

Interpellation Gut-Buchs / Ammann-Rüthi / Tanner-Sargans / Tinner-Wartau / Wehrli-Buchs
(57 Mitunterzeichnende) vom 25. Februar 2014

Nach dem Ja zu FABI: Rascher Start der Umsetzung im Rheintal

Schriftliche Antwort der Regierung vom 15. April 2014

Daniel Gut-Buchs, Thomas Ammann-Rüthi, Beat Tinner-Wartau und August Wehrli-Buchs erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 25. Februar 2014 nach der Einschätzung der Regierung, wie der Ausbau der Rheintallinie nach der FABI-Abstimmung vom 9. Februar 2014 rasch umgesetzt werden kann. Dabei interessieren neben der zeitgerechten Umsetzung der notwendigen Infrastrukturausbauten die Planung des halbstündlichen Fernverkehrsangebots zwischen St.Gallen und Chur und eine allfällige kantonale Vorfinanzierung bei Finanzierungsengpässen auf Bundesebene.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit dem Ja zu FABI am 9. Februar 2014 wurde die Finanzierung eines 1. Ausbauschriffs von 6,4 Mrd. Franken bis im Jahr 2025 gesichert. Bestandteil des nationalen Ausbaupaketes sind 180 Mio. Franken für die Leistungssteigerung St.Gallen–Chur. Zusammen mit 160 Mio. Franken für die Leistungssteigerung Zürich–Chur und 55 Mio. Franken für die Leistungssteigerung St.Gallen–Rapperswil können damit die Ausbauten für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz (HGV) und die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) ergänzt werden, die von den eidgenössischen Räten 2005 und 2009 beschlossen wurden. Die Realisierung der einzelnen Projekte erfolgt mittels sogenannter Umsetzungsvereinbarungen zwischen dem Bund und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Vorfinanzierungsvereinbarungen wären zwischen dem Kanton und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen und bedürften der Zustimmung des Bundes.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Mit einem Ja-Stimmenanteil von 57,8 Prozent hat der Kanton (alle Regionen) der Vorlage deutlich zugestimmt. Am deutlichsten war die Zustimmung in der Region St.Gallen, wo mit 63,8 Prozent das nationale Resultat von 62.0 Prozent übertroffen wurde. Die Region Werdenberg lag mit 59,0 Prozent als einzige weitere Region über dem kantonalen Schnitt. Die Resultate in den einzelnen Regionen zeigen, dass die Zustimmung in der Regel vor allem dort höher ist, wo für die Bevölkerung konkrete bauliche Verbesserungen greifbar sind und wo diese im Vorfeld der Abstimmung von allen politischen Akteuren klar und eindeutig kommuniziert wurden. Die rasche Realisierung der Doppelspur Buchs–Sevelen gehört zu den Projekten, die von der regionalen Bevölkerung getragen sind. Die Regierung begrüsst und würdigt das grosse Engagement und die geschlossene Unterstützung aus der Region für dieses wichtige Bundesprojekt ausdrücklich. 60 von 77 St.Galler Gemeinden stimmten der Vorlage zu. Das Resultat ist ein klarer Auftrag des Schweizer Stimmvolkes an Bund und SBB, den weiteren Ausbau der Rheintalstrecke zügig umzusetzen.
2. Die Leistungssteigerung der Strecke St.Gallen–Chur erlaubt die Einführung eines echten Halbstundentakts für den Fern- und Regionalverkehr im Rheintal (Bahn-Y). Die hierfür notwendigen Infrastrukturmodule sind definiert. Die Baukosten werden in einem nächsten Schritt durch die SBB verifiziert. Werden gewisse zeitliche Einschränkungen beim Personenverkehrsangebot aufgrund des Güterverkehrs in Kauf genommen, sollten die zwischen Altstätten und Sargans

definierten Infrastrukturmodule nach einer Grobeinschätzung im bewilligten Kreditrahmen von 180 Mio. Franken realisierbar sein. Angebotselemente der ersten Etappe sind Verdichtungen des Zugsangebots zwischen St.Gallen und Sargans (S2 bzw. S12-Verlängerungen nach Buchs).

Die Finanzierung des Fernverkehrsangebots wird durch die Fernverkehrskonzession geregelt, die Ende 2017 erneuert werden muss. Aktuell verpflichtet der Bund die SBB nur zu einem zweistündlichen Fernverkehrsangebot zwischen St.Gallen und Chur. Die bereits seit 1995 realisierte Verdichtung zum Stundentakt sowie das Angebot am Abend wird aktuell noch als Regionalverkehr durch den Bund und die beiden Kantone St.Gallen und Graubünden bestellt. Beide Kantone streben eine frühzeitige, vollständige Integration des bestehenden und künftig zum Halbstundentakt verdichteten Schnellzugangebots in die Fernverkehrskonzession an.

