

Interpellation Tinner-Wartau / Zoller-Sargans / Altenburger-Buchs / Schnider-Vilters-Wangs (82 Mitunterzeichnende) vom 21. September 2010

IC-Halte Zürich – Chur halbstündlich in Sargans

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. November 2010

Beat Tinner-Wartau, Erich Zoller-Sargans, Ludwig Altenburger-Buchs und Elisabeth Schnider-Vilters-Wangs erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 21. September 2010 nach den Intercity-Halten in Sargans. Dabei möchten sie insbesondere wissen, mit welchen Mitteln sich die Regierung für eine kurz- und mittelfristige Realisierung des Intercity-Halbstudentakts einsetzt.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Seit Ende 2005 besteht in Sargans mit dem Halt des Intercity (abgekürzt IC) Zürich–Chur stündlich eine schnelle Fernverkehrsverbindung ohne Zwischenhalt in 55 Minuten nach Zürich. Dieser Halt wurde von Kanton und Region gemeinsam gefordert. Die Region hat die Forderung unter anderem mit einer Petition an die SBB und über 40'000 Unterschriften unterstrichen. Zeitgleich mit der Einführung des IC-Halts haben Kanton und Region gegenüber den SBB die Zusage auf Sicherstellung eines Bahnzubringers eingelöst und den Zusatzzug Buchs–Sargans lanciert, der stündlich optimale Anschlüsse herstellt. Der Halt im Verkehrsknoten Sargans weist hohe Frequenzen auf und ist aus Marktsicht unbestritten.

Mit Realisierung der S-Bahn St.Gallen 2013 wird Sargans im Regionalverkehr zum Halbstundenknoten aufgewertet. Das Busangebot ist dann schon auf einen halbstündlichen Anschluss an die IC-Verbindungen nach Zürich ausgerichtet.

Aufgrund der starken Frequenzzunahmen im stündlichen IC Zürich–Chur werden die SBB bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 am Morgen und Abend das Angebot mit zwei zusätzlichen IC-Kurspaaren zum Halbstudentakt verdichten. Die Züge verkehren am Morgen Richtung Chur und am Abend Richtung Zürich. Allerdings werden diese Züge in Sargans trotz des vorhandenen Marktpotenzials nicht halten. Der fehlende Halt in Sargans wird von den SBB damit begründet, dass mit Einführung der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich auf Ende 2013 im Raum March ein Trassierungskonflikt entstehen wird. Die konfliktfreie Führung der angepassten S-Bahn Zürich wird dann zu einem Fahrzeitverlust für den zusätzlichen IC führen, der auf diesen Zeitpunkt keinen Halt in Sargans mehr zulässt. Die SBB sind nicht bereit, jetzt einen IC-Halt einzuführen, der nach drei Jahren mit Anpassung der S-Bahn Zürich wieder aufgehoben werden müsste.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die S-Bahn St.Gallen 2013 ermöglicht auf Ende 2013 den Vollknoten Sargans mit Halbstudentakt innerhalb der Ostschweiz Richtung St.Gallen, Chur und Rapperswil. Die Regierung teilt die Auffassung der Interpellanten, dass der Vollknoten Sargans auch im Fernverkehr Richtung Zürich halbstündlich schnell mit der übrigen Schweiz verbunden werden soll. Dies ist für die ganze Region von strategischer Bedeutung und würde die Standortgunst wesentlich aufwerten.
2. Vertreter des Kantons St.Gallen haben sich bereits auf verschiedenen Ebenen für die IC-Halte in Sargans auf den Zusatzzügen und den integralen IC-Halbstudentakt eingesetzt. So wurde zusammen mit den Kantonen Zürich, Schwyz, Glarus und Graubünden die so-

genannte SBB-Angebotswerkstatt Zürich–Chur lanciert. Dort hat das zuständige Mitglied der Regierung Ende März 2010 den Halt Sargans eingefordert. Dann wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr im ordentlichen Fahrplanverfahren Antrag auf zusätzliche IC-Halte in Sargans gestellt. Beide Anträge wurden mit der oben erwähnten Begründung durch die SBB abgewiesen. Die SBB entscheidet bei Fernverkehrsangeboten abschliessend. Es bestehen keine Rekursmöglichkeiten. Das Fahrplanverfahren 2011 ist abgeschlossen, eine weitere Intervention wäre wirkungslos.

Das auf Ende 2010 vorgesehene Zusatzangebot betrifft vorerst die primär touristisch geprägten Verkehrsströme Zürich–Bündnerland. Ohne Infrastrukturmassnahmen kann dieses Angebot wegen Abhängigkeiten mit dem ebenfalls zweistündlichen Railjet Zürich–Wien maximal zu einem Zweistudentakt verdichtet werden.

