

Öffentlicher Fernverkehr

Kennzeichnung

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 31
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Am</i>	31. Oktober 2006
<i>Siehe auch</i>	VI 11 Gesamtverkehr VI 32 Öffentlicher Regionalverkehr

Beschreibung

Eisenbahngrossprojekte

In den letzten 20 Jahren stimmte das Volk mehreren Grossprojekten zum Ausbau des schweizerischen Schienenverkehrs zu. Mit Bahn 2000 (Volksabstimmung 1987) wird die Vernetzung der Städte verbessert: Im Stunden- oder Halbstundentakt kommen die Züge gleichzeitig an den Knoten an und verlassen sie wenig später wieder. Das Knotenprinzip gewährleistet optimale Umsteigebeziehungen sowie Anschlüsse an die Regionalzüge und den Busverkehr. 1992 stimmte das Volk dem NEAT-Konzept zu (Alpentransit-Beschluss): Mit dem Bau neuer Alpentransversalen soll der alpenquerende Schienenverkehr verbessert, namentlich der alpenquerende Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Zum NEAT-Konzept zählen der Anschluss Ostschweiz mit dem Zimmerberg- und dem Hirzeltunnel sowie die Ausbauten auf der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau. Mit der FinöV-Vorlage stimmte das Volk 1998 einer besseren Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen (HGV) zu, konkret dem «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz.»

Viele Teile der aufgeführten Eisenbahngrossprojekte des letzten Jahrhunderts sind ausgeführt oder beschlossen. In den Jahren 2004 und 2005 wurden die Objektkredite für die zweite Phase der NEAT-Ausbauten St.Gallen–Arth-Goldau und für die erste Phase der HGV-Ausbauten für die Anbindung der Ost- und Westschweiz freigegeben. Über die noch nicht finanzierten Teile sowie über weitere Ausbauten wird im Dossier ZEB «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte» entschieden. Für ZEB wird ein neues Bundesgesetz geschaffen; die Botschaft dazu wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2007 den eidgenössischen Räten vorgelegt.

Ausbaulücken in der Ostschweiz

Im schweizerischen wie grenzüberschreitenden Schienenverkehr sind die Ausbauziele in der Ostschweiz noch nicht erreicht. Nachholbedarf besteht einerseits bei der Verwirklichung von Bahn 2000: die Knoten St.Gallen und Sargans sollen zu vollwertigen Stundenknoten ausgebaut werden. Andererseits soll der Anschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz mit der Beschleunigung und dem Ausbau auch der innerregionalen Verbindungen verbessert werden. Die bewilligten NEAT- und HGV-Kredite leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung zentraler Ausbauziele im Zeithorizont 2012.

Diese Zielvorstellungen zum Fernverkehr hat der Kanton St.Gallen im Strategieplan öffentlicher Verkehr vom August 2002 festgelegt. Unter dem Leitsatz «Verkehr verbindet Wirtschaftsräume» hat er sie auch im Wirtschaftsleitbild und im zugehörigen Umsetzungsprogramm («Standortoffensive») als Schwerpunkte zur Förderung des Wirtschafts- und Lebensraums St.Gallen bezeichnet.

Neben der besseren Einbindung in das nationale und internationale Eisenbahn-Städtenetz ist für den Kanton St.Gallen die Anbindung an den Wirtschaftsraum Bodensee von grosser Bedeutung. Mit dem Konzept Bodan Rail 2020 liegt ein von den beteiligten Ländern ausgearbeitetes Angebots- und Infrastrukturkonzept für die Bahnen im Grossraum zwischen Stuttgart, München, Innsbruck, Mailand und Basel vor, welches die bisher nicht koordinierten Bahnsysteme von Deutschland, Österreich und der Schweiz in ein gemeinsames Bahnangebot im Grossraum Bodensee einbindet. Für betriebliche und bauliche Massnahmen in diesem Raum bildet Boden Rail 2020 die allgemein anerkannte Grundlage.

Ausbauvorhaben

Für eine Reihe von für die Ostschweiz wichtigen Ausbauvorhaben der Eisenbahngrossprojekte Bahn 2000, NEAT und HGV haben die zuständigen Bundesbehörden den Baubeschluss gefasst und die Finanzierung gesichert. Unter anderem haben sie mit dem HGV-Anschlussgesetz die Voraussetzungen für den Ausbau der Strecken Zürich-St.Gallen-St.Margrethen(-München), St.Margrethen-Sargans und St.Gallen-Konstanz geschaffen. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt bei den Bahnen. Mit dem Richtplan werden die kantonalen Stellen verpflichtet, sich bei den Bahnen für die rasche Realisierung der Ausbauvorhaben einzusetzen.

