

Interpellation Antenen-St.Gallen vom 21. Februar 2005
(Wortlaut anschliessend)

Die Ostschweiz und Bahn 2000

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. April 2005

Reto Antenen-St.Gallen kritisiert mit einer Interpellation das Fehlen schneller Bahnverbindungen ab St.Gallen Richtung Zürich und regt an, wenigstens ein bis zwei schnelle Morgen- und Abendverbindungen als «St.Galler Sprinter» mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde einzuführen. Er verweist auf die Initiative des Kantons Glarus, der mit dem «Glerner Sprinter» auf Ende 2004 eine zweistündlich verkehrende schnelle Verbindung von Glarus nach Zürich mit einer Fahrzeit von 58 Minuten eingeführt hat.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Interpellant stellt zu Recht fest, dass Reisende ab St.Gallen auch mit der 1. Etappe Bahn 2000 erst bei Reisen über den Knoten Zürich hinaus von Fahrzeitverkürzungen profitieren. Die Verkürzung der Fahrzeit St.Gallen-Zürich auf unter eine Stunde ist eine Zielsetzung, die auch für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aus Marktsicht eine hohe Priorität besitzt. Die Belastung der Eisenbahnkorridore in Personenfahrten pro Werktag für den Gesamtverkehr (Fernverkehr und Regionalverkehr) im Jahr 2000 wurde im Auftrag der Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Ostschweiz berechnet. Gemäss diesen Berechnungen, die auf Angaben der SBB beruhen, weist der Korridor St.Gallen-Wil-Winterthur mit 15'800 bis 18'700 Reisenden je Tag die grösste Nachfrage aller Ostschweizer Korridore auf. Im Abschnitt Winterthur-Zürich überlagern sich Verkehrsströme aus der Ostschweiz mit dem Verkehr der S-Bahn Zürich, so dass dort mit täglich rund 50'000 Reisenden nationale Spitzenwerte erreicht werden.

Trotz der bereits hohen Nachfrage auf der Bahn weist die Autobahn A1 deutlich höhere Frequenzen auf. Sie liegen gemäss der Verkehrsstatistik des Bundesamtes für Strassen im Jahr 2003 durchschnittlich bei 47'000 Fahrzeugen je Tag im Fürstenland bis 90'000 im Bereich Effretikon. Die Zahlen belegen ein hohes Verkehrsaufkommen auch im Fürstenland und den deutlich höheren Bahnanteil (Modal-Split) im Abschnitt Zürich-Winterthur. Die SBB bedienen die Bahnhöfe Wil und Gossau halbstündlich und die Bahnhöfe Uzwil und Flawil stündlich mit den Zügen des Fernverkehrs. Die heutige Haltepolitik führt zu Fahrzeiten von 65 bis 74 Minuten auf der Relation St.Gallen-Zürich. Der viermal im Tag mit konventionellem Rollmaterial verkehrende Eurocity Zürich-München ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen legt die gleiche Relation in 63 Minuten zurück. Seine Fahrplantrasse ist bis St.Margrethen eingezwängt zwischen Zügen der S-Bahnsysteme Zürich und St.Gallen und wird im Abschnitt Effretikon-Winterthur in den übrigen Stunden von Güterzügen und Zusatzzügen der S-Bahn belegt.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Die Fahrzeit auf der Relation St.Gallen-Zürich (rund 85 km) muss auch mit der Bahn auf unter eine Stunde verkürzt werden. Diese Zielsetzung ist im Strategieplan öffentlicher Verkehr vom 20. August 2002 [40.02.02; abgekürzt SPöV] festgehalten. Mit dem Bundesbeschluss vom 18. März 2005 zu Infrastrukturausbauten auf der Strecke Zürich-St.Gallen-München werden Voraussetzungen geschaffen, um dieses Ziel rasch umzusetzen. Damit kann ein erheblicher Beitrag zum vermehrten Umsteigen auf die Bahn geleistet werden.

