



Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz  
Postfach, 9001 St. Gallen

sekretariat.ostschweiz@igoev.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Versand via E-Mail:  
konsultationen@bav.admin.ch

St. Gallen, 10. Januar 2018

## **Ausbaustritt der Bahninfrastruktur 2030/35, Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Die IGöV Ostschweiz ist vom UVEK eingeladen, sich an der Vernehmlassung zum Ausbaustritt der Bahninfrastruktur 2030/35 zu beteiligen. Wir senden Ihnen hier unsere Stellungnahme und sind Ihnen dankbar, wenn unsere Überlegungen einbezogen werden.

### **1. Teil: Kommentar zur Vorlage aus Sicht der Ostschweiz**

Mit Blick auf die ganze Ostschweiz sind wir der Meinung, dass im Ausbaustritt 2030 mit 61 Millionen Franken wie auch im kombinierten Ausbaustritt 2030/35 mit ca. 240 Millionen Franken zu wenig finanzielle Mittel direkt in den Raum Ostschweiz fliessen, nämlich insgesamt nur ca. 2% des Gesamtvolumens. Es sind aber immerhin 12% der schweizerischen Bevölkerung in dieser Region ansässig.

So wird es vor allem darauf ankommen, dass die angrenzenden Ausbauten im Raum Zürich, insbesondere der Brüttener Tunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und die Investitionen im Zürcher S-Bahn-Netz, auch Vorteile für die Ostschweiz in Form von verkürzten Reisezeiten bringen. Derzeit fehlen uns aber die Grundlagen (z.B. Netzgrafiken, Reisezeitvergleiche), um dies abschliessend zu beurteilen. Diese sind nicht nur für die Fachleute relevant, sondern auch, um der interessierten Bevölkerung die Milliardensummen zu „verkaufen“ – wir fordern deshalb, dass diese Grundlagen so rasch wie möglich erstellt und publiziert werden.

Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Teil des AS 2030/35 sein soll. Dieses durch die IGöV schon länger forcierte Projekt ermöglicht auch für die Ostschweiz neue Chancen. Ebenso befürworten wir die Behebung von Engpässen im Güterverkehr von und zur Ostschweiz. Wie beim Grossprojekt Brüttener Tunnel gilt aber auch hier, dass wir mangels detaillierter Informationen die tatsächlichen Projekte und Vorteile insbesondere im Korridor Winterthur – St.Gallen nicht abschliessend beurteilen können.

Der Grundsatz, dass mit dem Ausbauschritt 2030/2035 bestehende oder absehbare Kapazitätsengpässe behoben werden sollen, ist aus unserer Sicht sinnvoll. Es ist aber auch zu beachten, dass nicht überall, wo heute oder in Zukunft Engpässe entstehen, auch zwingend weiter gebaut wird. Die Bahnentwicklung soll insbesondere dort stattfinden, wo ein Siedlungswachstum auch sinnvoll ist. Auch sollen mit den Ausbauschritten punktuell (beispielsweise im Korridor Winterthur – St. Gallen, oder auf der touristisch bedeutenden Achse Landquart – Davos) Massnahmen zur Beschleunigung und damit Attraktivitätssteigerung von Transportketten mit aktuell hoher Nachfrage auf der Strasse finanziert werden, um eine gezielte Verlagerung zu ermöglichen.

Das BAV vertritt für den Ausbauschritt 2030/35 die Auffassung, dass in der Ostschweiz bis auf die Abschnitte Winterthur – Frauenfeld und Frauenfeld – Wil keine Kapazitätsengpässe bestehen, weshalb beim Schritt 2030/35 keine weiteren Ausbauten nötig seien. Voraussetzung dafür wäre aber, dass die heute bestehenden Kapazitäts- und Qualitätsmängel (namentlich im Korridor Winterthur – St.Gallen) mit dem **AS2025** tatsächlich behoben werden. Die kürzliche Streichung der im Programm ZEB vorgesehenen Gelder für den Ausbau zwischen St.Gallen und Winterthur (CHF 75 Mio.) lässt uns daran zweifeln, dass die Probleme insbesondere auf diesem Abschnitt durch das BAV vollumfänglich erkannt wurden. Die IGöV Ostschweiz erwartet, dass die reservierten Gelder für die notwendigen Infrastrukturausbauten verwendet werden.

Nebst der Behebung von Kapazitätsengpässen ist wie erwähnt auch wesentlich, dass die Reisezeiten verkürzt werden. St.Gallen muss endlich zu einem Vollknoten ausgebaut werden. So können schlanke und schnelle Anschlüsse Richtung Rheintal resp. die Durchbindung des Rheintals an den Flughafen und Zürich gesichert werden. Damit eröffnet sich das Potential einer bisher vor allem durch den MIV erschlossenen Grossregion.

Zusammenfassend: Die bestehenden Angebote sollen attraktiver werden, sowohl bezüglich Reisezeiten, bezüglich Verknüpfung untereinander – und auch bezüglich Rollmaterial.

