

Interpellation Gysi-Wil / Hartmann-Flawil (21 Mitunterzeichnende) vom 7. Juni 2011

Zukünftige Haltepolitik zwischen St.Gallen und Wil

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. August 2011

Barbara Gysi-Wil und Peter Hartmann-Flawil erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 7. Juni 2011 nach der zukünftigen Haltepolitik für S-Bahn-Züge zwischen St.Gallen und Wil sowie den strassenseitigen Kosten und Massnahmen für den Bahnersatz.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Das Angebots- und Infrastrukturkonzept zur S-Bahn St.Gallen 2013 wurde mit der Urnenabstimmung vom 26. September 2010 vom Volk mit grossem Mehr genehmigt. Die Umsetzung erfolgt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013. In der Vorlage der Regierung und im Abstimmungsbüchlein wurden die Zusammenhänge erläutert und transparent dargelegt, dass es bei einzelnen S-Bahn-Stationen vorübergehend zu einer Aufhebung von Halten kommt, da für einen Halt notwendige Anpassungen beim Fernverkehrsangebot oder weitere Infrastrukturausbauten erst nach 2013 umgesetzt werden können. Dies betrifft auch weitere Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im Korridor Zürich–Winterthur–St.Gallen, die erst ab Ende 2018 realisiert sein werden. Die Vorlage S-Bahn St.Gallen 2013 beinhaltet bis Ende 2013 Massnahmen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten Schwarzenbach–Gossau mit Kosten von 6,5 bis 7,8 Mio. Franken. Diese Investitionen sind notwendig, weil die S-Bahn-Züge ab Ende 2013 teilweise nur drei Minuten vor den nachfolgenden Fernverkehrszügen verkehren und die signaltechnische Ausrüstung dieser SBB-Hauptstrecke in diesem Abschnitt heute ungenügend ist.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Start der S-Bahn St.Gallen 2013 erfolgt im Dezember 2013 wie geplant, kommuniziert und beschlossen ohne Bahnhalte an den Stationen Schwarzenbach und Algetshausen–Henau. Als Ersatz wird zwischen Wil und Uzwil eine zusätzliche Buslinie im Stundentakt eingeführt, welche die im Siedlungsgebiet gelegenen Haltestellen in Schwarzenbach, Algetshausen und Henau bedient. Zusammen mit den bestehenden Buslinien Wil–Jonschwil–Uzwil und Wil–Zuzwil–Uzwil ergeben sich für Schwarzenbach und Henau neu halbstündliche Verbindungen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung. Die Buslinien sind auf die Bahnanschlüsse in Wil und Uzwil ausgerichtet. Da der Fernverkehr Zürich–St.Gallen Ende 2013 noch in einem Hinketakt verkehren wird, kann auch bei den Regionalverkehrsleistungen (Rheintal-Express und S-Bahn) noch kein sauberer Halbstundentakt angeboten werden. Erst mit dem sogenannten 4-Zug-Konzept kann hier eine Bereinigung erfolgen.
2. Die Planungen im Rahmen der Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung sehen für die S-Bahn einen integralen Halbstundentakt vor. Die Umstellung zum Halbstundentakt ist Bestandteil des 4-Zug-Konzepts für den Fernverkehr Zürich–St.Gallen, das auch Wil und Uzwil zu Taktknoten aufwertet. Die Umsetzung erfolgt auf Basis der auf Bundesebene bereits beschlossenen und finanzierten Infrastrukturausbauten im Zeithorizont 2018-2020. Auf dem halbstündlichen Grundangebot der S-Bahn sind auch nach 2018 keine Halte in Schwarzenbach und Algetshausen–Henau möglich, da ein Überholungskonflikt mit dem bis dann verdichteten und beschleunigten Fernverkehr Zürich–St.Gallen bestehen würde.

Je nach Entwicklung der Gesamtnachfrage im Abschnitt Wil–St.Gallen ist denkbar, dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zu den je zwei Schnellzugs- und S-Bahn-Verbindungen ein Bedarf für ein erweitertes Angebot besteht, das alle Stationen bedienen könnte. Dieses im Zeithorizont 2018-2020 technisch mögliche Zusatzangebot kann erst nach Einführung der S-Bahn 2013 und unter Berücksichtigung der weiteren Nachfrageentwicklung beurteilt werden. Es wird zum gegebenen Zeitpunkt im Rahmen des Bestell- und Fahrplanverfahrens festgelegt.

3. Das Ausbaupaket für die Kapazitätsausbauten im Korridor Zürich–Wil (–St.Gallen) ist Bestandteil der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich mit Zeithorizont 2018 und des 1. Umsetzungsschritts von ZEB mit Zeithorizont 2018-2025. Da die Durchmesserlinie Zürich bereits Mitte 2014 für die S-Bahn und Ende 2015 für den Fernverkehr in Betrieb genommen wird, haben alle Beteiligten das Ziel, die zusätzlich notwendigen Kapazitätserhöhungen und Beschleunigungsmassnahmen Richtung St.Gallen möglichst zeitnah in Betrieb zu nehmen, um die Durchmesserlinie sowohl für die Verlängerung der S-Bahn Zürich bis Wil als auch für das 4-Zug-Konzept Zürich–St.Gallen nutzen zu können.