2. Der Engpass Zürich-Winterthur ist insbesondere zu den Pendlerzeiten am Morgen und am Abend bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Es verkehren dort in der Spitzenstunde bis zu 18 Züge. Eine Fahrzeit von einer Stunde St.Gallen-Zürich für einen <St.Galler Sprinter> wäre über Wallisellen oder Stadelhofen mit konventionellem Rollmaterial machbar und wird während der OLMA als Extrazug umgesetzt, allerdings nur in Gegenrichtung. Im Abschnitt Winterthur-Zürich werden in der Spitzenzeit letzte noch verfügbare Fahrplantrassen für direkt nach Zürich verkehrende Zusatzzüge und S-Bahnverlängerungen aus den Kantonen Zürich, Thurgau und Schaffhausen beansprucht. Mit der Einführung des Halbstundentakts für alle Stationen im Abschnitt Wil-Winterthur (S35) werden die Trassierungsmöglichkeiten für regelmässig verkehrende schnelle Verbindungen Zürich-St.Gallen (-Rheintal/München) weiter eingeschränkt. Sowohl die Einführung eines <St.Galler Sprinters> für Pendler aus dem Raum St.Gallen in den Spitzenzeiten als auch einer stündlich verkehrenden beschleunigten Verbindung Zürich-St.Gallen (-Rheintal/München) erfordert die Lösung von Trassierungskonflikten.
3. Die halbstündliche Bedienung der Bahnhöfe Wil und Gossau sowie die stündliche Bedienung der Bahnhöfe Uzwil und Flawil ist in der Fernverkehrskonzession der SBB festgeschrieben. Die SBB sind aus Marktüberlegungen daran interessiert, diese frequenzstarken Bahnhöfe zu bedienen und haben deshalb auch alle vier Bahnhöfe mit Perrons von 420 Meter Länge ausgestattet. Der Kanton St.Gallen hat seinen Standpunkt im SPöV Leitsatz 2 dargelegt. Er setzt sich für ein systematisch und ganztägig schnelles Angebot St.Gallen-Zürich ein. Dies ist auf der bestehenden Infrastruktur kurzfristig mit einer kürzeren Aufenthaltszeit in Zürich und der Ausnützung der Neigetechneik machbar, wenn Trassierungskonflikte mit anderen Zügen gelöst und durch punktuelle bauliche Massnahmen an den kritischen Knoten entschärft werden. Voraussetzung ist aber auch eine Kompensation dadurch wegfallender Direktverbindungen Gossau-Wil-Zürich durch einen dritten Zug Zürich-St.Gallen mit Halt in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Die Planungen von Kanton und Bund im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept für den HGV-Anschluss der Ostschweiz gehen davon aus, dass die Kompensation durch eine Verlängerung der Zürcher S-Bahnlinie Brugg-Zürich-Winterthur (S12) nach St.Gallen erfolgt.
4. Der Kanton Glarus nutzt für den <Glerner Sprinter> die nicht stündlich beanspruchte Fahrplantrasse des Eurocitys Wien-Innsbruck-Sargans-Zürich. Für den Kanton Glarus sowie für die ebenfalls bedienten Halte in der Schwyzer March ist dieses Produkt unbestritten eine deutliche Angebotsverbesserung. Die Kantone St.Gallen und Graubünden sind vor allem an weiteren Verbesserungen auf der Hauptachse Buchs-/Chur-Sargans-Ziegelbrücke-Zürich interessiert. Der Vollknoten Sargans besitzt wie der Vollknoten St.Gallen hohe Priorität und bedingt eine Abstimmung der Fahrpläne. Die Zuteilung der knappen Fahrplantrassen im Zulauf auf den stark belasteten Knoten Zürich stellt kurzfristig die grösste Herausforderung dar und beinhaltet auch ein gewisses Konfliktpotenzial zwischen den Kantonen. Der Bund ist gefordert, klare Regeln für die Zuteilung zu formulieren und den Gesamtnutzen in den Vordergrund zu stellen.
5. Die Regierung verhält sich in keiner Weise abwartend, sondern betreibt vielmehr seit Jahren eine nachhaltige Verkehrspolitik, die aufgrund der geografischen Distanzen von St.Gallen (85 km) und Sargans (90 km) nach Zürich vorab auf eine verbesserte Anbindung mit schnellen Zügen des Fernverkehrs zielt. Die beiden sehr stark frequentierten Verkehrsachsen der Ostschweiz führen in St.Margrethen bzw. Buchs als Eurocity-Linien ins Ausland weiter, so dass die schnellen Verbindungen nach Zürich in engem Zusammenhang mit der Anbindung der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) stehen.

Für das geografisch näher an Zürich gelegene Linthgebiet hat der Kanton St.Gallen schon vor 15 Jahren für den Vollanschluss an die Zürcher S-Bahn gesorgt. Rapperswil und Jona sowie Ziegelbrücke sind seit deren Eröffnung im Jahr 1990 mit mehreren Linien direkt an die Zürcher S-Bahn angeschlossen und bieten mit Produkten des bestellten Regionalver-

kehrt ein hervorragendes Angebot nach Zürich. Auch für die Region St.Gallen hat sich die Regierung immer für die systematische Verbesserung der nationalen und internationalen Verkehrsanbindung eingesetzt und ist nach den jüngsten Entscheiden des eidgenössischen Parlaments zu den HGV-Anschlüssen überzeugt, dass diese Strategie nachhaltig erfolgswirksamer ist. Sollten sich bei der weiteren Umsetzung dieser übergeordneten Strategie schwerwiegende Trassierungskonflikte mit regionalen Bahnangeboten ergeben, so ist die Regierung bestrebt, sich beim Bund weiterhin für eine Priorisierung aufgrund von sachlichen Kriterien einzusetzen und der schon 1985 als «Städtenetz Schweiz» konzipierten Bahn 2000 auch in der Ostschweiz zum Durchbruch zu verhelfen.