## 2. Teil: Forderungen der IGöV Ostschweiz für den AS 2030/35

- **St.Gallen muss endlich rasch zu einem „echten“ Vollknoten ausgebaut werden**, wie es dem Kanton St.Gallen schon seit Jahrzehnten versprochen, aber nicht umgesetzt wurde.
- **Herstellung von attraktiven Umsteigebeziehungen auch in den weiteren Knoten, in denen dies heute nicht vollständig der Fall ist, insbesondere in Wil.** Dabei soll dieselbe Qualität erreicht werden, wie das nach Umsetzung des AS2025 im Thurgau (Weinfelden, Romanshorn, Kreuzlingen) der Fall sein soll, und wie dies bereits heute in den „peripheren“ St.Galler Knoten wie Wattwil, Uznach, Ziegelbrücke und Sargans sowie im RhB-Schmalspurnetz weitgehend erreicht ist. Diese bewährten Konzeptionen sind nach Möglichkeit weiterhin zu gewährleisten.
- **Dort, wo mehrere S-Bahn-Linien parallel verkehren**, etwa zwischen St.Gallen und Gossau, St.Gallen und Herisau, St.Gallen und Wittenbach (ab 2025) sowie St.Gallen und Rorschach, **sollen sich diese zu einem systematischen (Viertelstunden-)Takt ergänzen.** In den andern Grossstadt-Agglomerationen der Schweiz ist dies die Norm.
- **Die Grossprojekte Brüttener Tunnel und Zimmerberg-Basistunnel sind so auszugestalten, dass sie auch für die Ostschweiz einen Nutzen erbringen.** In diesem Zusammenhang soll die lange versprochene **Fahrzeit von deutlich unter 60 Minuten zwischen Zürich und St.Gallen halbstündlich** erreicht und über gute Anschlüsse in alle Richtungen, insbesondere aber in Richtung des Rheintals mit seinen zwei internationalen Agglomerationen auch weitergegeben werden. Sollten die Grossprojekte bereits entsprechend geplant sein, laden wir das BAV ein, dies entsprechend zu dokumentieren. Sollte dies nicht möglich sein, ist aus unserer Sicht ein günstigerer oberirdischer Ausbau zu bevorzugen und mit dem gesparten Geld die Infrastruktur dort

auszubauen, wo dies für eine höhere Angebotsqualität in der Ostschweiz zielführend ist. Beim Zimmerberg-Basistunnel ist die Option des Meilibachtunnels (Umfahrung Thalwil und Entlastung Stammstrecke linkes Seeufer) bereits bei Planung und Bau vorzusehen, damit dieser in einem weiteren Ausbauschritt ohne längeren Betriebsunterbruch ergänzt werden kann.

- **Alle**, auch die abgelehnten, **Projekte sollen zusätzlich auch mit Blick auf die Agglomerationsprogramme geprüft werden**. Diese Programme basieren auf den Grundsätzen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dass Projekte, welche bereits seit längerem in Agglomerationsprogrammen aufgeführt sind, wie ein Halbstundentakt Altstätten – Buchs – Sargans, die Verbindung St.Gallen – Arbon oder die Stadtbahn Obersee, im AS2030/35 nicht aufgenommen werden, wirft ein schlechtes Licht auf diese durch den Bund mitgetragenen Projekte und dürfte deren Akzeptanz unnötigerweise schmälern. Wenn solche Projekte nicht über die STEP-Ausbauschritte finanziert werden können, sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, auch Bahnprojekte innerhalb der Agglomerationsprogramme über den NAF zu finanzieren.
- **Dem internationalen Verkehr ist Rechnung zu tragen**. Projekte wie der Bodensee-Express fördern die internationale Verknüpfung im öV und somit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Bodenseeraum, aber auch im touristischen Verkehr von und nach den Ostschweizer Bergregionen. Dazu gehören auch umsteigefreie Direktverbindungen in wichtige Wirtschaftszentren und Tourismusgebiete, z.B. mit einem halbstündlichen REX. Wir erwarten, dass nicht nur die lokalen Auswirkungen entlang der betroffenen Bahnlinien, sondern auch der Nutzen für Gesamtwirtschaft und Tourismus in die Bewertung einfließen.
- Von grosser Wichtigkeit ist zukünftig die Rolle des **EuroCity-Haltes in St. Margrethen**, welcher in der Umsteigebeziehung Graubünden/Rheintal – Bregenz/Süddeutschland ein grosses Nachfragepotenzial aufweist. Der Ausbau der Strecke **Zürich – München**, in Kombination mit der Neubaustrecke München – Berlin (VDE-8), wird in der stark nachgefragten Relation zwischen **Zürich und Berlin** eine bedeutend kürzere Reisezeit als über die Rheintalbahn bringen. Somit ist diese Chance zu nutzen, um für die Nachfrage der Ballungsregion Zürich einen Stundentakt von der Ostschweiz nach München anzubieten. Ideal sollen auch einige direkte ICE von Zürich über München nach Berlin eingeplant werden.
- Um diese Chance auch auf Schweizer Seite optimal zu nutzen, muss der **Ausbau der letzten Einspurstrecke zwischen Rorschach Stadt – Bahnhof** in den AS 2030/35 aufgenommen werden.
- In der Vorlage nicht vorgesehen ist die punktuelle Behebung von Engpässen bei der Schieneninfrastruktur. So verhindert der kurze **Einspurabschnitt zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel**, dass die Streckenkapazität deutlich erhöht wird und im Störfall die Stabilität der Transportketten erhöht werden kann.
- Ebenfalls wichtig für Graubünden ist die **Zufahrtsachse von der Metropolitanregion Milano nach Tirano und Chiavenna**, wo die Anschlüsse an unser RPV-System bestehen. Daher soll diese Zufahrtsachse analog den anderen Zufahrtsachsen ebenfalls berücksichtigt und bei den vorgesehenen bzw. geplanten Verbesserungen aufgeführt werden.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung der Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Vorstand der IGöV Ostschweiz



Beat Tinner, 9478 Azmoos, Präsident IGöV Ostschweiz