

Interpellation Hanselmann-Buchs / Tinner-Azmoos vom 28. November 2000
(Wortlaut anschliessend)

Rheintallinie / Ausbau Bahn 2000

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. Januar 2001

Ernst Hanselmann-Buchs und Beat Tinner-Azmoos erkundigen sich nach der zukünftigen Ausgestaltung der Rheintallinie im Zusammenhang mit der 2. Ausbaustufe der Bahn 2000.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Rheintallinie wurde ursprünglich grosszügig als Teil des europäischen Liniennetzes trassiert. Weil die vorgesehenen Fortsetzungen im Norden und Süden nie realisiert wurden, kam die Linie nicht zur geplanten Bedeutung im grenzüberschreitenden Verkehr und innerhalb des Schweizer Fernverkehrsnetzes.

Der Ausbau der Rheintallinie war über lange Zeit Teil der Planungen zur 1. Etappe von Bahn 2000 und zur NEAT (erst Splügenbahn, dann Zulaufstrecke Gotthard). Erst in der Botschaft über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 26. Juni 1996 war ein Ausbau der Rheintallinie nicht mehr enthalten. Einzig für eine Verbindung vom linken Zürichseeufer zur Gotthardlinie sind Mittel vorgesehen. Seitens der SBB sind Güterfahrplantrassen in Richtung Gotthard aus dem Raum St.Margrethen via Romanshorn durch das Thurtal über Winterthur–Furttal reserviert.

Mit der Einführung des REX-Konzeptes im Jahr 1995 wurde der Regionalzug ersetzt durch den REX-Bus, der die Dörfer abseits der Bahnlinie besser erschliesst. Auf der Rheintallinie verkehrt seither stündlich der Regioexpress St.Gallen–Chur. Diese Verbindung ist auf die Anschlüsse in St.Gallen ausgerichtet und bietet in Sargans aufgrund der Fahrplansituation einen schlechten Anschluss in Richtung Zürich. Auf der eingleisigen Strecke zwischen Buchs und Altstätten erfolgen nur vereinzelt fahrplanmässige Zugkreuzungen.

Die zulässige Geschwindigkeit zwischen St.Gallen und Sargans beträgt gemäss Auskunft der SBB auf dem Abschnitt St.Gallen–Rorschach 80/90 km/h und zwischen Rorschach und Sargans 125 km/h. Ausnahmen bilden die Streckenabschnitte Oberriet–Altstätten und Au–St.Margrethen mit einer Geschwindigkeit von rund 100 km/h aufgrund des instabilen Baugrunds. Eine Verkürzung der Reisezeit wäre derzeit nur durch eine Verringerung der Anzahl der Zugshalte möglich.

Für die 2. Etappe Bahn 2000 sind im FinöV-Fonds 5,9 Mia. Franken in den Jahren 2010 bis 2022 vorgesehen. Im Gegensatz zur NEAT sind die Investitionsvorhaben noch zu definieren. Inhalt sind Angebotsverbesserungen im Personenverkehr. Infrastrukturausbauten für den Güterverkehr sind nicht Bestandteil der 2. Etappe Bahn 2000. Die Einführung zusätzlicher Angebote im Personenverkehr, überlagert mit dem Güterverkehr, kann jedoch Infrastrukturausbauten erfordern.

Der Planungsprozess der 2. Etappe Bahn 2000 läuft in einem Dialog zwischen dem Bund, den Kantonen und den Transportunternehmungen. Zu diesem Zweck wurde auf nationaler Ebene eine übergeordnete Projektorganisation geschaffen, in der die Kantone durch Delegierte der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vertreten sind. Die Kantone sind in sechs KöV-Regionen organisiert. Die Planungsregion Ostschweiz umfasst die sieben Kantone

AI, AR, GL, GR, SG, SH und TG. Der Bund übertrug den Planungsregionen die Aufgaben «Formulierung regionaler Zielsetzungen», «Erstellen regionaler Nachfrageprognosen Trend/Ziel 2020» und «Entwickeln regionaler Angebotsvorstellungen». Parallel zu den Arbeiten der Planungsregionen erarbeiten die SBB eine Unternehmensvariante «Fernverkehrskonzept 2020».