5. April 2005

Wortlaut der Interpellation 51.05.03

Interpellation Antenen-St.Gallen: «Die Ostschweiz und Bahn 2000

Mit Bahn 2000 werden gesamtschweizerisch raschere/schnellere Verbindungen angeboten. So dauert künftig die Bahnreise St.Gallen-Bern 13 Minuten weniger. Das ist sicher gut so. Nur: der Verkehr aus St.Gallen geht via Richtung Zürich – und nicht primär nach Bern. «Profitieren» von der Fahrzeitverkürzung werden also erst Reisende ab Zürich.

Leider hat es der Kanton St.Gallen verpasst, mit Nachdruck auf schnellere Verbindungen Richtung Zürich zu bestehen. Der Engpass Winterthur-Effretikon ist bekannt. Nur hat es der Kanton St.Gallen bis heute unterlassen, auch nach Alternativen zu suchen. So geht der Kanton St.Gallen bei diesem Konzept (einmal mehr) leer aus. Besonders nachteilig wirkt sich aus, dass auf der klassischen Pendlerstrecke nach Zürich die Fahrzeiten gegenüber dem alten Fahrplan nur unwesentlich angepasst wurden. Nach wie vor dauert die Fahrzeit für die Strecke Zürich-St.Gallen und umgekehrt 65 Minuten mit dem ICN (Neigezug). Insgesamte Fahrzeitverkürzung gegenüber dem alten Fahrplan: eine Minute. Der IC Genf-St.Gallen benötigt gar 74 Minuten (Abfahrt Zürich 39/Ankunft St.Gallen 53/Abfahrt St.Gallen Minute 11/Ankunft Zürich Minute 24).

Besonders nachteilig ist zudem die Fahrzeit im eigentlichen Pendlerzug (St.Gallen ab 06.44/Zürich an 07.59 = 75 Minuten).

Diese (zu) lange Fahrzeit führt dazu, dass die vielen Berufspendler aus St.Gallen Richtung Zürich nach wie vor über wenig attraktive Zugverbindungen verfügen und kaum zum Umsteigen motiviert werden können.

Aus diesem Grund ersuche ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung das Zugsangebot Richtung Zürich? Ist die Regierung auch der Meinung, dass mit diesen langen Fahrzeiten der Umsteigeeffekt zu gering ist?
2. Die Regierung wird eingeladen zu prüfen, ob eins bis zwei Morgen- und Abendverbindungen nach und von Zürich so angeboten werden, dass die Fahrzeit unter einer Stunde liegt? Konzept ST.GALLER SPRINTER. Als Konzeptvariante zu prüfen ist eine schnellere Verbindung am Morgen ohne Anbindung des Flughafens, z.B. direkt via Winterthur-Stadelhofen-Zürich-HB.
3. Die SBB stellt sich auf den Standpunkt, dass wegen der vom Kanton verlangten Haltepolitik (IC Gossau-Flawil-Uzwil-Wil) keine schnellere Fahrzeit möglich ist. Ist die Regierung gewillt, sich dafür einzusetzen, dass für je eine oder zwei Morgen- und Abendverbindungen die Haltepolitik überprüft wird und so eine schnellere Verbindung möglich wird? (Alternatives Haltekonzept, Beschleunigen einzelner Züge)

4. Mit grossem Erfolg hat es z.B. der Kanton Glarus erreicht, dass zweistündlich Verbindungen von Glarus nach Zürich mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde (58 Minuten) angeboten werden. Dieser GLARNER SPRINTER ist eine bahntechnische Innovation und müsste auch im Kanton St.Gallen möglich sein.
5. Ist die Regierung gewillt, ihre abwartende Haltung aufzugeben und eine aktive und bewusste Verkehrspolitik zu initiieren, um so dem Wunsch nach schnelleren Zugverbindungen zumindest in den Pendlerzeiten (morgens und abends) nachzukommen, um Berufspendlern Richtung Zürich ein attraktiveres Bahnangebot zu ermöglichen.»

21. Februar 2005