis nach Chur – sprechen für eine rasche Realisierung dieses Vorhabens. Des weiteren vergrössert der Doppelspurausbau den Spielraum für die Fahrplangestaltung und die Abstimmungsmöglichkeiten mit anderen Zugverbindungen.

Es ist davon auszugehen, dass die SBB vom Kanton St.Gallen deutliche Zeichen für sein Interesse an diesem Ausbau erwarten. Ich bitte darum um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Regierung über den Stand der Vorprojektarbeiten im Bereich Doppelspurausbau St.Gallen–Goldach orientiert?
2. Teilt sie die Meinung, die rasche Realisierung dieses Vorhabens sei sowohl für die Interessen der Ostschweiz als auch im Hinblick auf den Stellenwert der Kantonshauptstadt St.Gallen im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz von Bedeutung?
3. Ist sie bereit, in diesem Zusammenhang mit den Verantwortlichen der SBB konkrete Gespräche zu führen bzw., falls diese Gespräche bereits geführt worden sind, welches sind die Ergebnisse?
4. Ist die Regierung allenfalls bereit, sich im Rahmen ihrer Interessen an den Baukosten (Doppelspur Galgentobel) zu beteiligen?
5. Gibt es für die Regierung eine andere Prioritätenfolge für Eisenbahn-Investitionen im Kanton St.Gallen als in erster Linie die rasche Realisierung des Doppelspurausbaus im Galgentobel?
6. Kann die Regierung Aussagen darüber machen, welche Realisierungschancen die weiteren angekündigten Infrastrukturausbauten in der Ostschweiz haben (Beseitigung des letzten Einspurabschnitts auf der Strecke Zürich–Sargans–Chur bei Tiefenwinkel/Mühlehorn am Walensee und partielle Doppelspurausbauten im Rheintal)?»

24. September 2001