

Einfache Anfrage Bucher-St.Margrethen vom 9. März 2016

EC-Halt St.Margrethen gefährdet

Schriftliche Antwort der Regierung vom 19. April 2016

Laura Bucher-St-Margrethen erkundigt sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 9. März 2016 nach der Bedeutung der Eurocity-Verbindung Zürich–München mit Halt in St.Margrethen für den öffentlichen Verkehr im Rheintal und im Kanton St.Gallen. Sie verlangt Auskunft über die Auswirkungen einer allfälligen Aufhebung des Halts und fragt, was die Regierung unternimmt, um einer Aufhebung des Halts entgegenzuwirken.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Eurocity-Verbindung Zürich–München mit Halt in St.Gallen und St.Margrethen stellt zusammen mit der Eurocity-Verbindung Zürich–Wien mit Halt in Sargans und Buchs die direkte Anbindung des Kantons an das internationale Eisenbahnnetz sicher. Mit dem Fahrplan 2021 wird die Fahrzeit deutlich verkürzt. Die Verbindung wird in das Knotensystem integriert, womit die Fahrzeit Zürich–St.Gallen unter 60 und St.Gallen–Bregenz unter 30 Minuten liegen muss. Das Erreichen der Fahrzeiten erfordert den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik.

Für den Betriebsbeginn sehen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) neu die einstöckigen Fahrzeuge des Typs ETR 610 vor. Auf den ursprünglich vorgesehenen Einsatz der neuen Doppelstockzüge mit Wankkompensation will die SBB verzichten.

Die für den Verkehr nach Italien beschafften ETR 610 müssen für den Einsatz nach Österreich und Deutschland umgerüstet werden. Auch mit voller Ausnutzung der Neigetechnik und minimaler Haltezeit in St.Gallen kann der Eurocity in St.Margrethen nur halten, wenn es dem Hersteller gelingt, die Systemumstellung an der Grenze – die sogenannte Transition – vornehmen zu können. Es geht dabei um Anpassungen am Fahrzeug bzw. an der Fahrzeugsoftware. Die SBB hat den Hersteller aufgefordert, diesen Sachverhalt zu klären. Konkrete Ergebnisse werden anfangs 2017 erwartet. Gemeinsames Ziel von Kanton, Bundesamt für Verkehr und SBB ist es, den Halt St.Margrethen dank technischen Anpassungen am Rollmaterial zu sichern.

Aktuell gehen die SBB davon aus, dass die ebenfalls notwendige Verkürzung der Zugfolgezeiten zwischen Winkeln und St.Gallen sowie St.Margrethen und Rorschach bis zum Jahr 2019 bzw. 2021 realisiert wird. Noch ungelöst sind Gleisbelegungskonflikte im Bahnhof St.Margrethen zwischen dem Eurocity und der S-Bahn Vorarlberg.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Eurocity-Halt in St.Margrethen ist für die Regierung nicht verhandelbar. Er dient insbesondere der Anbindung des Rheintals und des Kantons Graubünden von und nach München. Basis bildet das Ende 2013 eingeführte Fahrplankonzept für den beschleunigten Rheintalexpress. Die Anfang 2014 mit FABI und dem 1. Ausbauschnitt (AS 2025) beschlossenen weiteren Doppelspurausbauten für den Halbstundentakt erlauben ein um 30 Minuten versetztes Zusatzangebot, welches das Rheintal und den Kanton Graubünden mit 8 Minuten Umsteigezeit in St.Margrethen an den Eurocity von und nach München anbindet.

2. Ohne EC-Halt würde der Fernverkehr von und nach Chur die internationale Anbindung Richtung München verlieren. Aber auch alle Schnellzugbahnhöfe zwischen Wil und Rorschach werden in St.Margrethen schlank Richtung München angebunden, indem der Schnellzug mit Bedienung der Fürstenlandbahnhöfe und von Rorschach unmittelbar vor dem Eurocity in St.Margrethen eintrifft. Der Grenzbahnhof St.Margrethen ist somit für ein grosses Einzugsgebiet Umsteigebahnhof nach und von Richtung München.
3. Eine allfällige Aufhebung des Eurocity-Halts hätte keine Auswirkungen auf das Angebot und den Fahrplan der S-Bahn St.Gallen. Der Fahrplan der S-Bahn ist primär durch die bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten und Anschlussknoten auf der Rheintalstrecke bestimmt.
4. Die Regierung setzt sich beim Bundesamt für Verkehr und bei der SBB mit Nachdruck für die planmässige Umsetzung der Verbindung Zürich–St.Gallen–Bregenz (–München) mit dauerhaften Halten in St.Gallen und St.Margrethen ein.