

Interpellation Göldi-Gommiswald / Brändle-Bütschwil-Ganterschwil / Zoller-Quarten vom 27. November 2019

Bessere Anbindung an den Fernverkehr

Schriftliche Antwort der Regierung vom 21. Januar 2020

Peter Göldi-Gommiswald, Karl Brändle-Bütschwil-Ganterschwil und Erich Zoller-Quarten erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 27. November 2019 nach den Möglichkeiten zur verbesserten Anbindung der Regionen ZürichseeLinth und Toggenburg an den Fernverkehr.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Haltepolitik des Fernverkehrs in der Schweiz wird in der entsprechenden Konzession festgelegt. Gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1; abgekürzt PBG) erteilt der Bund die Konzession für die regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung. Die aktuell gültige Konzession des Fernverkehrs läuft am 8. Dezember 2029 aus.

Mit Blick auf die mittlerweile erfolgte Erneuerung der Fernverkehrskonzession hat das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) im Vorfeld eine Wegleitung «Grundsätze für den Fernverkehr»¹ erarbeitet. Mit dieser Wegleitung wird das Fernverkehrsnetz erstmals definiert auf der Basis von Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet sind. Das Intercity-Netz (IC-Netz) verbindet dabei die metropolitanen Zentren miteinander, erschliesst alle Handlungsräume der Schweiz und stellt die Anbindung an die europäischen Hauptverkehrsachsen sicher. Es zeichnet sich durch eine Haltepolitik aus, die auf die übergeordneten Zentren fokussiert. Das Basis-Netz bildet das Rückgrat des Fernverkehrsnetzes und stellt die Feinerschliessung des Landes sicher. Es bindet die gross- und mittelstädtischen Zentren sowie die einwohnerstarken Agglomerationen und nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an und erschliesst sie untereinander. Zentren von einwohnerstarken Agglomerationen, die weder ein metropolitanes, grossstädtisches oder mittelstädtisches Zentrum sind, werden mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt. Netzrelevante Halte können hierarchisch mindestens mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt werden.

In Pfäffikon SZ halten Fernverkehrszüge aus dem Basis-Netz, nicht aber aus dem Intercity-Netz. Diese Haltepolitik entspricht grundsätzlich den Vorgaben der Wegleitung des BAV und ist in der verfügbaren Konzession so festgelegt.

Seit dem 1. Januar 2016 liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für Bahnausbauten beim Bund. Die Kantone werden in die Planung einbezogen. Die künftigen Angebotserweiterungen und damit verbunden auch mögliche Anpassungen der Haltepolitik werden in Ausbausritten zusammengefasst. Der Kanton St.Gallen hat im November 2014 die Begehren zum Bahnausbau schritt 2035 eingereicht. Unter den Begehren war auch der Halt des Intercity in Pfäffikon SZ mit gleichzeitiger Anbindung Richtung Rapperswil–Uznach und Biberbrugg–Arth-Goldau. Aufgrund des zu tiefen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nahm der Bund dieses Begehren nicht in die Botschaft auf. Der Kanton St.Gallen bereitet zurzeit die Eingabe zum Bahnausbau schritt 2040/45 vor. Der IC-Halt in Pfäffikon SZ bringt für den Kanton St.Gallen Vorteile und soll gemäss aktuellem Stand wieder beantragt werden.