3. Mitte Februar 2010 schloss der Kanton mit den SBB eine Finanzierungsvereinbarung für die Erstellung von Infrastrukturstudien ab. Der SBB-Schlussbericht vom März 2012 sah einen Gesamtterminplan mit Realisierung der Doppelspur Buchs–Sevelen bis Ende 2019 vor, vorbehaltlich vorhandener Ressourcen für Projektierung, Ausführung und Sperrintervalle. Dabei gingen die SBB nach vorgängiger Klärung der Etappierung und Finanzierung von einem Vorprojektbeginn im April 2013 aus. Die Finanzierung ist seit dem 9. Februar 2014 mit der Integration der Leistungssteigerung St.Gallen–Chur in den 1. Ausbauschnitt geklärt. Die aktuelle Etappierung der SBB geht von einer Realisierung bis Ende 2022 bei einem Projektierungsbeginn im April 2016 aus. Ziel der Regierung ist der rasche Abschluss einer Umsetzungsvereinbarung zwischen dem Bund und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Basis des FABI-Beschlusses. Welches Eisenbahnunternehmen der Bund mit der Umsetzung beauftragt, ist für die Regierung nicht entscheidend. Massgebend ist ein möglichst früher Realisierungstermin.

Da die Doppelspur Buchs–Sevelen alleine – also unabhängig von den Ausbauten der Rhätischen Bahn und den Ausbauten in der Schwyzer March im Hinblick auf den integralen Intercity-Halbstundentakt Zürich–Chur – ab deren Inbetriebnahme zahlreiche Verbesserungen im Raum Ziegelbrücke–Bad Ragaz und Sargans–St.Gallen ermöglicht, ist insbesondere der Bau dieses Schlüsselprojekts vordringlich. Die Doppelspur Buchs–Sevelen löst die seit dem Fahrplanwechsel bestehenden Trassierungskonflikte mit dem Eurocity Zürich–Wien im Raum Buchs. Diese Trassierungskonflikte verhindern diverse Anschlüsse und Zusatzhalte. Der Engpass ist deshalb durch den Bau der Doppelspur so rasch wie möglich zu eliminieren.

4. Das Angebots- und Infrastrukturkonzept zwischen Altstätten und Sargans wird derzeit mit den SBB bereinigt. Es beinhaltet je eine halbstündliche Verlängerung der S-Bahnlinien S2 von Altstätten und S12 von Chur je bis Buchs sowie ein zusätzliches schnelles Fahrplantrasse für ein weiteres Fernverkehrsprodukt bzw. den schnellen Halbstundentakt zwischen St.Gallen und Sargans. Zentrale Infrastrukturelemente sind die Doppelspurabschnitte Buchs–Sevelen und Oberriet Nord sowie verschiedene weitere Bahnhofausbauten und die Verkürzung der Zugfolgezeit. Die Nutzung der zusätzlichen Fahrplantrassen auf der Rheintalstecke wird durch Fahrplantrassen für den Güterverkehr zeitlich eingeschränkt. Die für den Ausbauschnitt 2013 getätigten fahrplanabhängigen Investitionen in die Rheintallinie müssen weiterhin genutzt werden. Die zusätzliche schnelle Fahrplantrasse wird deshalb exakt 30 Minuten versetzt zur bestehenden Fahrplantrasse des Rheintalexpress geplant. Nur so erfolgen die Zugskreuzungen weiterhin in den bereits ausgebauten Bahnhöfen und nur so können Doppelspurausbauten gleichzeitig für den Fern- und Regionalverkehr genutzt werden. Die schnelle zusätzliche Fahrplantrasse ermöglicht schlanke Anschlüsse in Sargans auf die Zusatzintercity nach Zürich, in Buchs auf die Eurocity nach Wien und in St.Margrethen auf den beschleunigten Eurocity nach München.

Die Verlängerung der beiden S-Bahnlinien S2 und S12 nach Buchs sowie die Verdichtung des REX zum Halbstundentakt haben Auswirkungen auf den Kostenanteil der betroffenen Gemeinden im Gemeindepool, da sich die Anzahl Bahnabfahrten und damit die Kosten zu Gunsten des weiter verbesserten öV erhöhen. Zudem erfährt das heute parallel zur Bahnlinie geführte Busangebot gegebenenfalls Anpassungen. Die Regionen und Gemeinden werden in die regionale Fahrplanplanung einbezogen.

5. Der neue Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird ab 2016 jährlich mit rund 5 Mrd. Franken zweckgebundenen Einnahmen ausgestattet. Aus dem BIF werden alle Aufwendungen für den Erhalt, die Erneuerung und die Erweiterungen der Bahninfrastruktur finanziert. Der 1. Ausbauschnitt im Umfang von 6,4 Mrd. Franken kann bis 2025 finanziert werden. Die Realisierung der einzelnen Projekte erfolgt über eine Periode von zehn Jahren gemäss Umsetzungsplanung des Bundes. Ob sich für die zeitgerechte Realisierung der Leistungssteigerung St.Gallen–Chur Finanzierungsengpässe im BIF ergeben, wird sich aus der zeitlichen Priorisierung durch den Bund innerhalb des Zeitraums 2016-2025 ergeben. Sollte sich vor der Installation des neuen BIF Finanzierungsengpässe für die Projektierungsarbeiten der SBB ergeben, kann die Regierung diese mit Zustimmung des Bundes durch Abschluss einer Vorfinanzierungsvereinbarung mit den SBB beheben. Die diesbezügliche Bereitschaft der Regierung besteht. Die Finanzierung des Projekts ist im 1. Ausbauschnitt unter dem gesetzlichen Titel «Leistungssteigerung St.Gallen–Chur» dank des neuen BIF gesichert.