

Interpellation Deubelbeiss-Rorschach vom 26. November 2001
(Wortlaut anschliessend)

Bahn 2000 – Massnahmen zu Gunsten der Ostschweiz

Schriftliche Antwort der Regierung vom 28. Januar 2002

Rolf Deubelbeiss-Rorschach erkundigt sich in seiner Interpellation, was die Regierung in Bezug auf die zurückgestellten ostschweizerischen Vorhaben von Bahn 2000 unternehmen wird und ob sie bereit ist, den Nachholbedarf für die Ostschweiz mit allen Mitteln durchzusetzen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 vom 19. Dezember 1986 gibt dem Bund den Auftrag, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern und zu diesem Zweck das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unter anderem um die neue Linie Zürich Flughafen-Winterthur zu erweitern. Diese Linie (Brüttenertunnel) hätte zwischen Zürich und Winterthur eine Fahrzeitreduktion von 25 auf 20 Minuten erlaubt und damit St.Gallen über den Flughafen in 58 Minuten mit Zürich verbunden. Das Volk hat dem Bundesbeschluss am 6. Dezember 1987 zugestimmt.

In der Botschaft des Bundesrates zum Konzept BAHN 2000 werden verschiedene Ausbauten und Angebotsverbesserungen in der Ostschweiz namentlich aufgeführt, so der teilweise Ausbau auf Doppelspur der Strecke St.Gallen–Sargans und die Schliessung der Doppelspurlücken Mühlehorn–Tiefenwinkel und Bad Ragaz–Landquart.

Beim Angebot wurde der Stundentakt im Rheintal mit direktem Zuglauf Chur–St.Gallen–Zürich–Basel, der Halbstundentakt Ziegelbrücke–Zürich mit Durchbindung nach Basel bzw. Flughafen und der Halbstundentakt St.Gallen–Zürich mit Durchbindung nach Bern–Genf und Basel in der Botschaft aufgeführt. Als umsteigefreie Direktverbindungen wurden im weiteren die Verbindungen Konstanz–St.Gallen–Rapperswil–Luzern und Rorschach–Romanshorn–Weinfelden–Zürich–Biel–Genf als neue Intercity- und Schnellzugläufe genannt.

Die Kosten für die Verwirklichung des Konzeptes wurden von der SBB damals auf 5,1 Mia. Franken geschätzt. Bei der Konkretisierung der Bauvorhaben zeigte sich, dass die in der Botschaft genannten Kosten erheblich zu tief angesetzt waren. Der zuständige Bundesrat Adolf Ogi erteilte deshalb im Januar 1993 der SBB den Auftrag, das Konzept Bahn 2000 zu überarbeiten. Mit dem vom Volk bewilligten teuerungsbereinigten Kredit sollte vorerst eine 1. Etappe verwirklicht werden. Die Generaldirektion der SBB hat Bundesrat Ogi im Juni 1993 vorgeschlagen, die 1. Etappe bis 2003/2005 für 7,4 Mia. Franken umzusetzen. Die Einsparungen gegenüber dem Konzept BAHN 2000 gemäss Volksbeschluss wurden zu einem erheblichen Teil durch den Verzicht auf Infrastrukturausbauten in der Ostschweiz erreicht. Einzig 18,4 bzw. 29,8 Mio. Franken für den Ausbau der Abschnitt Goldach–Mörschwil und Bad Ragaz–Landquart auf Doppelspur sowie 50,8 Mio. Franken für die Energieversorgung in Rüthi, Gossau und Sargans verblieben als Ostschweizer Objekte im Bauprogramm der 1. Etappe von Bahn 2000. Mit dem Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1994 zur 1. Etappe Bahn 2000 (BBI 1994 III 683) wurde der Etappierungsbeschluss durch die eidgenössischen Räte genehmigt.

In der Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 26. Juni 1996 (BBI 1996 IV 638) erstellte der Bundesrat eine umfassende Gesamtsicht

und Priorisierung der Grossprojekte, eine Redimensionierung der Neat und beantragte zugleich die Sicherstellung der Finanzierung durch eine Spezialfinanzierung. Das Volk hat am 29. November 1998 dieser Spezialfinanzierung zugestimmt und damit unter anderem 7,4 Mia. Franken für die 1. Etappe Bahn 2000, 5,9 Mia. Franken für die 2. Etappe Bahn 2000 und 1,2 Mia. Franken für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sichergestellt. Der Bundesrat schrieb in der Abstimmungsbotschaft, dass in der 2. Etappe Bahn 2000 gezielt Angebotslücken beseitigt und weitere Verbindungen ausgebaut werden und unter dem Titel HGV-Anschlüsse für Bauarbeiten zu Gunsten der West- und der Ostschweiz 1,2 Mia. Franken zur Verfügung stehen.

