

Interpellation Gilli-Wil / Reimann-Wil vom 24. September 2007

## **Drohender Abbau von IC-Direktverbindungen**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. November 2007

Yvonne Gilli-Wil und Lukas Reimann-Wil kritisieren die Regierung, keine klaren Aussagen zu den Bahnhofstandorten Wil und Gossau zu machen, im Gegenteil den Bundesrat sogar explizit aufzufordern, bis 2012/15 die Bahnknoten St.Gallen und Sargans mit zwei schnellen Verbindungen St.Gallen–Zürich ohne Halt in Wil und Gossau zu realisieren. Die Interpellanten befürchten ein Abhängen der Grossräume Wil und Gossau von attraktiven IC-Verbindungen und kritisieren weiter auch Pläne zur Aufhebung der Regionalzughalte in Schwarzenbach und Algetshausen-Henau als verantwortungslos und gefährlich. Es sei Aufgabe der Regierung, sich für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Fürstenland und unteren Toggenburg einzusetzen.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Das gemeinsam von Kanton und SBB erarbeitete Fahrplankonzept beinhaltet die Umsetzung von Leitsätzen aus dem Strategieplan öffentlicher Verkehr und bezweckt eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Standortattraktivität im ganzen Kanton und allen Regionen. Die klaren Aussagen und Vorstellungen der Regierung im Strategieplan wurden vom Kantonsrat am 27. November 2002 zur Kenntnis genommen. Bei den geplanten Beschleunigungen der Angebote Zürich–St.Gallen und Wil–St.Gallen geht es nicht darum, einige wenige Minuten Fahrzeiteinsparung gegen IC-Halte in Wil und Gossau abzuwägen. Mit der angestrebten Verkürzung der Neigezug-Fahrzeit Zürich–St.Gallen von heute 65 auf 57 bzw. 58 Minuten können im Knoten Zürich die Zeitvorteile aus dem neuen Durchgangsbahnhof optimal genutzt und in St.Gallen ein Vollknoten zur vollen und halben Stunde realisiert werden. Mit der im gleichen Zeitraum umgesetzten Neukonzeption der S-Bahn St.Gallen sind in St.Gallen optimale Anschlüsse an die regionalen Bahn- und Buslinien möglich. Dank massiv kürzeren Umsteigezeiten beträgt der Reisezeitvorteil aus der Region St.Gallen nach Zürich in der Summe bis zu einer halben Stunde. Eine Aufhebung der heutigen Fernverkehrshalte in Wil und Gossau steht nicht zur Diskussion. Vielmehr sollen die Halte durch zusätzliche direkte Züge zwischen Zürich und den Fürstenlandbahnhöfen ersetzt und sowohl der Knoten St.Gallen als auch alle Schnellzugsbahnhöfe im Fürstenland, also auch Uzwil und Flawil, neu halbstündlich direkt mit Zürich und St.Gallen sowie neu stündlich direkt mit Chur verbunden werden. Von einer Abwertung der Grossräume Wil und Gossau kann nicht die Rede sein.
2. Die Regierung setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass das neue Angebot mit halbstündlich schnellen Verbindungen Zürich–St.Gallen und halbstündlich direkten Verbindungen Zürich–Fürstenland im Zeithorizont 2013/15 umgesetzt wird. In diesem Konzept sind Wil als 00/30-Knoten und Gossau als 15/45-Knoten mit jeweils optimalen Anschlüssen an den Regionalverkehr ins Toggenburg bzw. Appenzellerland sowie an den Kanton Thurgau vorgesehen.
3. Der Ausbau des Fernverkehrs zwischen Zürich und St.Gallen ergibt neue Randbedingungen für die S-Bahn zwischen Wil und St.Gallen. Die Gewährleistung der Anschlüsse und die bestehende Streckenkapazität bedingen eine Fahrzeitreduktion der S-Bahn. Diese soll durch den Wegfall von schwach frequentierten Zwischenhalten wie Schwarzenbach und Algetshausen-Henau erfolgen. Die Aufrechterhaltung dieser Halte würde Investitionen zur Folge haben, deren Nutzen in einem schlechten Verhältnis zu den Kosten steht. Der Weg-

fall der Halte soll mit einem Ausbau des Busangebots und entsprechenden Busbevorzugungsmassnahmen aufgefangen werden.

