

Interpellation Cozzio-St.Gallen vom 22. September 2003
(Wortlaut anschliessend)

Rasche Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München: Eine Chance für die Ostschweiz!

Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. November 2003

Agostino Cozzio-St.Gallen erkundigt sich mit einer Interpellation über den Stand der Anstrengungen für eine Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf (–München) und was die Regierung unternimmt, damit eine zeitgerechte schweizerische Beteiligung an die exterritoriale Finanzierung bereitgestellt werden kann.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Der Kanton St.Gallen ist an der Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf (–München) sehr interessiert. Die Elektrifizierung ist Voraussetzung dafür, dass die Strecke Genf–Zürich–St.Gallen–München durchgehend mit modernen Neigezügen befahren und sowohl in das schweizerische Taktsystem als auch in das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz integriert werden kann. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sehen auf dieser Achse ein grosses Entwicklungspotenzial, zumal sich München zur Drehscheibe für den Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickeln soll – mit einer einmaligen Position auch für den Verkehr in die neuen EU-Beitrittsländer. Bayern wiederum möchte diese Achse in Ergänzung zum Brenner für den Güterverkehr mit Italien (über die NEAT) ausbauen und Österreich sieht Möglichkeiten, Verkehr von Vorarlberg nach Salzburg–Wien in Ergänzung zur topographisch schwierigen Arlbergstrecke auch über München zu führen.

Der Kanton St.Gallen sieht seine Rolle vor allem im Bündeln der verschiedenen Interessen in den drei Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz. Es ist St.Gallen gelungen, Bayern dafür zu gewinnen, innerhalb Deutschlands das Terrain für eine Finanzierungslösung auf der Ebene Schweiz–Bayern zu ebnen. Dies wiederum war Voraussetzung dafür, dass Mitte Oktober 2003 in München eine erste Verhandlungsrunde auf oberster Fachebene stattfinden konnte. Der Kanton ist an diesen Gesprächen nicht direkt beteiligt, weil die Finanzierung in einem Vertrag zwischen der Schweiz und Bayern zu regeln sein wird. Die bundesdeutsche Seite legt Wert darauf, dass ein Vertreter Berlins an den Verhandlungen teilnimmt.

Der Kanton St.Gallen steht in engem Kontakt mit den schweizerischen und bayrischen Verhandlungspartnern und hat auch massgeblich dazu beigetragen, dass die Interessen Vorarlbergs ebenfalls einfließen. Die Strecke Lindau–München (–Salzburg) ist zudem Bestandteil einer Ende Oktober 2003 ratifizierten Ministerialvereinbarung zwischen der Schweiz und Österreich, an deren Ausarbeitung Vertreter des Kantons und Vorarlbergs mitgewirkt haben. Für die Vertragsverhandlungen Schweiz–Bayern hat St.Gallen analog dem Vorgehen mit Österreich den Einbezug der direkt betroffenen Regionen und Bahnen angeregt.

2. Der am 10. September 2003 vom Bundesrat zur Vernehmlassung freigegebene Botschaftsentwurf über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse) sieht (noch) keine Mitfinanzierung der Elektrifizierung Lindau–Geltendorf vor. Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurden koordiniert Interpellationen eingereicht, die einen Mitfinanzierungsbeitrag der Schweiz von

75 Mio. Franken an die geschätzten Gesamtkosten von umgerechnet rund 270 Mio. Franken im Zeitraum bis spätestens im Jahr 2009 fordern. Die Mitfinanzierung von Massnahmen im Ausland wird vom Kanton St.Gallen unterstützt. Sie entspricht dem Vorgehen des Bundes in Bezug auf Ausbaumassnahmen in Frankreich, wo sich die Schweiz gemäss Vernehmlassungsbotschaft in der Phase 1 mit 330 Mio. Franken bzw. einem Anteil von 50 Prozent an Ausbauten Richtung Paris beteiligen will. Die im Westen als Begründung angefügte Interessenlage der Schweiz gilt auch für Elektrifizierung Richtung München im Osten der Schweiz. Es besteht nicht nur ein ausgewiesenes Interesse der Ostschweiz. Vielmehr profitiert die ganze Schweiz und auch die Westschweiz von direkten, schnellen Verbindungen nach München.

Von bayrischer Seite besteht ein grosses Interesse, die Elektrifizierung gleichzeitig mit den derzeit laufenden und bis in den Jahren 2006/2007 abgeschlossenen Beschleunigungsmassnahmen durchzuführen. Mit dem Projekt «Allgäu NeiTech» werden zwischen Bodensee und München innert 3 bis 4 Jahren umgerechnet rund 450 Mio. Franken investiert. Der Ausbau der Strecke auf 160 km/h für Neigezüge und der Bau des Durchgangsbahnhofs Lindau–Reutin erlauben bis 2007 eine Verkürzung der Fahrzeit Bregenz–München von heute 2 Stunden 30 Minuten auf 1 Stunde 45 Minuten.