Nachdem in der Ostschweiz vom ursprünglichen Angebotskonzept einzig der Halbstundentakt Zürich–St.Gallen verwirklicht und weniger als 2 Prozent der Bausumme für die 1. Etappe Bahn 2000 investiert wurde, bestehen damit für die 2. Etappe klare Volksaufträge für Angebotsverbesserungen und Investitionen gemäss dem 1987 vom Volk beschlossenen und bis zur Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000 gültigen Beschluss.

Die Angebotsplanung der SBB basiert auf einer sogenannten Netzgrafik. Die Netzgrafik 1985 (Konzept BAHN 2000) wurde für die Etappierung durch die Netzgrafik 1993 (1. Etappe Bahn 2000) ersetzt. Der Vollzugausschuss Bahn 2000 unter Leitung des Bundesamtes für Verkehr hat mit den Netzgrafiken 1998 und 2001 weitere Anpassungen zu Ungunsten des Kantons vorgenommen. So wurden insbesondere die IC-Halte Ziegelbrücke und Sargans aus dem Angebotskonzept für den Fahrplan 2005, also die Inbetriebnahme der 1. Etappe, gestrichen. Basierend auf der ursprünglichen Netzgrafik 1985 wurde hingegen 2001 ein stündliches Angebot auf der Linie Konstanz–Weinfelden–Zürich–Biel wieder ins nationale Netz aufgenommen. Das in der aktuellen Netzgrafik 2001 vorgesehene stündliche Angebot St.Gallen–Chur soll als Regio Express weiterhin nur mit finanzieller Beteiligung des Kantons erbracht werden.

Die SBB schrieb Ende des Jahres 1998 im jährlich erscheinenden Standbericht zu Bahn 2000 1. Etappe, dass das Angebotskonzept der 1. Etappe in der Netzgrafik 1998 konsolidiert wurde. Sie berichteten, dass die 1. Etappe dank jahrelanger Optimierung des Rollmaterialeinsatzkonzeptes (u.a. Verpendelung) mit über einer Milliarde Franken tieferen Rollmaterialinvestitionen eingeführt werden kann, als im Bericht des Bundesrates vom Mai 1994 vorgesehen. Zu den Kosten führten sie an, dass diese durch weitere Verzichtsplanung und Projektoptimierungen nochmals auf ein internes Kostenziel von 5,9 Mia. Franken reduziert werden, also 1,5 Mia. Franken weniger als der vom Volk bewilligte FinöV-Kredit von 7,4 Mia. Franken für die 1. Etappe.

Ende des Jahres 1999 hat das Bundesamt für Verkehr die Kantone eingeladen, die 2. Etappe der Bahn 2000 in einem partnerschaftlichen Prozess zusammen mit den Transportunternehmen zu konkretisieren. Die Kantone sind in sieben Regionalkonferenzen organisiert. Die Regionalkonferenz Ostschweiz unter Vorsitz des Volkswirtschaftsdirektors hat die Angebotsvorstellungen der Ostschweiz unter dem Titel «Städtenetz Bodensee» fristgerecht dem Bund eingereicht und am 8. Juni 2001 den Medien vorgestellt. Die Ermittlung und Optimierung der notwendigen Investitionsmodule und die Vorbereitung der für Mitte 2004 vorgesehenen Botschaft an die eidgenössischen Räte erfolgt unter enger Mitwirkung der Kantone.

Die gestellte Frage wird wie folgt beantwortet:

Die Regierung ist aufgrund der Faktenlage der Ansicht, dass der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept BAHN 2000 bis zur Verwirklichung gültig bleibt. Art. 4 des Beschlusses legt dies explizit fest. Nachdem mit der 1. Etappe Bahn 2000 für den Kanton wesentliche Angebotselemente nicht verwirklicht wurden, besteht für die 2. Etappe bezüglich der Verbesserungen in der Ostschweiz ein klarer Volksauftrag.