Die Regierung erachtet ein Angebot mit integrelem IC-Halbstudentakt und Bahnanbindung aus dem Rheintal als zielführend. Um die notwendigen Investitionen in der March, am Walensee und im Werdenberg gesamthaft sicherzustellen, ist eine enge Zusammenarbeit mit den SBB und den weiter interessierten Kantonen im ganzen Korridor wichtig. Ein Konfrontationskurs mit diesen strategischen Partnern für den sofortigen IC-Halbstudentakt ist im Hinblick auf ein wirkungsvolles Lobbying im Rahmen der Botschaft Bahn 2030 nicht hilfreich. Die Regierung setzt darauf, den IC-Halbstudentakt für den Knoten Sargans als strategische Investition für die ganze Südostschweiz zu verankern, die als Gesamtpaket die Anliegen von Fern- und Güterverkehr sowie der S-Bahnsysteme Zürich, St.Gallen und FL-A-CH zu befriedigen vermag. Gemessen am Gesamtnutzen stehen die notwendigen Gesamtinvestitionen von 200 bis 300 Mio. Franken in einem sehr guten Kosten/Nutzen-Verhältnis und rechtfertigen die geforderte Priorisierung im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund.

3. Grundsätzlich hat der Fernverkehr gegenüber dem Regionalverkehr bei der Trassenzuteilung Vorrang. Das zuständige Mitglied der Regierung hat im Rahmen der Erarbeitung der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich auf potenzielle Trassierungskonflikte mit den geplanten Verdichtungen der schnellen Angebote des Fernverkehrs in die neuen Vollknoten St.Gallen und Sargans hingewiesen. Dass Kompromisse nötig sind, beweist auch die Tatsache, dass im Korridor Zürich–Sargans das mit den 3. Teilergänzungen eingeführte halbstündliche S-Bahn-Angebot Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke mit den 4. Teilergänzungen für drei Halte in der March zum Studentakt reduziert werden muss, um das bestehende stündliche IC-Angebot nach Sargans weiterhin führen zu können.

Für den IC-Halbstudentakt Zürich–Sargans besteht derzeit noch kein gültiger Bundesbeschluss. Hingegen wurden die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich von den beteiligten Kantonen einschliesslich St.Gallen genehmigt. Die Konflikte mit dem künftigen integralen IC-Halbstudentakt sind allen beteiligten Partnern bekannt und haben zur bereits erwähnten Gesamtlösung im Rahmen der Angebotswerkstatt Zürich-Chur geführt. Die Partner streben eine gemeinsame Umsetzung mit Lösung der Trassierungskonflikte durch zusätzliche Infrastrukturausbauten an.

4. Die Regierung wird im Rahmen der Behandlung der Vorlage zur Bahn 2030 zusammen mit den erwähnten Partnern beim Bund auf eine Umsetzung des integralen Halbstudentaktes Zürich–Chur einwirken. Nach Veröffentlichung erster Vorstellungen des Bundes zur Bahn 2030 haben die Kantone Graubünden und St.Gallen umgehend in einer gemeinsamen Pressemitteilung auf die fehlende Priorisierung des IC-Halbstudentaktes hingewiesen. In einer Eingabe des Kantons beim Bund wurde auf eine diesbezügliche Nachbesserung der Vorlage einschliesslich der Sicherstellung der halbstündlichen Bahnanbindung aus dem Rheintal gedrängt.

Im Rahmen der Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung sowie der Angebotswerkstatt Zürich–Chur wurden durch die SBB die notwendigen Infrastrukturmassnahmen und deren Grobkosten ermittelt. Das Angebots- und Infrastrukturkonzept wird durch die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, St.Gallen und Graubünden unterstützt. Dies wurde mit einer gemeinsamen Presseerklärung unterstrichen. Die Infrastrukturstudien für den Doppelspurausbau Buchs–Sevelen und die Überholanlage Schübelbach wurden von den Kantonen St.Gallen bzw. Schwyz bereits in Auftrag gegeben. Die Auslösung der Infrastrukturstudien für die weiteren Module ist für nächstes Jahr vorgesehen.

Die Lösung des Konflikts mit der S-Bahn-Zürich in der March ist vorbehältlich einer Finanzierungslösung frühestens auf Ende 2016 möglich. Dies würde eine zweistündliche Führung der zusätzlichen IC-Züge mit Halt in Sargans und Busanbindung aus dem Rheintal ermöglichen. Mit den weiteren Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zwischen Weesen und Landquart könnte das Zusatzangebot stündlich zum integralen IC-Halbstundentakt verdichtet werden. Die Doppelspur Buchs-Sevelen schliesslich würde in Sargans eine halbstündliche Bahnanbindung aus dem Rheintal und in St.Margrethen und Buchs eine optimierte Anbindung an den Eurocity nach München und den RailJet nach Wien ermöglichen und die Kapazität für den Güterverkehr erhöhen.

Würden alle Projektierungsarbeiten von der Infrastrukturstudie über das Vor- und Auflageprojekt bis zur Plangenehmigung nahtlos abgewickelt, könnten die erforderlichen Infrastrukturen für den integralen IC-Halbstundentakt Zürich-Sargans aus rein technischer Sicht ab etwa 2018 in Betrieb genommen werden. Das Vorprojekt wird von den SBB jedoch nur in Angriff genommen, wenn die Finanzierung der Ausführung sichergestellt werden kann. Es ist heute davon auszugehen, dass ein Bundesbeschluss über Bahn 2030 erst in einigen Jahren vorliegen wird und keiner der beteiligten Kantone bereit sein wird, Massnahmen im Zusammenhang mit dem Fern- und Güterverkehr ohne umfassende Bundesunterstützung mit kantonalen Mitteln zu realisieren. Die Regierung hat hingegen die Option einer Vorfinanzierung nach Vorliegen eines Bundesbeschlusses nicht ausgeschlossen.