



Volkswirtschaftsdepartement, Generalsekretariat, Davidstrasse 35, 9001 St.Gallen

IGöV Ostschweiz
Postfach
9001 St. Gallen

Beat Tinner
Regierungsrat
Volkswirtschaftsdepartement
Davidstrasse 35
9001 St.Gallen
T +41 58 229 34 87
beat.tinner@sg.ch

St.Gallen, 15. Juni 2020

Resolution: Ausbau der Bahninfrastruktur auf dem Korridor Fürstenland

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben mir am 3. Juni 2020 am Bahnhof St.Fiden eine Resolution überreicht. Dafür bedanke ich mich. Ich freue mich, gemeinsam mit Ihnen den öffentlichen Verkehr im Kanton St.Gallen und in der Ostschweiz weiter zu entwickeln.

Sie fordern in Ihrer Resolution rasche Ausbauten der Bahninfrastruktur auf dem Korridor zwischen Wil und St.Gallen. Zu Ihren Anliegen nehme ich gerne ausführlich Stellung, denn die Sachlage ist zum Teil etwas kompliziert. Die Antworten orientieren sich am Wortlaut (*in kursiv*) Ihrer Eingabe.

«Der öffentliche Verkehr wurde in den letzten Jahrzehnten massiv ausgebaut. Das Angebot und die Nachfrage haben so stark zugenommen, dass das Schienennetz zunehmend an die Kapazitätsgrenze stösst.»

In Bezug auf den Korridor Wil–St.Gallen stimmt diese Aussage für die Trassenkapazität, nicht aber für die Sitz- und Stehplatzkapazität. Dort bestehen auch langfristig noch Reserven.

«Auf dem Korridor Wil–Gossau–St. Gallen zeigen sich als Folge davon unlösbare Konflikte in der Fahrplangestaltung. Ein 4-Zug-Konzept im Fernverkehr, je ein Halbstundentakt zwischen Wil–St. Gallen bzw. Weinfelden–St. Gallen und die nötigen Trassen für den Güterverkehr sind auf der bestehenden Doppelspur nicht fahrbar.»

Diese Aussage ist falsch. Mit dem Bahnausbau schritt 2035 wird auf der bestehenden Infrastruktur genau dieses Angebot gefahren. Der Knoten Wil funktioniert und zwischen Wil und St.Gallen verkehren der Fernverkehr (IR) und die S-Bahn exakt viertelstündlich versetzt. Auch der Güterverkehr erhält die Trassen in der gewünschten Qualität. Einziger Haken: Die Fahrpläne der S-Bahnen ab Wil und Weinfelden können nicht so gewählt werden, dass sie zwischen Gossau und St.Gallen dank Überlagerung einen exakten Viertelstundentakt bilden. Dies, weil der Viertelstundentakt mit S1 und IR gebildet wird. Dem Viertelstundentakt S1 / S5 zwischen Gossau und St.Gallen steht der IR im Weg. Eine



leicht versetzte Fahrlage der S5 ab Gossau, also direkt nach dem IR, ist nicht möglich, weil bereits das schnelle FV-Produkt Zürich–St.Gallen folgt. Das Zeitfenster ist zu klein, bedingt durch die beiden Halte in Bruggen und Winkeln.

«Zudem sind die Anschlüsse in Wil absolut unbefriedigend und der Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe in St. Gallen scheint nicht realisierbar.»

Dank dem Bau des Brüttener Tunnels verkehren die Züge des Fern- und Güterverkehrs ab Zürich und Winterthur in neuen Fahrlagen. Der Knoten Wil funktioniert spätestens ab Inbetriebnahme des neuen Bauwerks wieder. Die Inbetriebnahme ist aktuell zwischen 2033 und 2035 vorgesehen. Der Viertelstundentakt ist für die Stadtbahnhöfe Winkeln und Bruggen in diesem Horizont nicht realisierbar. Die frequenzstärkeren Bahnhöfe Haggen und St.Fiden werden hingegen im Viertelstundentakt bedient.

