



20. Januar 2010 in St.Gallen

Es gilt das gesprochene Wort!

Investieren für eine moderne S-Bahn St.Gallen 2013

Regierungspräsident Dr. Josef Keller,
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, St.Gallen

Sehr geehrte Medienschaffende

Die Regierung hat letzte Woche die Botschaft zum Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 zuhanden der parlamentarischen Beratung verabschiedet. Die Botschaft mit Kreditantrag ist das Ergebnis eines lange dauernden, komplexen Prozesses mit vielen Beteiligten in verschiedenen Etappen.

Zum besseren Verständnis für das vorliegende Ergebnis möchte ich auf die Vorgeschichte und die wichtigsten Meilensteine und Zusammenhänge eingehen.

"Ostwind"-Start vor 10 Jahren

Am 28. Mai 2000, also vor gut 10 Jahren, wurde die S-Bahn St.Gallen unter dem Titel "Ostwind – Bahn und Bus Region St.Gallen" eingeführt. Neu waren damals unter anderem eine übersichtliche Nummerierung der Linien, ein 20 Minuten-Takt für die Schnellzugbahnhöfe zwischen St.Gallen und Heerbrugg sowie eine neue S-Bahn-Haltestelle Rorschach Stadt. Die Angebotsverbesserungen bewirkten auf diesem Korridor rasch eine Zunahme der Bahnfahrergäste um rund 40 Prozent.

Die damals vierte S-Bahn der Schweiz wurde auf dem bestehenden Schienennetz – also ohne Ausbauten der Schieneninfrastruktur – eingeführt. Zum zweiten erfolgte die Verdichtung des S-Bahn-Angebots unter Einbezug der beiden vom Kanton mitbestellten Schnellzugverbindungen Rheintalexpress und Voralpenexpress. Im Fürstenland verdichtete die neue S-Bahnlinie Wil–Altstätten das Angebot der beiden "hinkenden" Fernverkehrsverbindungen Zürich–St.Gallen. Tatsache blieb aber: Die bestehende S-Bahn tickt nicht durchgehend symmetrisch im nationalen Takt.

In der übrigen Schweiz wurden zwischenzeitlich Angebotsverdichtungen eingeführt, die alle auf der Systematik von 30 Minuten-Takten basieren. Einzig der Fernverkehr im Fürstenland verkehrt seit 1997 immer noch mit einem hinkenden Takt. Die Züge von Zürich kommen in St.Gallen zu den Minuten 15 und 53 an. Die Fahrzeiten für die gut 85 Kilometer betragen lange 66 beziehungsweise 74 Minuten.

Eine in den Jahren 2002 bis 2004 gemeinsam im Auftrag der vier Ostwind-Kantone erstellte SBB-Studie zur Weiterentwicklung der S-Bahn zeigte in aller Deutlichkeit, dass für den Ausbau zu einer "richtigen" S-Bahn grundlegende Anpassungen des Fahrplangefüges im Kanton St.Gallen notwendig sind.

Nur mit einem systematischen 30 Minuten-Takt kann sichergestellt werden, dass Kreuzungsbahnhöfe und Doppelspurabschnitte langfristig am richtigen Ort erstellt werden. Für die Anpassung des Fahrplangefüges fehlten damals aber wichtige Entscheide zum künftigen Angebot des Fernverkehrs.

Schnelle Städteverbindungen als Basis

Der Kanton legte 2002 den öV-Strategieplan vor. Der politische Auftrag lautete, eine Beschleunigung der Verbindungen von St.Gallen nach Zürich, München, Sargans, Arth-Goldau und Konstanz zu erwirken und sich für die Finanzierung dieser Massnahmen in den damals anstehenden Bundesvorlagen einzusetzen.

Hierzu waren grosse Lobby-Anstrengungen der Ostschweizer Kantone auf nationaler Ebene notwendig. Mit Bundesbeschlüssen gelang es, im Juni 2004 den NEAT-Kredit für die Beschleunigung der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau und im März 2005 die HGV-Kredite für die Beschleunigung der Strecken von St.Gallen nach Zürich, München, Sargans und Konstanz zu sichern. Diese hart errungenen Entscheide des Bundesparlaments legten den Grundstein für eine moderne S-Bahn St.Gallen mit einem systematischen 30 Minuten-Takt für alle Regionen.

Ich war mit dem damaligen Chef Personenverkehr der SBB übereingekommen, dass wir die Mitte 2004 vorerst aufs Eis gelegten Planungen für die Weiterentwicklung der S-Bahn St.Gallen mit neuen Randbedingungen wieder aufnehmen, sobald das Parlament über den HGV-Ausbau im Rheintal entschieden hat. Die 70 Mio. Franken für den HGV-Ausbau der Strecke St.Margrethen–Sargans waren bekanntlich national umstritten, für uns in St.Gallen aber absolut zentral für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Die Lösung hiess, St.Gallen und Sargans zu nationalen Vollknoten auszubauen, die mit Zürich ein Dreieck bilden, wobei die Fahrzeiten je unter einer Stunde liegen sollen. Die durch den HGV-Kredit ermöglichten Schlüsselinvestitionen im Rheintal erlauben eine Verkürzung der Fahrzeit St.Gallen–Sargans von heute 68 auf noch 59 Minuten.