4. Der Vernehmlassungsentwurf des Agglomerationsprogramms Wil der 2. Generation für den Zeitraum 2015-2018 sieht eine Reihe von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vor. Unter anderem sind vorgesehen:

- Ausbauten im Bahnhof Wil für die stündliche Verlängerung der Zürcher S12 bis Wil;
- Aufwertung Bahnhöfe und Bushöfe Wil und Uzwil;
- Doppelspurabschnitte der Frauenfeld-Wil-Bahn;
- Ausbau des regionalen Busangebots sowie des Ortsbusses Uzwil;
- Bevorzugungsmassnahmen für den strassengebundenen öV;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten.

Das Angebotskonzept für den öV geht davon aus, dass die Hauptschliessung des Raums zwischen Wil und Uzwil mit einem weiter verbesserten Busangebot erfolgt. Ein zentrales Element ist die Aufwertung des Bahnhofs Wil zu einem integralen Taktknoten mit guten Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen und zwischen Bahn und Bus.

5. Für die neue Buslinie ist mit Abgeltungen in der Grössenordnung von jährlich 400'000.– Franken zu rechnen. Zu berücksichtigen ist, dass die Linie nicht nur als Ersatz für die aufgehobenen Halte dient, sondern namhafte Angebotsverbesserungen beziehungsweise den Halbstundtakt für Schwarzenbach und Henau nach Wil und Uzwil mit sich bringt.

Auch die vorgesehenen strassenbaulichen Infrastrukturmassnahmen dienen der Gesamtverbesserung des Busangebots und der Verkehrsentflechtung im Raum Wil. Gemäss aktuellem Projektstand ist für die Kapazitätsanpassung Georg-Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse mit Kosten von 7,5 Mio. Franken sowie für die Anpassung am Kreisel Sonnmatt mit 1,4 Mio. Franken zu rechnen. Damit können die Verlustzeiten für den strassengebundenen öV massgeblich reduziert werden.

Weitere Massnahmen sind aufgrund der Verlustzeitenanalyse, die in Zusammenarbeit mit den Busbetreibern erstellt wurde, nicht vorgesehen. Auf der Toggenburgerstrasse wurde durch die Stadt Wil ein Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt, das eine Busspur vorsieht und den Busverkehr nochmals beschleunigen könnte.

6. Das Genehmigungsprojekt der Neubauten Kreisel Georg-Renner-Strasse und Kreisel Flawilerstrasse sowie der Anpassung am Kreisel Sonnmatt liegt vor. Zurzeit wird die Anhörung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1) bei der Stadt Wil durchgeführt. Bis im Herbst sollte der Stadtratsbeschluss vorliegen. Aufgrund der Bausumme ist eine Kreditgenehmigung durch

den Kantonsrat erforderlich. Die Planaufgabe ist auf Sommer 2012 geplant. Bis zur Fahrplenumstellung im Dezember 2013 könnten gemäss Bauprogramm die Verlustzeiten entlang der Flawilerstrasse und Toggenburgerstrasse zu einem Grossteil behoben werden. Die Anpassung am Kreisel Sonnmatt erfolgt parallel zum Neubau Kreisel Flawilerstrasse im Jahr 2013. Der Kreisel Georg-Renner-Strasse soll danach in Angriff genommen werden. Die grössten Risiken für die Einhaltung des Bauprogramms bilden Einsparungen und der Landerwerb.

7. Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben ist aus Sicht des Umweltschutzes eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung erteilt worden. Weitere kantonale Bewilligungen waren nicht erforderlich. Auflagen bezüglich Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr macht die UVP nicht, da die effektive Nutzung gewisser Transportmittel nicht vorgeschrieben werden kann.

Das Verwaltungsgebäude des Verteilzentrums Aldi befindet sich 200 Meter von der Haltestelle Schwarzenbacher Brücke, die mit dem ausgebauten Busangebot im Halbstundentakt Richtung Wil und Uzwil angebunden ist. Auch ohne S-Bahn-Erschliessung über die deutlich weiter entfernte Bahnhofstation sind die Arbeitsplätze somit gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Grenzen bestehen diesbezüglich für Arbeitende im Schichtbetrieb.

Eine Bahnanbindung wird aufgrund der Logistik für Frischwaren von Aldi nicht praktiziert. Sollte eine solche zu einem späteren Zeitpunkt zur Diskussion stehen, bestehen mit dem unmittelbar benachbarten Logistikzentrum Möglichkeiten für kombinierte Transporte Schiene/Strasse. Gute Anschlüsse an den öV und das übergeordnete Verkehrsnetz sind bereits beim Standortentscheid eines Investors ein wichtiges Kriterium und werden seitens Kanton bereits bei der Standortevaluation potenzieller Ansiedlungsflächen berücksichtigt.