

Interpellation Hartmann-Flawil / Cozzio-Uzwil / Martin-Gossau (18 Mitunterzeichnende)
vom 23. Februar 2015

Bahnkorridor Wil–St.Gallen: Leistungssteigerung rasch umsetzen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. Mai 2015

Peter Hartmann-Flawil, Bruno Cozzio-Uzwil und Claudia Martin-Gossau erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 23. Februar 2015 nach dem Stand der vom Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geplanten und bereits im Jahr 2009 beschlossenen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Bahnkorridor Wil–St.Gallen sowie nach den Folgen der Verkürzung der Zugfolgezeiten auf das mögliche Verkehrsangebot der S-Bahn und im Fernverkehr.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Leistungsfähigkeit einer Bahnstrecke wird massgeblich durch die Anzahl Züge, die Fahrplanelage und die Zusammensetzung der verschiedenen Zugskategorien in einem Streckenabschnitt bestimmt. Die Strecke Zürich–St.Gallen lässt sich in die drei Abschnitte Zürich–Winterthur, Winterthur–Wil und Wil–St.Gallen unterteilen. Die Fahrlage der Züge im Abschnitt Wil–St.Gallen ergibt sich aus der Planung der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich, den Planungen des Fern- und Güterverkehrs sowie der S-Bahn St.Gallen. Damit im Abschnitt Zürich–Winterthur auf der zweigleisigen Strecke Effretikon–Winterthur ein Regelangebot mit 15 Personenzügen je Stunde und Richtung gefahren werden kann, verkehren die Züge dort stark gebündelt mit einer minimalen Zugfolgezeit von zwei Minuten.

Für die Einführung der S-Bahn St.Gallen mit zwei bis drei Regionalverkehrsprodukten im Abschnitt Wil–St.Gallen wurden zur Bereinigung von akuten Trassierungskonflikten auf Ende 2013 erste Massnahmen umgesetzt. Einerseits wurden die Zugfolgezeiten zwischen der S1 und dem Intercity durch den Umbau von Signalanlagen in Uzwil auf 3,2 Minuten und in Gossau auf 2,6 Minuten verkürzt. Andererseits konnten Zugfolgekonflikte kurzfristig nur durch die Aufhebung von S-Bahn-Halten in Schwarzenbach, Algetshausen-Henau und Bruggen beseitigt werden. Die im Jahr 2009 beschlossene Verdoppelung des Fernverkehrsangebots Zürich–St.Gallen werden die SBB Ende 2015 mit einem dritten stündlichen und Ende 2018 mit einem vierten stündlichen Zug umsetzen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Für die Verkürzung der Zugfolgezeiten auf Ende 2013 wurde mit der Kantonsratsvorlage zur S-Bahn St.Gallen (37.10.01) ein Kredit von 7,8 Mio. Franken beantragt und mit dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung über den Infrastrukturfonds abgeschlossen. Die SBB haben Fr. 5'786'000.– abgerechnet, wobei der Bund 40 Prozent und der Kanton St.Gallen 60 Prozent der Kosten trug. Mit dem Bund konnte keine Zusage für einen Finanzierungsbeitrag aus ZEB-Mitteln¹ (100 Prozent Bundesanteil) erzielt werden. Begründet wurde dies mit Unsicherheiten in der Fernverkehrsplanung.

Mit dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG) wurde die gesetzliche Grundlage für Beschleunigungsmassnah-

¹ ZEB = Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur.

men und die Leistungssteigerung auf der Strecke Winterthur–St.Gallen sowie für deren Finanzierung aus dem FinöV-Fonds (Fonds für die Eisenbahngrossprojekte) geschaffen. Die zugehörige Botschaft des Bundesrates weist für den Korridor einen Betrag von 140 Mio. Franken aus (BBI 2007, 7787). Im ZEB-Standbericht 2014 werden als Umsetzungsmassnahmen 25 Mio. Franken für die Leistungssteigerung des Bahnhofs Wil und 74 Mio. Franken für die Leistungssteigerung / Fahrzeitreduktion im Abschnitt Winterthur–St.Gallen ausgewiesen. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2017 bzw. 2018 vorgesehen. Gemäss Standbericht 2014 wird aktuell das Vorprojekt erstellt.

2. Die Verkürzung der Zugfolgezeiten ist zusammen mit der Beseitigung von Abkreuzungskonflikten in den Bahnhöfen Wil, Gossau und St.Gallen zentral für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Strecke. Die notwendigen Massnahmen definieren sich aus der gegenseitigen zeitlichen Lage der Züge. Diese ist für die S-Bahn St.Gallen durch die halbstündlichen Anschlussbedingungen in den Knoten bestimmt. Für den Fern- und Güterverkehr ergibt sie sich aus der Bündelungsnotwendigkeit im Perimeter der S-Bahn Zürich. Mit einem aktuellen Zugsangebot von insgesamt 5-6 Personenzügen je Stunde und Richtung kann die Leistungsfähigkeit im Korridor Wil–St.Gallen durch vergleichsweise kostengünstige bauliche Massnahmen und eine optimale Abstimmung des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs deutlich erhöht werden. Die beiden zusätzlichen Fernverkehrszüge Zürich–St.Gallen können damit aus Sicht der Regierung auch im Abschnitt Wil–St.Gallen ohne Streichung von S-Bahn-Zügen eingeführt werden.

