

Einfache Anfrage Häusermann-Wil vom 13. Dezember 2015

Trasseausbau St.Gallen–Winterthur

Schriftliche Antwort der Regierung vom 23. Februar 2016

Erika Häusermann-Wil erkundigt sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 13. Dezember 2015 nach dem Bedarf eines Trasseausbaus auf der Bahnstrecke St.Gallen–Winterthur. Zudem fragt sie, ob die Regierung bereit sei, gemeinsam mit dem Bund, den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie den Regierungen der Kantone Thurgau und Zürich Lösungen für die Zukunft zu finden.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit dem Bundesbeschluss vom 17. Dezember 2008 über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) wurden 5,4 Mrd. Franken für den weiteren Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes bewilligt. Nach dem zugehörigen Bundesgesetz (SR 742.140.2) bezweckt der Ausbau:

- a) für den Personenfern- und Güterverkehr die Kapazitäten auszubauen und die Leistungen zu steigern;
- b) die Zahl der Vollknoten zu erhöhen;
- c) die Reisezeiten auf der Ost-West-Achse zu verkürzen;
- d) Kapazitätsengpässe auf der Nord-Süd-Achse zu beseitigen.

Das Gesetz listet hierzu notwendige Massnahmen auf, so unter anderem die Massnahme 17: Winterthur–St.Gallen: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung.

Auf seiner Homepage gibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) Auskunft über den Stand der Umsetzung. Es zeigt sich, dass Bund / SBB mit der Umsetzung der ZEB-Massnahmen im Verzug sind.

Massnahme	Mio. Fr.	Termin
ZEB; Elgg: Überholgleise und Signalisierung Sirmach–Wil	39,754	31.12.2018
ZEB; Wil: Leistungssteigerung Bahnhof	25,500	13.12.2020
ZEB; Winterthur–St.Gallen: Leistungssteigerung/Fahrzeitreduktion	74,000	31.12.2021

Mit dem Bau des Überholgleises Elgg und der Signalisierung Sirmach–Wil ist Ende Januar 2016 begonnen worden.

Im Weiteren ist eine Anpassung der Kapazität im Raum St.Gallen-Winkeln nötig. Das BAV hat anfangs Jahr das Vorprojekt freigegeben. Die Umsetzung sollte bis Ende 2018 erfolgen, was ambitioniert ist. Wird das Trasse in Winkeln ausgebaut, ist der Weg frei für stündlich je zwei Schnellzüge und zwei S-Bahnen ab Wil – und zwar Richtung St.Gallen und Winterthur.

Mit Blick auf die nächsten beiden Ausbauschnitte (STEP 2025 und 2030) ist für diesen Korridor aber der Brüttener Tunnel das entscheidende Schlüsselprojekt. Den Ostschweizer Kantonen ist es im Verbund mit dem Kanton Zürich und den Innerschweizer Kantonen gelungen, für dieses Vorhaben in STEP 2025 die Projektierung zu sichern. Ziel der Planungsregion Ostschweiz ist es, dass für die Ausführung dieses Projekts im STEP 2030 die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Bundesrat hat mit der Botschaft zur Gesamtschau FinöV (BBI 2007, 7683) bereits vor acht Jahren aufgezeigt, dass das Fernverkehrsangebot zwischen Zürich und St.Gallen mit zwei zusätzlichen Zügen verdoppelt, die Fahrzeiten verkürzt und die Kapazitäten für den Güterverkehr sichergestellt werden. Er trug damit vorausschauend dem Handlungsbedarf auf der stark belasteten Ost-West-Achse Rechnung und beantragte die notwendigen Kredite für den Ausbau der Infrastruktur. Dass sieben Jahre nach den Kreditbeschlüssen für den Ausbau Winterthur–St.Gallen die Projekte nicht den nötigen Reifegrad haben, ist unverständlich. Die Regierung hat dies auf verschiedenen Ebenen regelmässig angemahnt.