Die unter dem Titel «Städtenetz Bodensee» von den sieben Ostschweizer Kantonen gemeinsam erstellten Angebotsvorstellungen nehmen wesentliche Elemente aus dem Konzept BAHN

2000 des Jahres 1985 wieder auf. Das Knotenprinzip als Grundphilosophie von BAHN 2000 soll danach mit der 2. Etappe auch in der Ostschweiz umgesetzt werden und der bislang vom Bund stiefmütterlich behandelten Ostschweiz zu einem zeitgemässen Angebot an Zügen des nationalen Verkehrs verhelfen.

Die am Planungsprozess zur 2. Etappe beteiligten Vertreter des Kantons haben sich von Beginn weg dafür eingesetzt, in den Jahren 1987 und 1998 geäusserten Volkswillen für ein landesweites Bahnangebot zu respektieren und davon abzusehen, Investitionen neu ausschliesslich nach betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsüberlegungen vorzuschlagen. Aus Steuergeldern finanzierte Investitionen in das Verkehrsnetz sind in den peripheren Landesteilen auch unter volkswirtschaftlichen und politischen Aspekten zu beurteilen. Dank einer gezielten Intervention der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Ostschweizer Regierungsräte wurde erwirkt, dass der Bund als neue Planungsvorgabe ein Drittel der 5,9 Mia. Franken zur Optimierung des abgespeckten betriebswirtschaftlich ausgerichteten Basiskonzeptes und die Erarbeitung von bedarfsgerechten Erweiterungen insbesondere aus Sicht der Regionalkonferenzen einsetzen will. Der Lenkungsausschuss hat am 4. Dezember 2001 gemäss Protokoll beschlossen, dass abzuklären ist, ob das Basis-Angebotskonzept mit Elementen aus dem Städtesystem ergänzt werden kann (v.a. Ostschweiz). Primär liegt das Schwergewicht in der Optimierung des Knotenprinzips im Fernverkehr.

Die Ostschweizer Angebotsvorstellungen sind gut. Der Kanton hat seine Planungsaufgaben gemacht und wird die Ergebnisse in den laufenden Optimierungsprozess einbringen. Nun geht es darum, politische Mehrheiten zu finden für eine Lösung, die dem unbestrittenen Nachholbedarf in der Ostschweiz gerecht wird.

Die Regierung sieht ihre Hauptaufgabe darin, im Rahmen der Erarbeitung der Botschaftsentwürfe an den Bundesrat, der Vernehmlassung und der Beratung in den eidgenössischen Räten ihren politischen Einfluss geltend zu machen und zusammen mit weiteren Verbündeten darauf hinzuwirken, dass nur eine Botschaft politisch mehrheitsfähig wird, die den berechtigten Anliegen und dem unbestreitbaren Nachholbedarf der Ostschweiz gerecht wird und mit der 2. Etappe den Volksauftrag für landesweite Angebotsverbesserungen verwirklicht.

28. Januar 2002

Wortlaut der Interpellation 51.01.91

Interpellation Deubelbeiss-Rorschach: «Bahn 2000 – Massnahmen zu Gunsten der Ostschweiz

Im Jahr 1987 hat das Volk das Projekt <Bahn 2000> mit grossem Mehr gutgeheissen. Auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Ostschweizer Kantone haben diesen Entscheid mitgetragen.

Im Frühjahr 2001 haben nun die Verantwortlichen dieses Projektes erklärt, dass die Kosten für die erste Etappe um über 1 Mia. Franken günstiger ausfallen werden.

Es ist absolut nicht nachvollziehbar, warum alle Bauinvestitionen im Zusammenhang mit der <Bahn 2000>, die in der Ostschweiz ursprünglich vorgesehen waren, gestrichen worden sind. Von den 7,4 Mia. Franken, die für die erste Etappe zur Verfügung standen, wurden nicht einmal 1 Prozent in der Ostschweiz investiert.

Anbetracht der nun überschüssigen Mittel und nicht benötigten Kredite ist es sicher mehr als angebracht, dass sich unsere Regierung mit allem Nachdruck für eine Realisierung der zurückgestellten ostschweizerischen Vorhaben einsetzt.

Ich frage daher die Regierung an:

Was gedenkt sie zu tun, um den Nachholbedarf für die Ostschweiz mit allen Mitteln durchzusetzen?»

26. November 2001