Interpellation CVP-GLP-Fraktion / FDP-Fraktion / SP-GRÜ-Fraktion / SVP-Fraktion vom
19. September 2016

Stand der Umsetzung der Leistungssteigerungen für den Fernverkehr zwischen St.Gallen und Chur

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. November 2016

Die CVP-GLP-Fraktion, die FDP-Fraktion, die SP-GRÜ-Fraktion und die SVP-Fraktion erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 19. September 2016 nach dem Fahrplan für die Einführung eines halbstündlichen Fernverkehrsangebots zwischen St.Gallen und Chur. Die Infrastrukturausbauten für die Leistungssteigerung der Strecke wurden im Februar 2014 mit der FABI-Volksabstimmung (FABI = Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) beschlossen. Die Interpellanten laden die Regierung ein darzulegen, welche Massnahmen zur Durchsetzung der Umsetzung bis Ende 2020 vorgesehen sind und wie die Fernverkehrskonzession ab dem Jahr 2017 ausgestattet ist.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit der FABI-Abstimmung wurden die rechtlichen Grundlagen für die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur sowie die Inhalte eines ersten Ausbauschnitts 2025 (AS2025) beschlossen. Zudem ging die Federführung für die Planung der Umsetzung von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) an den Bund über. Der Kapazitätsausbau St.Gallen–Chur ist Teil des AS2025. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) veröffentlicht jährlich einen Standbericht zu den Tätigkeiten, Inhalten, Kosten und Risiken. Das Fernverkehrsangebot liegt im Gestaltungsbereich der SBB; der Bund hat den SBB hierzu bis Ende 2017 eine Monopolkonzession erteilt.

Für die Trassierung des durchgehend elektrischen Eurocitys Zürich–München in knapp 3,5 Stunden mit Neigezügen auf Ende 2020 muss die Fahrzeit Zürich–Bregenz gemäss den internationalen Vereinbarungen mit Deutschland und Österreich auf unter 90 Minuten verkürzt werden. Hierzu sind Leistungssteigerungen in den Abschnitten Zürich–Winterthur, Winterthur–St.Gallen und St.Gallen–St.Margrethen notwendig.

Die Leistungssteigerungen zwischen Zürich und Wil ermöglichen stündlich zwei Schnellverbindungen Zürich–St.Gallen, einen Ausbau der S-Bahn Zürich sowie die Trassierung von schnellen Güterzugtrassen. Sie werden im Rahmen des Projekts 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich bis Ende 2018 umgesetzt und aus dem im Jahr 2009 beschlossenen ZEB-Kredit (ZEB = Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) finanziert. Die Leistungssteigerung St.Gallen–St.Margrethen ist Bestandteil des im Jahr 2005 beschlossenen HGV-Kredits (HGV = Hochgeschwindigkeitsverbindung).

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) legt dem BAV ein Konzept für ein Fernverkehrsangebot Zürich–St.Gallen–Chur vor. Das BAV entscheidet bis Ende 2016, ob sich neben den SBB auch andere Transportunternehmen für eine Fernverkehrskonzession bewerben können.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Gemäss Standbericht AS2025 des BAV sind im Rheintal auf Basis Objektstudien Ausbauten in der Höhe von 214,62 Mio. Franken notwendig. Für das Jahr 2016 waren ein Abschluss der Objektstudien bis Ende März 2016 und anschliessend eine Phasenfreigabe für die Erstellung des Vorprojekts durch das BAV geplant. Der Betriebsbeginn wurde mit 30. November 2022

angegeben. An einer Sitzung des Koordinationsausschusses der Planungsregion Ostschweiz am 8. September 2016 berichteten die SBB über unerwartete Mehrkosten und beantragte eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf Ende 2025. Die Phasenfreigabe für das Vorprojekt ist pendent. Die Regierung akzeptiert diese Verspätung nicht und interveniert bei BAV und SBB.

2. Die Leistungssteigerung Zürich–Sirmach für die S-Bahn Zürich wird bis Ende 2018 und St.Gallen–St.Margrethen für den Eurocity bis Ende 2020 realisiert. Die Fahrzeitreduktion Winterthur–St.Gallen ist gemäss Standbericht 2015 bis 31. Dezember 2023 und die Leistungssteigerung Bahnhof Wil bis 29. Mai 2021 geplant. Da die Ausbauten im Abschnitt Wil–St.Gallen nicht bis Ende 2018 realisiert werden, sehen SBB und BAV im Abschnitt Wil–St.Gallen die Anpassung bestehender S-Bahnen vor. Zudem können der Eurocity und die Intercity die Zielfahrzeit von unter einer Stunde zwischen den Vollknoten Zürich und St.Gallen ohne bauliche Fahrzeitreduktion vorerst nur mit einstöckigen Neigezügen erreichen.

