

VD / Interpellation Schorer-St.Gallen / Revoli-Tübach / Sulzer-Wil / Dürr-Gams
vom 2. März 2026

Perspektiven des Fernverkehrs

Antwort der Regierung vom 19. Mai 2026

Isabel Schorer-St.Gallen, Sabina Revoli-Tübach, Dario Sulzer-Wil und Barbara Dürr-Gams erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 2. März 2026 nach den Zielen der Regierung bei der langfristigen Planung des Fernverkehrs bei der Eisenbahn.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur und attraktive Fahrpläne sind für die wirtschaftliche Entwicklung, die Standortattraktivität und die verkehrliche Erreichbarkeit der Ostschweiz von zentraler Bedeutung. Der Ost-West-Korridor Genf–Bern–Zürich–St.Gallen–St.Margrethen bildet dabei die wichtigste Achse des schweizerischen Fernverkehrsnetzes und verbindet die Ostschweiz mit den grossen wirtschaftlichen Zentren in der Schweiz und im benachbarten Ausland. Ziel der Regierung ist es, dass diese Achse infrastrukturell leistungsfähig ausgestaltet wird, darauf aufbauend attraktive Fahrpläne entwickelt werden und der Kanton St.Gallen angemessen in die nationalen und internationalen Bahnverbindungen eingebunden bleibt.

Die Planung des weiteren Bahnausbaus befindet sich momentan in einer herausfordernden Phase. Im Juni 2022 entschieden die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV), die heute mit Neigetechnik verkehrenden Züge nicht mehr zu ersetzen. Zudem verzichtet die SBB, die neu beschafften Fernverkehrs-Doppelstockzüge mit der sog. Wankkompensation für auf das bogenschnelle Fahren auszurüsten. Das ursprünglich vorgesehene Angebotskonzept zum Bahnausbaus Schritt 2035 lässt sich so nicht mehr produzieren.

Als Folge überarbeitete das BAV das Angebotskonzept 2035. Die Überarbeitung zeigte einen nicht finanzierbaren Mehrbedarf von 14 Mrd. Franken. Gleichzeitig erhöhten sich die Kosten bei verschiedenen bereits beschlossenen Infrastrukturprojekten. Dies war mitunter ein Auslöser für die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragte externe ETH-Untersuchung unter dem Titel «Verkehr '45». Auf Basis dieser Untersuchung erarbeiten UVEK und BAV zurzeit einen Botschaftsentwurf. Die Kantone sind in diese Arbeiten nicht einbezogen. Der Botschaftsentwurf soll im Juni 2026 in die Vernehmlassung gehen. Die eidgenössischen Räte behandeln die Vorlage in der zweiten Hälfte 2027.

Ein vom Bund abgestimmter zukünftiger Fahrplan für den Fern-, Güter- und Regionalverkehr existiert im Moment nicht. Gemäss Art. 16 Abs. 3 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120) beauftragt das BAV die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenfernverkehrs oder Dritte, das Angebotskonzept für den Fernverkehr zu erstellen. Die Beauftragten haben die Anliegen der betroffenen Kantone zu berücksichtigen. Dieser Einbezug der Kantone fand bislang nicht statt. Mit politischen Vorstössen, direkten Kontakten auf Ebene Bund, einer koordinierten Ostschweizer Position und eigenen Angebotskonzepten setzt sich die Regierung dafür ein, dass in dieser anspruchsvollen Übergangsphase die Interessen des Kantons St.Gallen frühzeitig und verbindlich berücksichtigt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie beurteilt die Regierung die Berücksichtigung der ostschweizerischen und insbesondere der st.gallischen Anliegen im Kontext des Ost-West-Korridors Genf-Bern-Zürich-St.Gallen?*

Die Regierung misst dem Ost-West-Korridor Genf–Bern–Zürich–St.Gallen–St.Margrethen grosse Bedeutung für die verkehrliche Anbindung der Ostschweiz bei. Im aktuellen Fahrplan verkehren zwischen St.Gallen und Zürich stündlich vier Züge des Fernverkehrs. Mit Direktverbindungen oder Umsteigeverbindungen im Knoten Zürich sind grosse Teile der Schweiz sehr gut mit der Ostschweiz verbunden. Da aktuell kein zukünftiges Fahrplankonzept des Bundes vorliegt, kann zurzeit nicht abgeschätzt werden, ob diese gute Anbindung künftig erhalten bleibt und die St.Galler Anliegen berücksichtigt werden. Die Regierung setzt sich gegenüber Bund und SBB dafür ein, dass die Anbindungsqualität erhalten oder gesteigert werden kann. Sie hat den Bund mit Unterstützung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs zudem mehrfach dazu aufgefordert, unverzüglich mit der strategisch wichtigen Planung der Ost-West-Achse im mittel- und langfristigen Horizont zu starten.