4. Die fahrplanmässige Bedienung der Bahnhaltstellen Algetshausen-Henau und Schwarzenbach wird im Rahmen der gemeinsamen Bestellung des Regionalzugsangebots durch Bund und Kanton festgelegt. Es besteht somit kein Anlass, beim Bund zu intervenieren. Die Regierung erwartet vielmehr vom Bund, dass Optimierungen von Regionalzugsangeboten zwecks rascher Verbesserungen im Fernverkehr auch auf anderen stark belasteten Streckenabschnitten – beispielsweise dem Abschnitt Wil–Winterthur – vermehrt als kurzfristig umsetzbare betriebliche Lösungsoption einbezogen werden. Die Regierung ist sich bewusst, dass die Tangierung von Besitzständen erfahrungsgemäss politischen Widerstand der Betroffenen auslöst. Sie nimmt aber auch zur Kenntnis, dass die Streckenkapazitäten durch schnelle und langsame Zugangebote im gleichen Streckenabschnitt massiv reduziert werden. Ein Ausbau auf drei oder gar vier Gleise zur Entflechtung des langsamen und schnellen Verkehrs weist erst bei deutlich höheren Zugzahlen – beispielsweise im Abschnitt Zürich–Winterthur – ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Allein zur Aufrechterhaltung von Besitzständen für frequenzschwache Stationen lassen sich kostspielige Investitionen mit einem ausgesprochen schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht rechtfertigen.
5. Für die weitere fahrplanmässige Bedienung der Regionalbahnhöfe Schwarzenbach und Algetshausen-Henau werden neben einer alternativen Bedienung mit ausgebautem Busangebot auch betriebliche Varianten mit einer um eine Viertelstunde versetzt geführten neuen S-Bahnlinie geprüft. Diese Varianten bedingen jedoch eine Abstimmung mit Regionalzugsangeboten in Nachbarkantonen sowie Anpassungen im Fernverkehrsangebot und sind noch nicht verhandelt. Bezüglich der IC-Direktverbindungen ist der Planungsstand in das Konzept des Bundesrates zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) eingeflossen, das dieser am 17. Oktober 2007 zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet hat. Für die Bedienung der Fürstenlandbahnhöfe sehen die SBB Fernverkehrszüge vor, die ab Zürich neue Destinationen anfahren, während die beschleunigten Verbindungen ab St.Gallen weiterhin über Bern oder Biel in die Westschweiz verkehren. Das Angebot für die Fürstenlandbahnhöfe bedarf einer engen Abstimmung zwischen Bedürfnissen des Regional- und Fernverkehrs.
6. Mit dem Ausbau des Fernverkehrs und der S-Bahn wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region attraktiver. Die Wirtschaftlichkeits- und Modellberechnungen der SBB zeigen auf, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert wird. Damit steigt auch die Standortgunst. Die Bedienung von Wil und Gossau mit dem Fernverkehr und entsprechendem Rollmaterial wird nicht in Frage gestellt. Auch bezüglich Verbindungsqualität und Fahrzeiten ist gesamthaft mit keinen Verschlechterungen zu rechnen. Mit der geplanten Verlängerung des «Rheintalexpress» aus Chur bis Wil ergeben sich attraktive Direktverbindungen zwischen den grösseren Ortschaften. Der Zugang zu nationalen und internationalen Angeboten ist mit guten Anschlüssen sichergestellt. Die Kantone Appenzel A.Rh. und Appenzel I.Rh. erhalten neben Gossau auch in St.Gallen gute Anschlussbedingungen Richtung Zürich. Die Stossrichtung der Regierung, die Bedienung der Fürstenlandbahnhöfe von der Bedienung des nationalen Knotens St.Gallen zu entkoppeln und beide Marktgebiete je mit geeigneten Produkten halbstündlich zu erschliessen, bewirkt insgesamt eine deutliche Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Standortattraktivität des ganzen Fürstenlandes einschliesslich Uzwil und Flawil.