

Interpellation Böhi-Wil (18 Mitunterzeichnende) vom 15. September 2015

Benachteiligt die Regierung den Wirtschaftsraum Wil-Fürstenland?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 3. November 2015

Erwin Böhi-Wil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 15. September 2015 nach der Meinung der Regierung zum Wegfall von Schnellzugverbindungen in Wil ab Ende Jahr. Zudem fragt er, ob die Regierung bereit sei, bei den zuständigen Bundesstellen und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vorstellig zu werden, um die Aufhebung der Schnellzughalte auf den Fahrplanwechsel 2018 rückgängig zu machen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Interpellant spricht zwei Fragestellungen an: Zum einen die Streichung des Entlastungsschnellzugs am Morgen, zum anderen die Einführung der Direktverbindung Zürich–St.Gallen als Zusatzverbindung ohne Halt in Wil. Der Entscheid zur Einführung der Direktverbindungen reicht in der Planung zeitlich weit zurück, der Abbau des Entlastungsschnellzugs via Wallisellen hingegen ist das Ergebnis von Verzögerungen beim Ausbau der Infrastruktur zwischen Winterthur und St.Gallen.

Der Bundesrat hat in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 folgendes festgehalten (BBI 2007, 7683): «Auf dem Abschnitt Zürich–Winterthur–St.Gallen verkehren die IC-Züge im Halbstundentakt. Die Verkürzung der Fahrzeit erfordert dabei Nonstop-Fahrten zwischen Winterthur und St.Gallen. Die Bahnhöfe Wil, Flawil, Uzwil und Gossau werden von zusätzlichen Zügen Zürich–St.Gallen bedient.»

Der mögliche Reisezeitgewinn Bern–St.Gallen wurde in der Botschaft mit 17 Minuten ausgewiesen. Das zugehörige Bundesgesetz enthält die Massnahme «Nr. 17 Winterthur–St.Gallen: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung». Der Anhang zur Botschaft beschreibt die erforderlichen Investitionen mit 140 Mio. Franken für die Massnahme Nr. 17. Die Beträge wurden als Teil des Gesamtkredits von 5,4 Mrd. Franken vom Bundesparlament am 20. März 2009 beschlossen (Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), SR 742.140.2.

Die Aufträge sind klar formuliert. Die Umsetzung der Aufträge weist jedoch Mängel auf. Primär gab es Verzögerungen beim Bau der Massnahme Nr. 17 im Abschnitt Winterthur–St.Gallen. Wegen mangelnder Streckenkapazität sieht sich die SBB jedoch mit Einführung des ersten der beiden bereits im Jahr 2009 beschlossenen Zusatzzüge Zürich–St.Gallen gezwungen, den bisherigen Entlastungs-Interregio um 6.27 Uhr ab Rorschach mit Halt in St.Gallen, Gossau, Flawil, Uzwil und Wil nach Winterthur, Wallisellen, Oerlikon und Zürich zu streichen.

Im aktuellen Planungsstand von SBB Fernverkehr gilt ab dem Jahr 2019 das folgende Angebot: Halbstundentakt Zürich–St.Gallen mit den Halten Oerlikon, Flughafen, Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Zusätzlich wird der im Jahr 2015 eingeführte St.Galler Sprinter (St.Gallen–Zürich) angeboten, wobei dieser in der Hauptverkehrszeit (HVZ) halbstündlich verkehrt. Dies ist das Ergebnis aus den Planungen ZEB- und HGV-Ausbauten für 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich und AP Ost.

Im November 2014 hat die Planungsregion Ostschweiz (Kantone St.Gallen, Schaffhausen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus und Graubünden) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die folgenden Angebotsbegehren für den Ausbauschnitt 2030 eingegeben.