Ohne Umsetzung der Zugfolgezeitverkürzungen im Abschnitt Wil–St.Gallen hingegen müsste das Regionalzugsangebot von heute zwei bis drei Zügen je Stunde und Richtung ab Ende 2018 auf noch zwei Regionalexpressverbindungen je Stunde reduziert werden. Art. 6 ZEBG schreibt allerdings ausdrücklich vor, dass Nachteile für den Regionalverkehr infolge von Verbesserungen im Fernverkehr (hier zwei zusätzliche Schnellverbindungen Zürich–St.Gallen bis Ende 2018) durch bauliche Massnahmen behoben werden.

3. Die zeitgerechte Umsetzung des im Jahr 2009 beschlossenen ZEBG liegt in der Verantwortung von Bund und SBB. Die Kantone sind in geeigneter Form beizuziehen. Für die Umsetzung des im Jahr 2005 beschlossenen Bundesgesetzes über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz (SR 742.140.3; abgekürzt HGVAⁿG) wurden in der West- und Ostschweiz Begleitorgane eingesetzt. Seit dem Jahr 2005 informieren in der Ostschweiz die SBB im Begleitorgan das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Kantone über den Projektfortschritt der einzelnen Projekte.

Für das Projekt ZEB wurde im Jahr 2008 eine Begleitorganisation eingeführt, in der die Projektkoordination für die Planung und Umsetzung ohne Einbezug der Kantone erfolgt. Der regelmässige Informationsaustausch mit den betroffenen Kantonen wurde dadurch aus Sicht der Regierung empfindlich beeinträchtigt. Im Vorfeld der Volksabstimmung zur FABI-Vorlage² und dem Ausbaus Schritt 2025 (AS 2025) hat sich die Regierung mit Nachdruck für den starken und koordinierten Einbezug der Kantone in die Planungen der Bahnen und des Bundes eingesetzt.

Aufgrund der nötigen Abstimmung zwischen den gesamtschweizerischen Projekten ZEB und STEP AS 2025 wurde im Jahr 2014 entschieden, die Projektsteuerungssitzungen zusammenzulegen. Dies führt das BAV im ZEB-Standbericht 2014 aus.

Parallel zur gesamtschweizerischen ZEB-Organisation wurde 2008 die Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung initiiert mit dem Ziel, das Regionalzugsangebot auf der Basis des neuen ZEB-Fernverkehrsangebots in zeitlicher Abstimmung mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich weiter auszubauen.

² FABI = Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur.

Erst auf Druck des Bundes haben die SBB in einer vom Kanton St.Gallen schon lange geforderten Angebotswerkstatt Ostschweiz unter Einbezug der Kantone Zürich, Thurgau, St.Gallen und beider Appenzell im zweiten Quartal 2013 für den Korridor Zürich–St.Gallen ein umsetzungsfähiges Konzept mit einem dritten beschleunigten Fernverkehrszug aus der neuen Durchmesserlinie Zürich und einem exakten Halbstundentakt im Fernverkehr Wil–Gossau–St.Gallen entwickelt. Nachgelagert konnte Anfang 2015 mit der Turbo AG das ebenfalls zum Halbstundentakt systematisierte S-Bahn-Angebot unter Beibehaltung der Ende 2013 eingeführten Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit bereinigt werden. Um dieses Konzept nachhaltig zu sichern, sind die unter Ziff. 1 beschriebenen Infrastrukturmassnahmen zwingend. Die SBB als Infrastruktureigentümerin sind sich ihrer diesbezüglichen Verantwortung bewusst und sind bestrebt, die erforderlichen Anpassungen rechtzeitig vorzunehmen. Die Regierung hat in dieser Hinsicht gegenüber den SBB klare Erwartungen formuliert und ist bereit, sich aktiv in den Prozessen einzubringen.

Der Bund hat die organisatorischen Mängel von mehreren parallelen Planungen erkannt und drängt auf eine einheitliche Projektorganisation. Mit der engen Koordination und dem Einbezug der Kantone über die neuen FABI-Planungsregionen erfüllt das BAV damit ein dringendes Anliegen der Regierung. Aus Sicht der Regierung kommt dem Bund als inskünftig alleinigem Finanzierer der Bahninfrastruktur und Konzessionsbehörde eine zentrale Koordinationsrolle zu.

4. Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Bundesplanungen wie unter Ziff. 3 ausgeführt neu in einem partnerschaftlichen Prozess zwischen dem Bund, den Bahnen und den Kantonen der jeweiligen FABI-Planungsregion. Die Kantone sind als Besteller für die Planung des Regionalverkehrsangebots federführend, die Bahnen im Auftrag des Bundes für den Fern- und Güterverkehr und die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs. Vertreter des zuständigen Departementes und Amtes arbeiten in den entsprechenden Gremien aktiv mit.

Die Mitwirkung des Kantonsrates ist insofern wichtig, als die Erwartungen des Kantons an den Infrastrukturausbau verstärkt artikuliert werden können.