

VD / Motion Sulzer-Wil / Böhi-Wil / Shitsetsang-Wil / Cozzio-Uzwil (20 Mitunterzeichnende)
vom 28. November 2017

Fahrplan 2019 – inakzeptable Situation in der Region Wil rasch beheben

Antrag der Regierung vom 16. Januar 2018

Nichteintreten.

Begründung:

Der Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 bringt für die Region Wil, das Toggenburg und das Fürstenland zahlreiche Verbesserungen: Direkte S12-Züge ab Wil nach Zürich-Stadelhofen und Zürich-Altstetten, halbstündliche Direktverbindungen für Flawil und Uzwil nach Zürich sowie eine Verkürzung der Reisezeit zwischen dem Toggenburg und Zürich. Von der Verdichtung der Buslinien in der Stadt und der Region Wil profitieren zudem auch Reisende, die nicht mit der Bahn weiterreisen. Der Fahrplanwechsel wird aber für einen Teil der Reisenden auch zu verlängerten Reisezeiten führen. Als Folge des per 1. Juli 2016 revidierten Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (SR 742.41; abgekürzt GÜTG) musste die Fahrlage der S1 zwischen Wil und St.Gallen verschoben werden, um Platz für schnellere Trassen des Güterverkehrs zu schaffen. Die S1 verkehrt daher gegenüber den Vorjahren um 15 Minuten versetzt. Damit geht ein Teil der bisher guten Anschlussverbindungen verloren. Der Kanton hat diese Verschiebung mit zahlreichen Schreiben, Treffen und sonstigen Interventionen beim Bund und den SBB intensiv, aber erfolglos bekämpft. Dem Problem Abhilfe schaffen würden Investitionen in die Bahninfrastruktur. Zudem haben die vorberatende Kommission sowie der Kantonsrat sich im Rahmen des Berichts 40.17.05 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» einstimmig für den Vollknoten St.Gallen und eine schnelle Verbindung Zürich–St.Gallen mit schlanken Anschlüssen ins Rheintal ausgesprochen.

Mit dem Vorstoss soll die Regierung eingeladen werden, die beim Fahrplanwechsel im Dezember 2018 entstehenden «massiven Verschlechterungen» des öffentlichen Verkehrs in der Region Wil bis zum Dezember 2020 zu bereinigen. Insbesondere habe die Regierung dafür zu sorgen, dass die Anschlüsse wieder schlank gewährleistet werden.

Dieses Anliegen ist nicht motionsfähig. Nach Art. 111 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) erhält die Regierung mit einer Motion den Auftrag, innerhalb von drei Jahren den Entwurf einer Verfassungsrevision, eines Gesetzes oder eines Kantonsratsbeschlusses vorzulegen. Im vorliegenden Fall ist es aber weder möglich, die schlanken Anschlüsse gesetzgeberisch auf der Ebene des Fahrplans zu verordnen, noch können die notwendigen Infrastrukturausbauten vom kantonalen Gesetzgeber angeordnet werden:

- Die Fahrpläne der Transportunternehmen, die über eine Personenbeförderungskonzession verfügen, werden nach dem in der eidgenössischen Fahrplanverordnung (SR 745.13; abgekürzt FPV) geregelten Verfahren erarbeitet. Die Kantone werden in diesem Verfahren zwar angehört (vgl. Art. 13 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung [SR 745.1; abgekürzt PBG]), können den Transportunternehmen aber Abfahrts- und Ankunftszeiten nicht gesetzlich vorschreiben. Dies wäre auch aus sachlichen Gründen nicht möglich, da das Angebot des öffentlichen Verkehrs gesamtschweizerisch aufeinander abgestimmt sein muss (vgl. Art. 2

Abs. 1 FPV) und nicht von jedem Kanton nach seinen eigenen Bedürfnissen festgelegt werden kann. Auf der Ebene der Fahrplangestaltung besteht somit kein Raum für ein gesetzgeberisches Wirken des Kantons St.Gallen.