Weil sich die Regierung der Dringlichkeit des Ausbaus stets bewusst war, hat der Kanton die SBB bereits 2008 und 2010 mit Studien beauftragt. Um eine zeitgerechte Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen auf Ende 2013 zu ermöglichen, wurden erste Kapazitätsausbauten zwischen Wil und St.Gallen ausserhalb des ZEB-Programms mit kantonalen Mitteln und Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds des Bundes finanziert. Diese Ausbauten ermöglichten die Verlängerung des REX nach Wil und somit eine Verbesserung des Angebots im Raum Wil-St.Gallen. Die Regierung ist der Meinung, dass die Realisierung der beschlossenen ZEB-Projekte unumgänglich und überfällig ist.

2. Ergänzend zur Realisierung der beschlossenen und terminlich überfälligen ZEB-Infrastrukturausbauten zwischen Winterthur und St.Gallen gibt es aus Sicht der Regierung sehr wohl kurzfristige betriebliche Alternativen zum Trasseeausbau. Die erwähnten Engpässe resultieren nämlich massgeblich aus der ungünstigen gegenseitigen zeitlichen Lage der Fern-, Güter- und Regionalzüge. Durch Anpassung der aktuell geplanten Fahrlagen ab Winterthur Richtung Frauenfeld und Wil sowie St.Gallen könnten die Kapazitätsengpässe entschärft werden. Darum setzt sich die Regierung auch für die Umsetzung betrieblicher Massnahmen ein.
3. Der Kanton St.Gallen hat immer wieder hinsichtlich dem notwendigen Ausbau insistiert und unterstützt alle diesbezüglichen Bemühungen. Betreffend Nachbarkantone ist allerdings auch darauf hinzuweisen, dass diese insbesondere die Priorität bei zusätzlichen direkten S-Bahn-Linien mit Halt an allen Stationen bis Wil haben. Mit einer Linienführung der schnellen Verbindungen Zürich–St.Gallen via Wallisellen und einem Abtausch der Fahrlagen des Fernverkehrs Zürich–Winterthur Richtung Frauenfeld und Wil könnten aus Sicht des Kantons St.Gallen die Anschlussqualität gesichert und die Kapazitätsengpässe Richtung St.Gallen verhindert werden. Die Regierung wird sich deshalb weiterhin beim Bund für entsprechende Lösungen einsetzen. Vor diesem Hintergrund wurde auf Begehren des Kantons St.Gallen auch eine Arbeitsgruppe Zürich–St.Gallen eingesetzt, um kurz-, mittel- und langfristige Lösungen zu entwickeln.
4. Die Planung weiterer – über ZEB hinausgehender – Massnahmen erfolgt im Rahmen des sogenannten Ausbauschnitts 2030, zu dem der Bundesrat bis zum Jahr 2018 den eidgenössischen Räten eine Botschaft mit einem Kreditrahmen von 7 bis 12 Mrd. Franken vorlegen muss. Die Planungsregion Ostschweiz hat ihre gemeinsamen Angebotsvorstellungen im November 2014 dem BAV eingereicht. Die sieben Ostschweizer Kantone, der Kanton Zürich und die SBB sehen vor, die Fahrzeitgewinne aus einem Brüttener Tunnel sowie der Linienführung via Wallisellen zu nutzen. Gemäss den Kantonen sollen dann alle vier Schnellzüge Winterthur–St.Gallen in Wil halten und je im Halbstundentakt beschleunigt via Wallisellen bzw. weiterhin via Flughafen verkehren. Die S-Bahnen von Winterthur und St.Gallen sind im Konzept in den 00/30-Knoten Wil eingebunden, womit in Wil Anschlüsse in alle Richtungen bestehen.

Gemäss dem neuen FABI-Prozess liegt die Verantwortung beim BAV, die verschiedenen Ausbauwünsche zu sichten, zu bewerten und eine entsprechende Parlamentsvorlage zu erarbeiten. Der Kanton St.Gallen wird sich mit Nachdruck für die aufgegleisten Verbesserungen einsetzen, wie sie die Planungsregion Ost eingab.