2. *Ist die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen weiterhin Bestandteil der st.gallischen Forderungen an die Weiterentwicklung des schweizerischen Fernverkehrsnetzes?*

Der Kantonsrat hat die Regierung im Rahmen der Beratungen zum Postulat 40.17.05 «Erreichbarkeit St.Gallen–Bodensee/Rheintal» und zur Botschaft zum «7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028» (36.23.01) aufgefordert, die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen einzufordern und voranzutreiben. Der Vollknoten St.Gallen bleibt damit aus Sicht der Regierung ein zentrales verkehrspolitisches Ziel des Kantons. Ein solcher Knoten ermöglicht optimale Anschlüsse zwischen Fern- und Regionalverkehr und stärkt die Funktion von St.Gallen als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz.

3. *Verknüpft sich der Kanton St.Gallen mit den Westschweizer Kantonen, um die Bedeutung des Ost-West-Korridors des Fernverkehrsnetzes gemeinsam zu stärken?*

Ja, diese Verknüpfung findet sowohl auf politischer Ebene als auch auf Fachstufe statt. Ziel ist es, gemeinsame Interessen im nationalen Fernverkehrsnetz gegenüber dem Bund gebündelt einzubringen.

4. *Wie stellt die Regierung sicher, dass die mit dem Bau des Brüttener-Tunnels versprochenen Fahrzeitgewinne auch dem nationalen und internationalen Fernverkehr bis St.Gallen (bis St.Margrethen) und ins Rheintal zugutekommen?*

Der Bau des Brüttener-Tunnels stellt ein wichtiges Infrastrukturprojekt zur Entlastung der Strecke zwischen Zürich und Winterthur dar und schafft zusätzliche Kapazitäten. Die Regierung fordert, dass die mit diesem Projekt verbundenen Fahrzeitgewinne und Kapazitätserhöhungen auch den Fernverkehrsverbindungen in Richtung Ostschweiz zugutekommen. Diese Forderung hat die Planungsregion Ostschweiz dem Vorsteher des UVEK Anfang März 2026 überbracht. Gleichzeitig hat der St.Galler Ständerat Benedikt Würth zusammen mit anderen Ostschweizer Ständeräten ein entsprechendes Postulat eingereicht. Die Behandlung ist noch ausstehend.

Die konkrete Ausgestaltung des Angebots und der Fahrpläne liegt letztlich in der Zuständigkeit des Bundes und der SBB. Die Kantone sind zurzeit nicht einbezogen und haben darum auch keine Kenntnis zum Stand der Arbeiten. Um Angebotskonzepten, die nach-

teilig für die Ostschweiz sind, frühzeitig entgegenwirken zu können, entwickeln die Ostschweizer Kantone zurzeit gemeinsam eigene Lösungsansätze.

5. *Was unternimmt die Regierung, damit der für eine stündliche Verbindung nach München nötige Ausbau auf Doppelspur im Allgäu verbindlich auf die nationale Agenda im Austausch mit Bayern/Deutschland kommt?*

Die internationale Fernverkehrsverbindung zwischen Zürich, St.Gallen und München ist eine wichtige Achse innerhalb Europas und bindet den aufstrebenden Bodenseeraum an die Metropolregionen Zürich und München an. Die Regierung fordert, dass die Verbindung künftig stündlich angeboten wird. Die Regierung steht hierzu in engem Austausch mit dem BAV, das für den Ausbau und die Koordination der internationalen Bahnbeziehungen zuständig ist. Das BAV setzt sich stark für den Ausbau ein. Im Rahmen von grenzüberschreitenden Kooperationen ist der Kanton St.Gallen zudem direkt in Kontakt mit den deutschen Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg sowie dem österreichischen Bundesland Vorarlberg. Gemeinsam wird gefordert, dass der Ausbau zum Stundentakt Zürich–St.Gallen–München Teil des Konzepts Deutschlandtakt wird. Darauf baut die Infrastrukturplanung in Deutschland auf. Die Veröffentlichung des fortgeschriebenen Zielfahrplans in Deutschland steht noch aus. Diese Forderung ist auch Teil des Zielbilds BODANRAIL 2045 der Internationalen Bodenseekonferenz.