Im österreichischen Generalverkehrsplan ist im Jahr 2006 der Ausbau der Strecke St.Margrethen–Bregenz für umgerechnet rund 15 Mio. Franken vorgesehen. Die Schweiz sieht im Botschaftsentwurf zu den HGV-Anschlüssen einen Ausbau der Strecke St.Gallen–St.Margrethen erst ab dem Jahr 2007 und Entflechtungsmassnahmen im Abschnitt Zürich–Winterthur erst nach dem Jahr 2010 vor.

Im Abkommen zwischen der Schweiz und Deutschland aus dem Jahr 1996 über die nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT ist ein Fahrzeitziel zwischen Zürich und München von 3 Stunden 15 Minuten vereinbart. Mit den Ausbauten und einer Fahrzeitreduktion von rund 50 Minuten auf den deutschen und österreichischen Streckenabschnitten wird der ausländische Beitrag 10 Jahre nach Vertragsabschluss umgesetzt sein. Gemäss Bundesratsvorschlag wären auf dem schweizerischen Streckenabschnitt in diesem Zeithorizont noch keinerlei Fahrzeitverkürzungen realisiert. Die Fahrzeit Zürich–Bregenz dauert ohne Massnahmen rund 105 statt 90 Minuten und in Zürich muss rund 15 Minuten länger auf die Anschlusszüge gewartet werden, weil der Zug aus München die Anschlussspinne zur Minute 30 nicht mehr erreicht. Würde die Schweiz die Massnahmen im gleichen Zeithorizont wie Deutschland und Österreich umsetzen, könnte der Verkehr Westschweiz–München bereits ab dem Jahr 2007 um weitere 30 Minuten verkürzt werden.

Seit Mitte Oktober 2003 sind die mit Dieselneigezügen geplanten Fahrzeitverkürzungen ungewiss, weil die Deutsche Bahn ab Dezember 2003 die erst seit zwei Jahren im Einsatz stehenden ICE-Dieselneigezüge wegen massiver technischer Probleme aus dem Verkehr ziehen wird. Damit stehen für die Strecke Zürich–München keine Neigezüge zur Verfügung. Mit einer bis 2007 fertiggestellten Elektrifizierung hingegen können bewährte elektrische Neigezüge zum Einsatz kommen, wie z.B. auf der Strecke Genf–St.Gallen.

3. Die Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf ist als «internationales Vorhaben» Teil des im Juli 2003 von der deutschen Bundesregierung beschlossenen Bundesverkehrswegeplans. Mit der 1996 abgeschlossenen bilateralen Vereinbarung ist aus deutscher Sicht eine von zwei Voraussetzungen erfüllt, damit ein «internationales Projekt» in die Kategorie «vordringlicher Bedarf» eingestuft und bis spätestens im Jahr 2015 verwirklicht wird. Als zweite Voraussetzung ist die genügende Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Eine entsprechende Studie soll in Kürze unter Federführung Deutschlands zusammen mit Österreich und der Schweiz durchgeführt werden.

Von eidgenössischer und bundesdeutscher Seite wird betont, dass das Vorhaben mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet sei, insbesondere der Nachweis einer genügenden Wirt-

schaftlichkeit ausstehe und es deshalb keinen Fahrplan für die Realisierung des Vorhabens gebe. Dagegen drängt Bayern auf eine Elektrifizierung bis im Jahr 2007, da bei einer Realisierung zusammen mit dem laufenden Projekt «Allgäu NeiTech» erhebliche Kosteneinsparungen möglich seien und die Notwendigkeit schon aus betrieblichen Gründen gegeben sei. Dies erst recht, nachdem die ursprünglich vorgesehenen Dieselneigezüge aus dem Verkehr gezogen werden.

Auch St.Gallen drängt auf eine rasche Realisierung bis im Jahr 2007, weil damit im gleichen Zeithorizont auch die Fahrzeit Zürich–St.Gallen–St.Margrethen–Bregenz auf rund 90 Minuten verkürzt werden könnte. St.Gallen würde damit zu einem Knoten zur Minute 30, der mit dem Knoten Zürich in knapp einer Stunde Fahrzeit verbunden ist. Während Bayern und St.Gallen im Verbund mit Ostschweizer Kantonen und Vorarlberg deckungsgleiche Interessen verfolgen, besteht auf Seiten des Bundes eine erhebliche Zurückhaltung, die mögliche Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Zürich–St.Gallen kurzfristig umzusetzen.