Eingaben Planungsregion

2x St.Gallen–Gossau–Flawil–Uzwil–Wil–Winterthur–Zürich via Wallisellen in 60'

2x St.Gallen–Wil–Winterthur–Zürich via Flughafen in 60'

Knoten Wil 00/30

Knoten Ziegelbrücke 00/30

Knoten Sargans 00/30

Zürich–Romanshorn in 75' via Flughafen

Zürich–Kreuzlingen in 75' via Flughafen

Knoten Schaffhausen 15/45

Für diesen Angebotsausbau ist infrastrukturseitig im STEP 2030 der Bau des Brüttener Tunnels vorgemerkt. Im STEP 2025 sind dafür Projektierungsmittel beschlossen.

Insgesamt gibt es zu diesen Ausbauschnitten noch verschiedene offene finanzielle und technische Fragen seitens Bund.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Regierung ist der Meinung, dass für die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums ein guter öffentlicher Verkehr generell von Bedeutung ist. Diesbezüglich konnten für die Region Wil-Fürstenland auch mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen massgebliche Angebotsverbesserungen erzielt werden. Das gute Angebot von Schnellzugsverbindungen im Besonderen ist ebenfalls von Bedeutung. Der technisch bedingte Wegfall der direkten Morgenverbindung via Wallisellen nach Zürich ist in diesem Sinne bedauerlich.
2. Die Kritik an den Nonstop-Verbindungen St.Gallen–Winterthur–Zürich kann die Regierung nicht teilen. Die hohe Nachfrage von Direktreisenden zwischen Winterthur und St.Gallen und die grossen Reisezeitvorteile für Ein-/Aussteiger sowie Umsteiger in St.Gallen sprechen klar für die Einführung dieser schnellen Zusatzverbindungen. Dadurch erhöht sich auch die Sitzplatzkapazität bei den Fernverkehrszügen mit Halt in Wil.

Die Planungsregion Ostschweiz hat im November 2014 beschlossen, dass der integrale Halbstundentakt der Interregio-Verbindungen via Wallisellen ein gemeinsames Angebotsziel der sieben Ostschweizer Kantone für den «Ausbauschnitt 2030» ist. Die Kantone haben dieses Ziel beim Bund eingereicht. Damit könnten die Fahrzeiten aus dem Fürstenland nach Zürich deutlich verkürzt und auch das Appenzellerland via Gossau schneller an Zürich angebunden werden. Die Regierung unterstützt die gemeinsame Planung der Kantone und hält an diesem Konzept fest.

Neu unter Leitung des BAV ist die SBB beauftragt, Vorschläge für die Fahrpläne ab 2019 und 2021 zu erarbeiten. Partner im Prozess ist die Planungsregion Ostschweiz mit allen sieben Ostschweizer Kantonen.

Die Regierung und damit auch das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) setzen sich beim BAV und der SBB in diesem Prozess dafür ein, dass die Region Wil-Fürstenland weiterhin über ein attraktives Fernverkehrsangebot verfügt.

Ein Ergebnis dieser Bemühungen ist die Bildung der Arbeitsgruppe Zürich–St.Gallen, die

das BAV aufgrund der nachdrücklichen Forderung der Regierung Mitte 2015 zusammengestellt hat. Diese Arbeitsgruppe prüft verschiedene Fahrplanvarianten für die Ausbauschritte bis 2025. Das BAV, die SBB und das AöV sind in diesem Gremium vertreten. Die Regierung ist zuversichtlich, dass sich eine ausgewogene Lösung finden lässt.

Zudem hat die Regierung für die Beantwortung des Postulats 43.14.04 «Erreichbarkeit St.Gallen-Bodensee/Rheintal» ein externes Fachbüro beauftragt. Dieses prüft die Vorschläge aus den Regionen (Studien Büro Jud) auf ihre fahrplantechnische Umsetzbarkeit. Das Begleitgremium, das letztmals am 5. Oktober 2015 tagte, setzt sich aus Vertretern der Regionen sowie Städten/Gemeinden (u.a. Wil) zusammen. Die Erkenntnisse dieses Projekts fliessen direkt in die Arbeitsgruppe Zürich–St.Gallen und damit in den Prozess Ausbauschritt 2025/2030 ein.

Die Regierung wird den laufenden Prozess aufmerksam begleiten und sich für die postulierten Verbesserungen für Wil und das Fürstenland einsetzen.