Regionaler Konsens ermöglicht Fixierung der Grundstruktur

Im Einvernehmen mit den betroffenen Regionen konnten wir anschliessend den ebenfalls wichtigen Grundsatzentscheid fällen, den beschleunigten Rheintalexpress neu in Sargans – und nicht mehr wie heute in St.Gallen – an den Fernverkehr nach Zürich anzuschliessen und damit eine bessere Anbindung des Rheintals nach Zürich (via Sargans) zu bewerkstelligen.

Dieser Entscheid schaffte Planungssicherheit. Er erlaubte es, Altstätten als künftigen Kreuzungsbahnhof des Rheintalexpress zu definieren und mit einer Freigabe der Kredite den Bahnhof in den Jahren 2007 bis 2009 auszubauen.

Ein Dutzend Vollknoten im ganzen Kanton

Mit den Eckpunkten St.Gallen, Sargans und Altstätten als Vollknoten war es möglich, die künftige S-Bahn so zu konstruieren, dass im ganzen Kanton rund ein Dutzend weitere Vollknoten entstehen, wo sich die Züge jeweils zur vollen und halben Stunde oder eine Viertelstunde versetzt begegnen. Die Begegnung der Züge in den Bahnhöfen statt auf der Strecke spart Doppelspurausbauten. Vor allem aber können so in den Knotenbahnhöfen optimale Anschlüsse ermöglicht werden.

Man kann ohne Übertreibung sagen, dass die S-Bahn St.Gallen 2013 so etwas wie eine Bahn 2000 "en miniature" wird, zugeschnitten auf den Verkehr im weitläufigen und vielschichtigen Kanton St.Gallen. Das Prinzip von Bahn 2000, also jede halbe Stunde einen Zug mit optimalen Anschlüssen in jedem Knotenbahnhof wird hier konsequent umgesetzt.

Was ändert sich konkret?

Die S-Bahn St.Gallen 2013 bringt dem südlichen Kantonsteil mit der erwähnten Systematisierung des Angebots zu einem konsequenten 30 Minuten-Takt praktisch eine Verdoppelung der Verbindungen. Im nördlichen Kantonsteil ermöglicht sie im Kernbereich um die Kantonshauptstadt einen 15 Minuten-Takt.

Im südlichen Kantonsteil wird zwischen Altstätten und Uznach eine neue S-Bahnlinie eingeführt. Sie bringt im Knoten Sargans Anschlüsse zur vollen Stunde sowie für Flums, Walenstadt und Unterterzen den Halbstundentakt. Auf der "Südtangente" zwischen Rapperswil und

Bad Ragaz bestehen neu halbstündliche Fahrgelegenheiten. Oberriet erhält wieder Bahnanschluss und wird zum stündlichen Anschlussknoten für Busverbindungen im mittleren Rheintal, voraussichtlich auch mit einer direkten Busverbindung nach Feldkirch. Buchs erhält neu halbstündlich gute Anschlüsse, optimal abgestimmt auf die gemeinsam mit Liechtenstein und Vorarlberg geplante S-Bahn FL.A.CH zwischen Buchs und Feldkirch.

Im nördlichen Kantonsteil kann die S-Bahn zwischen Wattwil und Altstätten im systematischen Halbstundentakt geführt werden mit optimaler Anbindung an die S-Bahnlinien nach Romanshorn und ins Appenzellerland. Die Taktsysteme der Appenzeller Bahnen, der Südostbahn und der Thurbo passen mit der S-Bahn St.Gallen 2013 endlich zusammen. Das Reisen zwischen diesen Kantonen wird einfacher.

Knackpunkt „hinkendes“ Fürstenland

Ende 2013 noch nicht optimal gelöst sein wird die Situation im Fürstenland. Zwar wird auch hier das Angebot mit der S-Bahn weiter verdichtet und das Fürstenland erhält mit der Verlängerung des Rheintalexpress bis Wil direkte Verbindungen ins Sarganser- und Bündnerland. Der Fernverkehr wird aber hier erst 2015 und 2018 wesentliche Änderungen erfahren und bis dann leider noch "hinkend" verkehren.

Damit die Durchmesserlinie Zürich bis 2015 fertiggestellt und die erste von zwei stündlichen Schnellverbindungen Zürich–St.Gallen eingeführt werden kann, wird sich der Kanton St.Gallen an den Zinskosten der Zürcher Vorfinanzierungslösung mit 5 Millionen Franken beteiligen. Ende 2015 wird die zusätzliche Neigezug-Schnellverbindung Zürich in 58 Minuten mit St.Gallen verbinden. Weitere Schritte für das Angebot in den Jahren 2018-2025 sind Gegenstand von Verhandlungen.

Notwendige Investitionen von Bund und Kanton

Mit dem Projekt S-Bahn St.Gallen 2013 werden zwei eng zusammenhängende Themen gemeinsam angepackt:

- Erstens werden als Grundvoraussetzung die Städteverbindungen mit den Bundesprojekten NEAT und HGV beschleunigt und
- zweitens werden als kantonale Vorhaben alle Regionen mit Zusatzprojekten im 30 Minuten-Takt erschlossen und verbunden.

