

Interpellation SP-GRÜ-Fraktion / FDP-Fraktion / CVP-GLP-Fraktion vom 25. November 2019

Perspektiven für den öV der Ostschweiz und der Agglomeration St.Gallen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 21. Januar 2020

Die SP-GRÜ-Fraktion, die FDP-Fraktion und die CVP-GLP-Fraktion erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 25. November 2019 über die Perspektiven für den öffentlichen Verkehr (öV) in der Ostschweiz und in der Agglomeration St.Gallen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Mit der Umsetzung der Vorlage liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für Bahnausbau Schritte seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Die Kantone werden in die Planung einbezogen. Die künftigen Angebotserweiterungen werden neu in Ausbauschritten zusammengefasst: ein erster für den Zeithorizont 2025, ein zweiter für den Zeithorizont 2035. Der Gestaltungsspielraum der Kantone bei der Planung und Realisierung von zusätzlicher Bahninfrastruktur wurde damit eingeschränkt.

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur durch den Bund ist im eidgenössischen Eisenbahngesetz (SR 742.101; abgekürzt EBG) geregelt. Art. 49 Abs. 1 Bst. a EBG besagt dabei, dass keine Bundesleistungen ausgerichtet werden für Strecken, die der Feinerschliessung dienen. Der Bund setzt diese gesetzliche Vorgabe strikt um. Während der Ausarbeitung der Botschaft zum Bahnausbau Schritt 2035 wurden sämtliche Begehren für Tramausbauten gestrichen. Darunter waren auch zahlreiche Begehren mit gleichen Ausprägungen wie das Tramprojekt zwischen Wittenbach, St.Gallen und Gossau. Den Hauptteil der Kosten zur Errichtung einer Trambahn tragen somit der Kanton und die Gemeinden. Bundesbeiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) können über das Agglomerationsprogramm beantragt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Viertelstundentakt kann auf den beiden S-Bahn-Strecken Gossau–Rorschach und Herisau–Wittenbach im heutigen Zustand nicht auf den Fahrplan 2021 eingeführt werden. Für die Linie Gossau–Rorschach sind für dieses Angebot umfangreiche Infrastrukturmassnahmen nötig. Für die Linie Herisau–Wittenbach sind ebenfalls Anpassungen der Infrastruktur erforderlich. Zudem erfüllt das Angebot auf dieser Linie die kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit nicht. Der Kantonsrat hat die Regierung mit der Verabschiedung des 6. öV-Programms für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.01) eingeladen, die S-Bahn im Kanton St.Gallen einer Erfolgskontrolle zu unterziehen und eine Potenzialanalyse durchzuführen. Darauf aufbauend soll eine Neukonzeption entwickelt werden, die dem Kantonsrat vorgelegt wird. Das Volkswirtschaftsdepartement hat die Arbeiten zu diesem Auftrag aufgenommen. Erste Resultate sind voraussichtlich im Sommer 2020 verfügbar. Die Regierung wird die Angebotsverbesserungen und die damit verbundenen Massnahmen mit Kostenfolgen dem Kantonsrat spätestens bis zum Vorliegen des nächsten öV-Programms vorschlagen.

2. Die Ertüchtigung der Bahnhöfe zur Erfüllung der Vorgaben gemäss dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3; abgekürzt BehiG) ist Sache der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin. Im Fall der Bahnhöfe St.Gallen St.Fiden und St.Gallen Bruggen sind dies die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Der Umbau der Publikumsanlagen im Bahnhof St.Fiden ist bis Ende 2022, der Umbau in St.Gallen Bruggen bis Ende 2026 vorgesehen.
3. Der Bundesbeschluss über den Bahnausbau 2035 ist seit 1. Januar 2020 in Kraft. Dank des Ausbaus können die Angebote im Fern-, Regional- und Güterverkehr im Kanton St.Gallen deutlich verbessert werden. Das federführende Bundesamt für Verkehr wird die Umsetzungsplanung und die angepassten Angebotskonzepte im ersten Halbjahr 2020 veröffentlichen. Das Volkswirtschaftsdepartement ist rege in Kontakt mit den verantwortlichen Stellen und setzt sich stark dafür ein, dass die Infrastrukturausbauten und die damit verbundenen Angebotsverbesserungen möglichst rasch umgesetzt werden.
4. Stadt und Kanton St.Gallen haben im Jahr 2017 die Wirtschaftlichkeit eines Trams in der Stadt St.Gallen abgeschätzt.¹ Die Mehrkosten eines Tram-/Bussystems gegenüber einem reinen Bussystem liegen zwischen 5 und 15 Mio. Franken jährlich, vorausgesetzt der Bundesbeitrag an die Investition beträgt 40 Prozent (Agglomerationsprogramm). Dabei wurden auch die Vor- und Nachteile für die Kundinnen und Kunden analysiert. Es wurde festgestellt, dass die nötige Transportkapazität gestützt auf die aktuellen Szenarien in den kommenden 20 bis 25 Jahren auch mit einem leistungsfähigen Bussystem gewährleistet werden kann. Ein Tram würde aus Kostengründen in einem weniger dichten Takt verkehren. Die Vorteile für die Kundinnen und Kunden überwiegen bei einem gut ausgebauten Bussystem. Reisezeiten und Verspätungsanfälligkeit hängen bei beiden Systemen von der Eigentrassierung ab.

Die Regierungen von Stadt und Kanton haben daher entschieden, die Option Tram kurz- und mittelfristig nicht weiterzuverfolgen. Die Planungen für die Weiterentwicklung des bestehenden Busnetzes laufen. Für die langfristige Entwicklung wird die Option aber offengehalten. Die für ein Tram nötigen Räume werden gesichert. Neugestaltungen entlang der Hauptachsen werden so geplant, dass der Platz für eine mögliche Tramführung berücksichtigt wird. Im gesamten Kontext beobachtet die Regierung auch die Entwicklungen in der Fahrzeugindustrie. Regierung und Stadtrat sind bereit, bei entsprechender Nachfrage die Tramplanung wiederaufzunehmen. Dazu haben sie ein jährliches Monitoring etabliert. Erhoben werden die Fahrgastzahlen an den am stärksten belasteten Querschnitten und die Fahrzeugbelegung an kritischen Haltestellen.

¹ Bericht abrufbar unter <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/planung-oev-angebote/abgeschlossene-planungen/zukunft-oev-in-der-stadt-st-gallen.html>.