

Einfache Anfrage Hasler-Balgach vom 9. Juli 2021

Ausbauschritte ÖV: ein EC-Stopp weniger im Rheintal

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. August 2021

Karin Hasler-Balgach erkundigt sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 9. Juli 2021 nach der Haltepolitik der Eurocity-Verbindungen Zürich–München am Grenzort St.Margrethen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die eidgenössische Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KPFV) gibt die Zuständigkeiten bei der Ausarbeitung der künftigen Fahrpläne im Fernverkehr vor. So beauftragt das Bundesamt für Verkehr das konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenfernverkehrs, in diesem Fall die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ein Angebotskonzept für den Fernverkehr zu erstellen (Art. 16 Abs. 3 KPFV). Die Kantone werden angehört (Art. 16 Abs. 1 KPFV).

Mit den Eingaben zu den Bahnausbauschritten nutzt die Regierung die offiziellen Gefässe und versucht, das Fernverkehrsangebot zur besseren Anbindung des Kantons St.Gallen stetig zu verbessern. Zusätzlich ist das zuständige Departement in intensivem Kontakt mit der SBB, dem Bundesamt für Verkehr, den betroffenen Nachbarkantonen und -ländern sowie den St.Galler Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern.

Darüber hinaus hat sich die Regierung kürzlich für eine engere Zusammenarbeit mit dem Land Vorarlberg im Bereich öffentlicher Verkehr (öV) ausgesprochen und dazu eine Absichtserklärung unterzeichnet. Damit möchte sie den Metropolitanraum Bodensee stärken und die engen wirtschaftlichen Verflechtungen vertiefen. Im Zentrum der gemeinsamen Anstrengungen steht eine Verbesserung der Angebotskonzepte im Schienenverkehr. Zudem soll das Angebot im grenzüberschreitenden öV weiter ausgebaut werden. Überdies befriedigen die Tarifstrukturen und die Takte nicht.

Die Regierung setzt sich für einen zielgerichteten Ausbau des öV-Angebots im Rheintal ein. Sie unterstützt weitere grenzüberschreitende Verbindungen und anerkennt, dass attraktive Eurocity-Angebote wichtig sind für die internationale Anbindung des Rheintals. Kürzlich gab die SBB bekannt, dass nur drei von sechs Zügen zwischen Zürich und München mit einer Fahrzeit von dreieinhalb Stunden verkehren können. Grund ist das noch laufende Zulassungsverfahren für das neue Zugssicherungssystem für die Züge des Typs Astoro «ETR 610» durch die Europäische Eisenbahnagentur. Zwischen Zürich und München verkehren täglich sechs Züge je Richtung. Ab Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 kann die Fahrzeit bei drei Zügen je Richtung auf dreieinhalb Stunden reduziert werden. Bei den anderen drei Verbindungen bleibt die Fahrzeit unverändert bei vier Stunden und die Reisenden müssen in St.Margrethen jeweils umsteigen.

Die SBB gehen davon aus, dass ab dem unterjährigen Fahrplanwechsel vom 11. April 2022 alle sechs Verbindungen Zürich–München in der Zielfahrzeit von dreieinhalb Stunden verkehren können. Die Regierung fordert von den SBB, alles daranzusetzen, dass die Züge so rasch wie möglich mit dem neuen Zugssicherungssystem ausgerüstet und zugelassen werden können.

Zu den einzelnen Fragen:

- 1./2. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2020 verkehren täglich sechs Eurocity-Züge zwischen Zürich und München je Richtung, was einer Verdoppelung der Direktverbindungen und Sitzplätze gegenüber dem Vorjahr entspricht. Ab Dezember 2021 benötigt der Eurocity zwischen St.Gallen und München nur noch 2,5 anstatt 3 Stunden. Damit werden der Kanton St.Gallen und insbesondere das Rheintal mit schnellen Verbindungen an die Wirtschaftsmetropole München angebunden. Ab dem Jahr 2025 verkehren die Fernverkehrszüge im Rheintal zwischen St.Gallen und Sargans tagsüber im Halbstundentakt. Mit diesem Angebotsausbau werden in St.Margrethen künftig schlanke Anschlüsse aus dem Rheintal an den Eurocity von und nach München hergestellt. Am 12. Dezember 2021 startet zudem die S7 Romanshorn–Rorschach–Bregenz–Lindau Reutin. Vorerst ist dies ein Aufbaukonzept mit Verbindungen am Wochenende. Frühestens ab Dezember 2023 könnten diese Verbindungen dann täglich geführt werden. Der Zeitpunkt des Ausbaus ist abhängig von der Marktentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten der Besteller.
3. In Fahrtrichtung Zürich halten alle Eurocity-Verbindungen in St.Margrethen. In der Gegenrichtung musste die SBB beim Eurocity 197 von Montag bis Freitag den Halt in St.Margrethen aufheben. Für diese Eurocity-Verbindung um 17.33 Uhr ab Zürich reicht eine «ETR 610»-Einheit mit 187 Meter Länge nicht aus, um für alle Kundinnen und Kunden nach Zürich Flughafen, Winterthur und St.Gallen einen Sitzplatz anbieten zu können. Deshalb muss eine Doppeleinheit mit insgesamt 804 Sitzplätzen ab Zürich HB verkehren.

Wegen unzureichender Infrastruktur in Deutschland (nutzbare Gleis- und Perronlängen in mehreren Stationen an der Strecke) können die Eurocity der Linie Zürich–München nicht mit Doppeleinheiten bis oder ab München verkehren. Dieser Umstand wird sich auch mittelfristig nicht ändern. Die zweite ETR-Einheit des Eurocity 197 muss vor Erreichen des Netzes der Deutschen Bahn (DB) abgekoppelt werden. Unabhängig davon, wo die zweite Einheit abgehängt wird, beträgt die technische und betriebliche Mindestzeit für diesen Vorgang vier Minuten.

Im Fahrplan des Eurocity sind je Halteort höchstens zwei Minuten Standzeit möglich. Werden die zwei Minuten überschritten, muss die zusätzlich benötigte Standzeit zum Abkoppeln durch die Aufhebung eines Zwischenhalts kompensiert werden. Die Lokführer der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der DB wechseln in Lindau-Reutin, weshalb dort zwingend mit allen Zügen zu halten ist. Für einen Wegfall des Halteorts kommen daher lediglich St.Gallen, St.Margrethen oder Bregenz in Frage. Da die Knotenpunkte St.Gallen und Bregenz aus Nachfragesicht erheblich höher priorisiert werden, fiel der Entscheid der SBB auf St.Margrethen.

Reisende aus dem St.Galler Rheintal können den Eurocity 197 jedoch in Bregenz mit der S3 der ÖBB von Montag bis Freitag um 18.25 Uhr ab St.Margrethen erreichen. Sie benützen den Interregio (IR) 13, der auch bei den übrigen Eurocity-Verbindungen den Anschluss in St.Margrethen herstellt.

Die Regierung bedauert den fehlenden abendlichen Halt in St.Margrethen. Sie erwartet von den SBB, dass die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, damit der Halt möglichst rasch realisiert werden kann. Sie ist zu diesem Thema bei den SBB, aber auch beim zuständigen Bundesamt für Verkehr mehrfach vorstellig geworden.

4. Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2024 ist vorgesehen, im St.Galler Rheintal eine zweite Fernverkehrsverbindung einzuführen, die mit dem bestehenden IR 13 zwischen St.Gallen und Sargans einen Fernverkehrs-Halbstundentakt ergibt. Ab St.Gallen verkehren

ab 2025 fünf Züge je Stunde nach St.Margrethen, vier Züge je Stunde nach Heerbrugg und Altstätten sowie drei Züge je Stunde nach Buchs und Sargans. Im innerkantonalen Vergleich mit Linien, die ähnliche Passagierfrequenzen aufweisen, schneidet das Bahnangebot im Rheintal überdurchschnittlich gut ab. Aus Sicht der Regierung bietet das zukünftig gute Angebot die Möglichkeit, den Modalsplit zugunsten des öV zu verbessern.