4. Angesichts der Vorteile, die sich für den Kanton – wie unter Ziff. 2 aufgeführt – sowohl im internationalen wie im nationalen Verkehr ergeben, unterstützt die Regierung eine schweizerische Mitfinanzierung der Elektrifizierung. Diese entspricht dem Vorgehen des Bundes für die Anschlüsse Richtung Frankreich. Die Regierung engagiert sich weiterhin beim Bund, dass die Mittel für die HGV-Anschlüsse zu gleichen Teilen in der Ost- und der Westschweiz eingesetzt werden. Darunter fällt auch die Gewährleistung des erwähnten Beitrags in der Höhe von rund 75 Mio. Franken an die zeitgerechte Elektrifizierung.
5. Wie erwähnt ergibt sich im Fall einer Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf die Möglichkeit, die internationalen Züge im schweizerischen Taktsystem verkehren zu lassen. In Zusammenarbeit mit dem Bund und den SBB strebt der Kanton an, die voraussichtlich zu Beginn erst zweistündlich verkehrenden Züge Zürich–München in den anderen Stunden durch eine Verlängerung nationaler Züge nach Bregenz und/oder Chur zu ergänzen.

Mit den neuen Fahrlagen des internationalen Verkehrs, die sich aus den Beschleunigungsmassnahmen ergeben, werden auch die Anschlussverhältnisse für die Züge im Rheintal ändern. Auch in Sargans wird mit dem vorgesehenen Halt der IC-Züge Zürich–Chur eine neue Fahrplansituation geschaffen. Es ist deshalb vorgesehen, die Fahrlage des Schnellzuges Chur–Sargans–St.Margrethen–St.Gallen den neuen Anschlussverhältnissen in St.Margrethen und Sargans anzupassen. Angestrebt wird, das Angebot im Rheintal so zu beschleunigen, dass optimale Anschlüsse auch auf den internationalen Verkehr hergestellt werden können.

4. November 2003

Wortlaut der Interpellation 51.03.39

Interpellation Cozzio-St.Gallen: «Rasche Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München: Eine Chance für die Ostschweiz!»

Die Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München ist für die Ostschweiz von grosser Bedeutung, ermöglicht sie doch die Einbindung unserer Landesgegend in wichtige internationale Verkehrsverbindungen. Der wesentliche Vorteil der Elektrifizierung besteht in der Tatsache, dass die heute in St.Gallen endenden nationalen Züge bis nach München weitergeführt werden können (konkret die Linie Genf–St.Gallen–München/eventuell Wien). Aber auch im Bereich des

alpenquerenden Güterverkehrs ist aus ostschweizerischer Sicht die Elektrifizierung der genannten Strecke der Deutschen Bundesbahn zwingende Voraussetzung für die Führung schwerer Güterzüge von Bayern über die NEAT nach Italien.

Bessere internationale Zugangebote sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr bilden für die Ostschweiz einen wichtigen Standortfaktor. Die Ostschweizer Kantone dürfen in Bern nicht nur klagen über die Vernachlässigung ihrer Landesregion, sondern müssen selber aktiv daran arbeiten, die Ostschweiz in jeder Beziehung attraktiver zu machen. Im vorliegenden Fall geht es darum, für die gemeinsamen Interessen der Regio Bodensee auch internationale Verbündete zu finden.

War zunächst den Medien zu entnehmen, dass eine schweizerische Beteiligung an der Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München vom deutschen Verkehrsminister Manfred Stolpe aus grundsätzlichen Überlegungen nicht erwünscht sei, vernimmt man in letzter Zeit andere Töne. So hat der deutsche Verkehrsminister jüngst grünes Licht gegeben zur direkten Verhandlungsaufnahme der Schweiz mit Bayern. Damit ist der Weg zu einer grenzübergreifenden gemeinsamen Konzeption frei, die der Ostschweiz nur Vorteile bringen kann.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches war bisher die Rolle des Kantons St.Gallen in den Verhandlungen über die Frage der Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München?
2. Welches ist heute der Stand der Dinge?
3. Gibt es einen Verhandlungs- und Realisierungszeitplan?
4. Unterstützt die Regierung grundsätzlich ein exterritoriales finanzielles Engagement der Schweiz und was unternimmt sie, dass die schweizerische Finanzierung zeitgerecht bereitgestellt wird?
5. Welche Konsequenzen ergeben sich bei der Realisierung der genannten Elektrifizierung unter schweizerischer Beteiligung für das Angebot und die Infrastruktur auf der Strecke Zürich–St.Gallen–St.Margrethen und der Strecke Chur–St.Margrethen?»

22. September 2003