¹ Abrufbar unter https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaeetze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grunds%C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Ja, die Regierung erkennt die Vorteile eines Fernverkehrsanschlusses im Raum der Agglomeration Obersee. Sie setzt sich daher auch für dessen Einführung ein.
2. Für die Attraktivität und Entwicklung eines Lebens-, Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsraums spielt die Beweglichkeit von Menschen und Gütern heute eine zentrale Rolle. Attraktive Verkehrsangebote auf adäquaten Infrastrukturen verbessern die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons, aber auch darüber hinaus. Das in der Gesamtverkehrsstrategie formulierte Ziel, die zusätzliche Nachfrage nach Mobilität durch den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr zu decken, kann nur mit attraktiven Angeboten erreicht werden.
3. Aus der Region Zürichsee/Linth verkehren heute bis zu sechs S-Bahn-Verbindungen je Stunde Richtung Zürich. In die übrigen Richtungen bestehen viertel- oder halbstündliche Verbindungen. Die Region ist damit sehr gut erschlossen. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen aus Sicht der Regierung bei der Reisekette von Rapperswil über Pfäffikon SZ nach Zürich HB und bei den Betriebszeiten der S-Bahn. Hier wird angestrebt, dass dank ein bis zwei zusätzlichen Frühverbindungen der Flughafen und die Stadt Zürich früher erreicht werden können. Der Kanton St.Gallen ist dazu in Kontakt mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).
4. Die Regierung setzt sich für einen zusätzlichen Fernverkehrshalt in der Agglomeration Obersee ein. Sie nutzt dazu mit den Eingaben zu den Bahnausbausritten die offiziellen Gefässe. Zusätzlich ist das Volkswirtschaftsdepartement in intensivem Kontakt mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Schweizerischen Südostbahn (SOB), dem Bundesamt für Verkehr, den betroffenen Nachbarkantonen und den St.Galler Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern.
5. Die Interpellanten erwähnen in ihrem Vorstoss Reisezeitgewinne von Buchs–Sargans nach Arth-Goldau–Tessin, von Rapperswil nach Sargans–Buchs und von Rapperswil nach Zürich und weiter. Damit all diese Reise- und Umsteigemöglichkeiten angeboten werden können, ist in Pfäffikon SZ ein Vollknoten nötig. Konkret treffen die Voralpenexpress-Züge aus beiden Richtungen vier Minuten vor dem Halt der beiden Intercity-Züge Zürich–Chur und Chur–Zürich im Bahnhof Pfäffikon SZ ein. Nach dem Fahrgastwechsel bei den beiden Intercity-Zügen vergehen drei bis vier Minuten, bis die Passagiere aus den Intercity-Zügen in die beiden Voralpenexpress-Züge umgestiegen sind. Die Züge des Voralpenexpress stehen damit in Pfäffikon SZ sechs bis acht Minuten still. Dieser Fahrzeitverlust kann zwischen Arth-Goldau, Rapperswil und St.Gallen nicht kompensiert werden und führt zu Anschlussbrüchen.

Die Intercity-Züge Zürich–Chur und Chur–Zürich erfahren durch den Halt in Pfäffikon SZ einen Fahrzeitverlust zwischen drei und vier Minuten. Der Verlust setzt sich zusammen aus der Haltezeit und dem Bremsen und Anfahren auf einer Strecke mit hoher Streckengeschwindigkeit. Der Fahrzeitverlust müsste hauptsächlich zwischen Pfäffikon SZ und Sargans kompensiert werden. Die SBB als Infrastrukturbetreiberin kennt die Massnahmen nicht, die nötig wären, um den Fahrzeitverlust zu kompensieren. Sie ist auch nicht gewillt, diese von sich aus zu ermitteln. Der Kanton St.Gallen fordert gegenüber dem Bundesamt für Verkehr, dass die SBB beauftragt wird, die Prüfungen durchzuführen und die möglichen Massnahmen zu ermitteln. Unabhängig davon erarbeitet der Kanton St.Gallen gemeinsam mit dem Kanton Graubünden eine Studie, welche die Potenziale zur Geschwindigkeitserhöhung zwischen Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke und Sargans aufzeigen soll. Die daraus gewonnenen Fahrzeitereserven dienen in erster Linie der dringend nötigen Verlängerung der Umsteigezeiten im Bahnhof Sargans. Ergeben sich zusätzliche Fahrzeiteinsparungen, sollen diese genutzt werden, um den Halt des Intercity in Pfäffikon SZ zu realisieren.

6. Die erste Etappe der Stadtbahn Obersee wird voraussichtlich im Dezember 2023 in Betrieb gehen. Die dazu nötigen Infrastrukturausbauten sind aktuell durch eine Einsprache blockiert. Der Abschluss der Infrastrukturausbauten im Rheintal wird per Dezember 2024 geplant. Ab diesem Zeitpunkt verkehren zwischen St.Gallen und Buchs drei Direktverbindungen je Stunde. Zwischen Rapperswil und Buchs verkehren stündlich zwei Verbindungen, davon eine umsteigefrei. Zwischen Rapperswil und St.Gallen verkehren zwei Direktverbindungen je Stunde. Die Regierung erachtet die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zwischen den Standorten der Ost – Ostschweizer Fachhochschule als ausreichend.