«Im Fabi / Step-Programm 2035 wird mit dem Brüttener-Tunnel ein für die Ostschweiz sehr wichtiger Ausbauschnitt angegangen. Was fehlt ist ein leistungsfähiges Anschlussnetz Richtung St. Gallen.»

Die genaue Ausgestaltung eines «leistungsfähigen Anschlussnetzes» muss aus dem gewünschten Zielkonzept abgeleitet werden. Bereits heute gibt es mit dem jetzigen Angebot Stellen im Ostschweizer Netz, die bei geringsten Verspätungen Auswirkungen auf den Betrieb haben. Diese Schwachstellen müssen bezeichnet und behoben werden. Die Arbeiten dazu laufen. Zudem laufen Planungen und Prüfungen mit der Absicht, das Zielangebot 2035 möglichst rasch und nicht erst 2035 einführen zu können.

«Die IGÖV Ostschweiz fordert deshalb den Kanton St. Gallen auf, folgende Schritte unverzüglich einzuleiten:»

«1. Die Planung eines zukünftigen Angebotes mit einem 4-Zugs-Konzept im Fernverkehr von Zürich nach St. Gallen, je einem Haltstundentakt im Regionalverkehr zwischen Wil – St. Gallen sowie zwischen Weinfelden – St. Gallen unter Berücksichtigung der nötigen Güterverkehrs-Trassen. Dies auch mit dem Ziel, den Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe St. Gallen zu realisieren sowie die Anschlusssituation in Wil zu optimieren.»

Mit Ausnahme des Viertelstundentaktes für die Bahnhöfe Winkeln und Bruggen werden Ihre Forderungen mit dem nächsten Bahnausbau schritt erfüllt. Dieser soll möglichst rasch umgesetzt werden. Auf dem Korridor zwischen Gossau und St.Gallen muss die Planung aber verschiedenste Anforderungen berücksichtigen:

- Aufbau Knotenstruktur St.Gallen mit guten Umsteigemöglichkeiten
- Ausbau und Optimierung der Durchmesserlinien S-Bahn und Fernverkehr
- Möglichst kurze Fahrzeit nach Zürich sowie Richtung Österreich–Deutschland
- 4-Zugs-Konzept Zürich–St.Gallen
- Ideale zeitliche Verteilung der Abfahrten auf den Korridoren
- Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben beim Güterverkehr aus Westen Richtung Gossau, St.Gallen und weiter gem. Gütertransportgesetz (zwei stündliche Trassen zwischen Winterthur und Gossau/St.Gallen und eine stündliche Trasse St.Gallen–Rorschach/Romanshorn).



Trotz intensiven Bemühungen des Kantons, der SBB, des Bundesamtes für Verkehr, der Transportunternehmen und diverser Planungsbüros konnte bisher keine Lösung gefunden werden, mit welcher sich sämtliche Anforderungen erfüllen lassen.

«2. Die Planung der dafür nötigen Infrastrukturausbauten, im Speziellen auf dem Korridor Wil–Gossau–St. Gallen.»

Die Definition der richtigen Infrastruktur hängt vom künftigen Angebot ab. Die Infrastruktur soll zudem so geplant werden, dass sie auch in weiteren folgenden Ausbausritten wertvolle Dienste leistet. Art. 48d Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) gibt vor, dass das Bundesamt für Verkehr als Prozessführer die für die Ausbausritte notwendigen Planungen leitet und koordiniert. Die Abläufe sind in Art. 16 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KPFV) geregelt. Die koordinierte Planung im Rahmen von Bahnausbausritten und unter Federführung des Bundes macht aus übergeordneter Sicht Sinn.