Ende März 2001 müssen die Nachfrageprognosen und grobe Angebotskonzepte aller sechs Planungsregionen abgeschlossen sein und werden anschliessend gesamtschweizerisch beurteilt. Im Herbst 2001 will der Bund aufgrund der erfolgten Beurteilung ein Grobkonzept festlegen. Die Transportunternehmungen haben anschliessend den Auftrag, aufzuzeigen, welche Ausbauten des bestehenden Bahnnetzes erforderlich sind. Bis Ende 2002 sollen die einzelnen Investitionsmodule geprüft und ein Botschaftsentwurf zur 2. Etappe von Bahn 2000 erarbeitet werden. Die Botschaft über die Verwendung der 5,9 Mia. Franken aus dem FinöV-Fonds soll im Jahr 2004 durch den Bundesrat zuhanden des Parlamentes verabschiedet werden.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

- 1./2. Der Kanton St.Gallen ist in den Planungsprozess der 2. Etappe Bahn 2000 durch die aktive Mitarbeit in der Planungsregion Ostschweiz integriert. Der Leiter des St.Galler Amtes für öffentlichen Verkehr vertritt als Delegierter Bahn 2000 die Ostschweiz in den nationalen Gremien. Der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes ist Präsident der Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr Ostschweiz und Mitglied des Vorstandes der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Er vertritt in dieser Funktion die politischen Anliegen zu Bahn 2000 gegenüber dem Bund und in der St.Galler Regierung.

Nach dem heutigem Planungsstand zur 2. Etappe von Bahn 2000 verfolgen die Ostschweizer Kantone in Bezug auf die Infrastruktur der Rheintallinie folgende Zielsetzungen:

- Reduktion der Fahrzeit von St.Gallen nach Sargans auf unter eine Stunde (Stundenknoten Sargans) durch den gezielten Ausbau der Infrastruktur auf höhere Geschwindigkeiten;
 - teilweiser Doppelspurausbau für ein verdichtetes Zugsangebot;
 - Intercity-Knotenbahnhof in Sargans mit optimalen Anschlüssen Richtung Zürich;
 - Beseitigung von Spitzkehren im Verkehr mit dem Vorarlberg und Süddeutschland.
3. Die Rheintallinie befindet sich mitten in einer Renovationsphase. Die SBB investieren zwischen St.Gallen und Sargans im Zeitraum von 1999 bis 2004 voraussichtlich rund 53 Mio. Franken aus dem ordentlichen Budget. Die Gelder werden primär für Publikumsanlagen, Kapazitätssteigerungen (Fahrplanstabilität) und Sicherungsanlagen eingesetzt. Neue Publikumsanlagen stehen in Betrieb oder sind in Bau in Staad, Rheineck, St.Margrethen, Heerbrugg, Rebstein, Rüthi und Salez. In Altstätten befindet sich der Bahnhofsumbau mit neuen Perronanlagen in der Vorprojektierungsphase.
Die Option Doppelspurausbau ist im Kantonalen Richtplan eingetragen. Das 63 Mio.-Franken-Projekt zur Modernisierung des Bahnhofs Buchs wurde vom SBB-Verwaltungsrat zur Überprüfung zurückgestellt, da auf Seiten der Angebotsplanung besonders im internationalen Fernverkehr und im Güterverkehr zur Zeit Unsicherheiten vorliegen, so dass die zugehörige Infrastruktur nicht genügend genau definiert werden kann.

30. Januar 2001

Wortlaut der Interpellation 51.00.92

Interpellation Hanselmann-Buchs / Tinner-Azmoos: «Rheintal-Linie / Ausbau NEAT - Bahn 2000

Der Ausbau der Rheintal-Linie wurde in der ersten Etappe der NEAT gestrichen. Nun ist die zweite Ausbaustufe der Bahn 2000 in Planung und die Kantone sind aufgefordert, ihre Bedürfnisse anzumelden.

Die Rheintal-Linie fristet seit Jahrzehnten ein Schattendasein. Die durch Herrn Bundesrat Ogi am 31. Januar 1994 in Buchs versprochenen Sanierungsarbeiten wurden bis anhin nicht realisiert.

Eine intakte und zeitgemässe Infrastruktur ermöglicht eine schnellere Verbindung zwischen Sargans–Buchs–Altstätten–St.Gallen. Heute benötigt ein Schnellzug für 80,5 km eine Reisezeit von 68 Minuten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 71,02 km/Std. Auf der Autobahn kann mit 120 km/Std. gefahren werden.

Wir bitten die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

Welche Schritte sind unternommen oder werden unternommen, um die Rheintal-Linie in die zweite Ausbaustufe der Bahn 2000 zu integrieren?

Welche Bedürfnisse meldet die Regierung für einen effizienten Personen- und Güterverkehr im Rahmen des Projektes Bahn 2000 für die Rheintal-Linie an?

Welche kurzfristigen Massnahmen sind zur Verbesserung der veralteten Geleise-Infrastruktur als Sofortmassnahme vorgesehen?»

28. November 2000