- Seit der Umsetzung der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wird die Eisenbahninfrastruktur (Betrieb, Unterhalt, Erneuerungen und Erweiterungen) vollständig vom Bund bzw. über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert (vgl. BBl 2013, 4725; BBl 2012, 1577). Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms ausgebaut, das vom Bund unter Einbezug der Kantone entwickelt und periodisch nachgeführt wird (vgl. Art. 48b des eidgenössischen Eisenbahngesetzes [SR 742.101; abgekürzt EBG]). Die einzelnen Ausbauschritte werden dabei jeweils vom Bundesparlament beschlossen (vgl. Art. 48c Abs. 1 EBG). Der Kanton St.Gallen kann daher die Infrastrukturausbauten, die notwendig wären, um den Trassenkonflikt zwischen der S-Bahn und dem Güterverkehr im Raum Wil zu beheben, nicht selber beschliessen. Die Regierung verlangt jedoch, dass die rechtsgültigen Bundesbeschlüsse umgesetzt werden.

Der Vorstoss verlangt im Weiteren, der Kanton habe die Mehrkosten zu übernehmen, die den Gemeinden aus den Ersatzangeboten bis zur Wiederherstellung der Anschlussknoten entstünden.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) geregelt. Art. 32 Abs. 1 GöV bestimmt, dass die politischen Gemeinden zusammen 50 Prozent der Beiträge tragen, die von Kanton und Gemeinden gemeinsam ausgerichtet werden. Ausgenommen sind Abgeltungen für Versuchsbetriebe (vgl. Art. 32 Abs. 2 GöV). Zudem ist die Beteiligung der politischen Gemeinden an der jährlichen Einlage in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes auf höchstens 17 Mio. Franken beschränkt (vgl. Art. 32 Abs. 3 GöV). Die Regierung erachtet es als nicht sinnvoll, weitere Ausnahmen vom allgemeinen Verteilschlüssel 50:50 einzuführen, und schon gar nicht, wenn mit der Ausnahme lediglich ein Einzelfall gelöst werden soll. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass allfällige Mehrkosten der Gemeinden – insbesondere aus der Anpassung der Buslinien an die geänderten Zugsabfahrtszeiten im Anschlussknoten Wil – nicht von der Region Wil alleine getragen würden, sondern anteilmässig von allen politischen Gemeinden im Kanton. Es ist also nicht so, dass die Region Wil neben den teilweise verschlechterten Anschlüssen auch noch eine finanzielle Sonderlast hinnehmen müsste. Zudem ist daran zu erinnern, dass der Angebotsausbau bei verschiedenen Buslinien, der zur Gewährleistung der Anschlüsse an die geänderte Fahrplangestaltung der S1 notwendig wird, nicht nur Mehrkosten verursacht, sondern auch einen Mehrnutzen bringt. So werden zum Beispiel auf vier Linien des Stadtbusses Wil bestehende Taktlücken geschlossen und es wird von Montag bis Freitag der durchgehende 15-Minuten-Takt angeboten. Gegen die beantragte zusätzliche Ausnahme spricht aber vor allem, dass sich der Verteilschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden nicht nach Verursacher- oder Nutzenkriterien richtet, sondern eine pauschalisierte Aufteilung der Kosten des öffentlichen Verkehrs nach finanzpolitischen Überlegungen ist. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen verändert sich laufend. Würden die Mehrkosten aus solchen Veränderungen immer dem Kanton angelastet, würde sich der Verteilschlüssel zunehmend zulasten des Kantons verändern, was nicht sachgerecht wäre. Eine Ausnahme vom Verteilschlüssel nach Art. 32 Abs. 1 GöV, die vordergründig auf einen Einzelfall zugeschnitten zu sein scheint, aufgrund des Rechtsgleichheitsgebots im Ergebnis aber auf weitere Sachverhalte anwendbar sein wird, ist daher abzulehnen.