Wie oben erwähnt, werden die meisten der geforderten Angebotsziele erreicht. Nicht erreicht wird der exakte Viertelstundentakt für Winkeln und Bruggen. Daher hat der Kanton St.Gallen den Korridor Wil–Gossau–St.Gallen in den vergangenen Jahren durch verschiedenste Fachbüros, Infrastrukturbetreiber und Transportunternehmen untersuchen lassen. Dabei zeigte sich, dass zur Realisierung eines exakten Viertelstundentakts ein drittes (je nach Zeithorizont auch viertes Gleis) zwischen Gossau und St.Gallen sowie umfangreiche Einbindungen in Gossau und St.Gallen nötig sind. Der Viertelstundentakt würde dabei durch eine fünfte und sechste stündliche S-Bahn hergestellt. Eine Produktion aus dem bestehenden S-Bahn-Angebot heraus ist nicht möglich. Aufgrund der kurzen Einsatzwege sind diese Zusatz-S-Bahnen unterdurchschnittlich produktiv. Von den zusätzlichen Zügen profitieren nur die Reisenden von/nach Winkeln/Bruggen. Das Reisenpotenzial ist begrenzt. Die grosse städtische Ostwind-Zone generiert zudem nur wenig Erlöse. Der Eigenfinanzierungsgrad dieser Zusatz-S-Bahn fällt tief aus.

Die Planungsregion Ostschweiz (SG, TG, SH, GL, AR, AI, GR) hat im November 2014 das Angebotsbegehren «Viertelstundentakt S-Bahn Gossau–St.Gallen» für den Bahnausbausritt 2035 eingereicht. Die Kriterien der Mindestnachfrage, die das BAV für einen Angebotsausbau zu Grunde legt, wurden jedoch deutlich verfehlt. Zudem resultierte ein sehr schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Bei dieser Beurteilung wird der Nutzenzuwachs des neuen Angebots den nötigen Infrastrukturinvestitionskosten und den zusätzlichen Abgeltungskosten des Angebots gegenübergestellt (Art. 15 Abs. 1 KPFV). Eine erfolgsversprechende Eingabe beinhaltet daher Begehren mit hohem Nutzenzuwachs bei vergleichsweise tiefen Infrastrukturkosten.

Wir befürchten, dass sich auf Bundesebene keine politischen Allianzen finden lassen, welche die sehr grossen Infrastrukturinvestitionen für den Viertelstundentakt Winkeln / Bruggen mittragen. Ziel muss es daher sein, den Nutzen der nötigen Infrastrukturausbauten über Bruggen und Winkeln hinaus zu erhöhen. Allenfalls entsteht das Problem, dass ein zu stures Festhalten am Angebotswunsch «Exakter Viertelstundentakt Winkeln / Bruggen» die Erfüllung von anderen, erfolgsversprechenderen Angebotsbegehren verhindern



kann. Hier gilt es, aus gesamtkantonalen Sicht abzuwägen und die gewinnbringendste Variante zu wählen.

«3. Die rechtzeitige Einreichung der entsprechenden Infrastruktur-Projekte für Fabi / Step 2040 beim Bundesamt für Verkehr.»

Das Bundesamt für Verkehr wird die Planungsregion Ostschweiz einladen, bis zum vierten Quartal 2022 Angebotsbegehren für den Bahnausbau Schritt 2040 einzureichen. Die Ostschweizer Kantone bereiten seit Ende 2019 die Erarbeitung der Eingabe vor. Die materielle Bearbeitung erfolgt, unterstützt von einem externen Fachbüro, in den Jahren 2021 und 2022. Das Verfahren richtet sich nach Art. 16 KPFV.

Die Ostschweizer Kantone haben das Submissionsverfahren für die Bestimmung des Fachbüros gestartet. Die Vergabe der Leistungen erfolgt an der Sitzung des Fachausschusses RÖV vom 3. September 2020.

Ich hoffe, dass ich Ihnen aufzeigen konnte, dass die Erfüllung der meisten Forderungen bereits in die Wege geleitet worden ist. Ich und die Mitarbeitenden im Amt für öffentlichen Verkehr setzen sich mit aller Kraft dafür ein, dass die Verbesserungen möglichst rasch umgesetzt werden. Einige Ihrer Anliegen lassen sich vorerst noch nicht umsetzen. Hier suchen wir intensiv nach Lösungen. Dazu sind wir in regem Kontakt mit den zuständigen Stellen beim Bundesamt für Verkehr und bei den SBB.

Gerne stehen wir Ihnen auch für ein Gespräch zur Verfügung. Vielen Dank für Ihr Engagement zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Freundliche Grüsse



Beat Tinner
Regierungsrat

Kopie an:

- Patrick Ruggli, Volkswirtschaftsdepartement (AöV)