In der Finanzierung ist zwischen Aufgaben des Bundes (Fern- und Güterverkehr) und Aufgaben des Kantons (Regionalverkehr) zu unterscheiden. Die Projekte für die Anbindung der Ostschweiz an NEAT und HGV sind wie BAHN 2000 Bundesprojekte und werden grundsätzlich ohne Kantonsbeteiligung aus dem FinöV-Fonds finanziert.

Diese FinöV-Gelder werden im Rahmen des Gesamtprojekts ausschliesslich für diejenigen Massnahmen verwendet, welche für die Beschleunigung von Voralpen- und Rheintalexpress notwendig sind. Alle Massnahmen, welche für den 30 Minuten-Takt der S-Bahn notwendig sind, werden als kantonale Projekte finanziert. Wir haben diesen Grundkonsens im November 2007 in einem Memorandum of Understanding mit SBB, SOB und Thurbo festgehalten und uns auf eine koordinierte Umsetzung und entsprechende Finanzierung der einzelnen Projekte bis Ende 2013 verständigt.

Gesamtinvestitionen von 200 Millionen Franken bis 2013

Von den Gesamtinvestitionen von rund 200 Millionen Franken entfallen 50 Millionen auf den Regionalverkehr und sind somit durch den Kanton St.Gallen zu finanzieren.

Mit der Kreditvorlage werden zusätzlich zu den 50 Millionen weitere rund 30 Millionen Franken für Vorfinanzierungen von verspätet eintreffenden Bundesmitteln (ZEB- und Infrastrukturfondsgelder) beantragt, damit ein termingerechter Bau in den Jahren 2011 - 2013 sichergestellt werden kann.

Hingegen wird der Bund die HGV- und NEAT-Mittel zeitgerecht leisten können.

Vorleistungen von weiteren 200 Mio. Franken bis 2011

Nicht eingerechnet sind die bereits begonnen oder abgeschlossenen Arbeiten im Toggenburg und im Abschnitt St.Gallen–Rorschach. Diese belaufen sich im Zeitraum 2008 - 2011 auf ebenfalls über 200 Mio. Franken, wobei hier der Bund aufgrund früherer Beschlüsse einen Grossteil der Investitionen trägt. Notwendige Kantonsbeiträge im Toggenburg fielen hier in die Kompetenz des Kantonsrates.

Wie geht es nach 2013 weiter?

Bis Ende 2013 wird trotz dem grossen kantonalen Engagement nicht jeder Wunsch erfüllbar sein. Im Fürstenland müssen wir wie erwähnt mit einer Zwischenlösung fahren. Im Werdenberg bringt der noch fehlende Doppelspurausbau Einschränkungen. Wir forcieren aber Lösungen im Rahmen der Bundesprojekte.

Unser oberstes Ziel ist, die Entwicklung des Regionalverkehrs als Kernaufgabe der Kantone so gut wie möglich mit der Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs als Kernaufgabe des Bundes abzustimmen. Nicht sachgerecht wäre es aber, wenn der Kanton Bundesaufgaben nicht nur vorfinanziert, sondern ohne gesetzliche Grundlage gleich ganz übernehme.

Warten ist keine Alternative

Wir müssen leider akzeptieren, dass die Abstimmung des Regionalverkehrs mit dem Fernverkehr Zürich–St.Gallen Ende 2013 noch nicht vollumfänglich klappt.

Die Alternative wäre gewesen, weiter zu warten, bis der Bund seine Projekte umsetzt. Das wollen wir nicht. Wir setzen darauf, die "Baustellen" zwischen Zürich und St.Gallen gemeinsam mit Bund und SBB so zu bearbeiten, dass die inzwischen beschlossenen Massnahmen im Kanton Zürich, im Kanton St.Gallen, in Vorarlberg, in Baden-Württemberg und in Bayern in den Etappen 2015 und 2018 zu einem stimmigen Ganzen zusammengeführt werden können.

Highlights der S-Bahn St.Gallen 2013

Ich möchte nach diesem Exkurs zu den "Baustellen" meine Ausführungen schliessen mit ein paar Highlights zur realen S-Bahn St.Gallen 2013. Sie ermöglicht:

- 30 Prozent mehr Zugsangebot im Regionalverkehr
- Verbindungen zwischen allen Regionen im 30 Minuten-Takt
- Optimale Anschlüsse auf Bahn und Bus in den Knotenbahnhöfen
- Den behindertengerechten Zugang in den meisten Bahnhöfen
- Moderne Busumsteigeknoten in allen Regionen
- Modernes Rollmaterial von SBB, SOB und Thurbo

Der Kanton St.Gallen geht mit diesem Projekt gemeinsam mit dem Bund und den Verkehrsunternehmungen in die finanzielle Offensive. Die S-Bahn St.Gallen 2013 wird einen wichtigen, nachhaltigen Beitrag zu Stärkung von St.Gallen und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz in der internationalen Bodenseeregion leisten.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.