

**Interpellation Schorer-St.Gallen / Revoli-Tübach / Sulzer-Wil / Dürr-Gams:
«Perspektiven des Fernverkehrs»**

Die klare Annahme der FABI-Vorlage 2014 durch die Schweizer Bevölkerung eröffnete dem Kanton St.Gallen neue Perspektiven. Erstmals wurde das Rheintal mit einem Halbstundentakt ans nationale Fernverkehrsnetz angeschlossen. Zugleich unterstützte der Kanton den Bau des Brüttener-Tunnels vor dem Hintergrund, dass die Zeitgewinne zwischen Winterthur und St.Gallen wirksam würden. In den Folgejahren wurden den SBB und dem Bund Versprechen abgerungen, dass der bereits in der Vorlage Bahn 2000 versprochene Vollknoten St.Gallen verwirklicht werden soll.

Erstmalig wurde in diesen Jahren das schweizerische Bahnsystem auch in einer Gesamtsicht des West-Ost-Korridors Genf-Bern-Zürich-St.Gallen verstanden und entwickelt. Dies zeigte sich auch darin, dass der internationale Anschluss Richtung München, u.a. mit dem Korridor Winterthur-St.Gallen, an Bedeutung stark zulegte. Die aktuellen Passagierzahlen zeigen, dass die neuen Fernverkehrsangebote im Rheintal, der «Sprinter» nach Zürich und der EC nach München die Erwartungen voll und ganz erfüllen. St.Gallen wird mit den neueren nationalen und internationalen Entwicklungen vom Endbahnhof zunehmend auch zum Durchgangsbahnhof. In den kommenden Jahren wird zudem der Hochrhein-Bodensee-Express St.Gallen-Konstanz-Singen-Basel realisiert. Die stark verbesserte Erreichbarkeit mit der Bahn ist für St.Gallen ein entscheidender Standortfaktor.

In den letzten Monaten häuften sich jedoch Negativschlagzeilen: Die SBB verzichteten auf die mit hohen Erwartungen eingeführten FV Dosto mit der Wankkompensation, die höhere Geschwindigkeiten erlaubt hätten. Die Neigezüge kommen ans Ende ihrer Einsatzzeit. Die für die Umsetzung des Vollknotens und für weitere Verbesserungen eingerechneten Fahrzeitgewinne drohen sich aufzulösen. Und die vielen notwendigen Ausbauten beim öV kosten immer mehr. Mit dem Bericht Weidmann begann eine Verzichtsplanung, bei der vergessen wurde, dass die Regionen als Zulieferer der öV-Passagiere in die Zentren eine wichtige Funktion erfüllen. Damit sie diese erfüllen können, sind sie auf bessere Bahnangebote angewiesen, die den Ausbau der Bahninfrastruktur und -anlagen verlangen.

Ab Mitte Jahr startet die Vernehmlassung des Bundes zur Vorlage «Verkehr '45». Es erscheint notwendig, dass im Vorfeld der Stellungnahme des Kantons St.Gallen auf der politischen Ebene verschiedene Fragen zur Entwicklung des Anschlusses ans nationale Fernverkehrsnetz diskutiert und geklärt werden.

Wir bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Berücksichtigung der ostschweizerischen und insbesondere der st.gallischen Anliegen im Kontext des Ost-West-Korridors Genf-Bern-Zürich-St.Gallen?
2. Ist die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen weiterhin Bestandteil der St.gallischen Forderungen an die Weiterentwicklung des schweizerischen Fernverkehrsnetzes?
3. Verknüpft sich der Kanton St.Gallen mit den Westschweizer Kantonen, um die Bedeutung des Ost-West-Korridors des Fernverkehrsnetzes gemeinsam zu stärken?
4. Wie stellt die Regierung sicher, dass die mit dem Bau des Brüttener-Tunnels versprochenen Fahrzeitgewinne auch dem nationalen und internationalen Fernverkehr bis St.Gallen (bis St.Margrethen) und ins Rheintal zugutekommen?
5. Was unternimmt die Regierung, damit der für eine stündliche Verbindung nach München nötige Ausbau auf Doppelspur im Allgäu verbindlich auf die nationale Agenda im Austausch mit Bayern/Deutschland kommt?»

2. März 2026

Schorer-St.Gallen
Revoli-Tübach
Sulzer-Wil
Dürr-Gams