Auf die ursprünglich vorgesehenen Doppelstockzüge mit Wankkompensation wollen die SBB auf den Schnellverbindungen vorläufig verzichten und die Doppelstockzüge stattdessen mit gegenüber heute langsameren Fahrzeiten wieder an allen Schnellzugbahnhöfen im Fürstentland halten lassen und bis nach Chur führen. Die Regierung begrüsst zwar den von den SBB geplanten Einsatz des komfortablen Fernverkehrsrollmaterials ab den Fürstentlandbahnhöfen sowie ins Rheintal, kritisiert aber die Verschlechterungen beim S-Bahn-Angebot. Zudem ist der Eurocity-Halt in St.Margrethen trotz Einsatz der heute am Gotthard verkehrenden Neigezüge nach München wegen technischer Probleme bei der Umstellung der Zugsicherung auf das österreichisch-deutsche System aktuell noch nicht gesichert. Die technischen Umsetzungsprobleme beim bereits im Jahr 1996 mit Deutschland vereinbarten und auf Schweizer Seite vom Parlament in den Jahren 2005/2009 finanziell beschlossenen Ausbauprojekt sind für die Regierung unverständlich.

3. Das Bundesparlament begründete die Integration des Ausbauprojekts St.Margrethen–Chur in den HGV-Finanzierungsbeschluss mit dem Anschluss der Südostschweiz Richtung München. Deutschland und Österreich stellen die notwendigen Ausbauten bis Ende 2020 fertig. Deshalb unterstützt und fordert die Regierung den Ausbau des schweizerischen Abschnitts auf den gleichen Zeitpunkt. Wie dargelegt, ist die zeitgerechte Umsetzung auf Schweizer Seite nicht sichergestellt, was die Regierung sehr bedauert. Ein koordinierter Ausbau wurde mit dem Projekt «Bodan-Rail 2020» bereits im Jahr 2001 von der Regierungskonferenz der Bodenseeanrainer beschlossen und im Jahr 2003 in nationales Recht überführt. Die Umsetzung der Parlamentsbeschlüsse und der internationalen Vereinbarungen liegen in der Verantwortung des Bundes.
4. Die Ausgestaltung der neuen Fernverkehrskonzession liegt in der Verantwortung des Bundes. Er hört hierzu die SBB und die Kantone an. Die Regierung wird sich dafür einsetzen, dass die heute mit einer Regionalverkehrskonzession bestellte Verdichtung vom Zwei- zum Stundentakt ab Neuvergabe der Konzession in die stündliche Fernverkehrskonzession integriert wird und die ungedeckten Kosten nicht mehr durch Bund und Kantone als Regionalverkehr bestellt und finanziert werden müssen. Zudem soll die Finanzierung des Abendangebots durch die SBB an vergleichbare Linien (z.B. Weinfelden–Konstanz/Romanshorn) angepasst werden. Im Weiteren fordert die Regierung, dass in der neuen Fernverkehrskonzession die Verdichtung des Angebots St.Gallen–Chur zum Halbstundentakt ab Fertigstellung des Kapazitätsausbaus integriert wird. Die Fernverkehrskonzession der SBB läuft Ende 2017 aus. Es ist aber zu erwarten, dass die Vergabe der Fernverkehrskonzession erst im Jahr 2019 oder später erfolgt.

5. Die SOB hat dem BAV ein Konzept für ein stündliches Angebot Zürich–St.Gallen–Chur eingereicht. Die SOB erklärte sich in der Lage, die von den SBB vorgeschlagene Durchbindung der heutigen Züge Chur–Wil bis Zürich eigenwirtschaftlich anzubieten, sofern sie dafür eine Fernverkehrskonzession erhalte.

Die Zusammenlegung des heute in Wil gewendeten Rheintalexpresses mit dem heutigen Fernverkehrsangebot Basel–Zürich–St.Gallen ist laut SBB ab Ende 2018 zwingend. Der Grund liegt in einem ungenügenden Infrastrukturausbau im Bahnhof Wil und Verschiebungen des Fernverkehrsangebots im Kanton Zürich im Minutenbereich.

Der Halbstundentakt St.Gallen–Chur in Kombination mit dem Angebot Zürich–Sargans–Chur ist erst nach Realisierung der Doppelspur im Rheintal gemäss AS2025 möglich (Ende 2022 oder 2025). Hierfür liegt seitens SOB kein Konzept vor. Nach aktuellem Planungsstand der Durchbindungen (Direktverbindungen) der S-Bahn im Knoten St.Gallen ab Ende 2018 könnte die SOB das zusätzliche Zugsangebot später kostengünstig mit zwei zusätzlichen Flirt-Zügen aus einer bestehenden S-Bahn-Leistung heraus produzieren, während die SBB hierfür auf die teure Verlängerung der Intercity-Züge Genf–St.Gallen bis Sargans zurückgreifen müssten.