Für weitere Ausbauvorhaben sind noch keine Kredite bewilligt. Die kantonalen Stellen sorgen dafür, dass der für eine spätere Realisierung dieser Vorhaben benötigte Raum vorsorglich gesichert wird (Trasseesicherung) und sie setzen sich dafür ein, dass diese Vorhaben in den Sachplan Verkehr, Teil Umsetzung, sowie in die ZEB-Vorlage aufgenommen werden. Im Weiteren setzen sie sich dafür ein, dass Bedarf und Zweckmässigkeit möglicher längerfristiger Ausbauoptionen geprüft werden.

Dokumentation

- Richtplan SG, Teil öffentlicher Verkehr, Grundlagenbericht, Metron AG Brugg, Juli 2006
- Auswertung Vernehmlassung zum Grundlagenbericht, Amt für öffentlichen Verkehr, Oktober 2006

Beilage

- Übersichtskarte öffentlicher Fernverkehr – Angebot 2012/15

Beschluss

Umsetzung Knotenkonzept

Zur Verbesserung des Fernverkehrsangebotes setzen sich die kantonalen Stellen bei den Schweizerischen Bundesbahnen und bei der Südostbahn im Rahmen der NEAT- und HGV-Finanzierungsbeschlüsse für die rasche Realisierung folgender Infrastrukturprojekte im Zeithorizont 2010/12 ein:

- Achse Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen–St.Margrethen(–München):
 - Massnahmen zur Leistungssteigerung zwischen Zürich Flughafen und Winterthur
 - Verbindungsgleis St.Gallen–Güterbahnhof–Haggen (Spange West)
 - Doppelspurausbau St.Gallen/St. Fiden–Engwil (Galgentobel)
 - Doppelspur Goldach–Rorschach-Industrie
 - Beschleunigungen und Neigezugertüchtigung St.Gallen–St.Margrethen
 - Elektrifizierung Lindau–Geltendorf
- Achse St.Margrethen–Sargans:
 - Ausbau Bahnhof Au, Kreuzungsgleis
 - Bahnhof Altstätten, Verlängerung 2. Perronkante
 - Rüthi–Buchs, Streckenbeschleunigung auf 160 km/h
 - Bahnhof Sargans, 2. Perronkante Seite Rheintal und zusätzliche Gleisverbindungen
 - Doppelspurausbau Buchs–Räfis
- Achse St.Gallen–Wattwil–Rapperswil(–Luzern):
 - Doppelspurabschnitt Schachen West (AR)
 - Leistungssteigerung Lichtensteig–Wattwil: Gleiswechselbetrieb und modernisierte Perronanlagen
 - Doppelspurausbau Uznach–Schmerikon
- Achse St.Gallen–Romanshorn(–Konstanz):
 - Leistungssteigerung St.Gallen Ostkopf
 - Gleisverbindung SBB-SOB St.Fiden–Bruggwaldtunnel (Spange Ost)

Die Bahnhöfe St.Gallen und Sargans werden zu Systemknoten zur halben und nach Möglichkeit zusätzlich zur vollen Stunde.

Bei den Fernverkehrslinien wird folgendes Angebot angestrebt:

- Zeithorizont HGV (2012/15):
 - ECN (Zürich–) St.Gallen–München, zweistündlich (elektrifiziert)
 - ICN Zürich–St.Gallen, halbstündlich
 - IC/S Zürich–Wil–St.Gallen, stündlich
 - RE Chur–St.Gallen–Wil–Zürich, stündlich
 - RE St.Gallen–Romanshorn–Konstanz (–Singen), stündlich
 - EC Zürich–Sargans–Wien, zweistündlich
 - IC Zürich–Chur, stündlich / halbstündlich in Hauptverkehrszeiten
 - IR/RE Zürich–Ziegelbrücke(–Chur/Glarus), halbstündlich
 - Voralpenexpress: St.Gallen–Luzern mit Anbindung NEAT in Arth-Goldau
- Zeithorizont ZEB (2020/30):
 - ECN (Zürich–) St.Gallen–München, stündlich (elektrifiziert)
 - IC Zürich–Chur, halbstündlich

Zur Umsetzung des Knotenkonzeptes wird die Haltepolitik auf den Linien überprüft.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Schweizerische Bundesbahnen, Schweizerische Südostbahn, Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer

Trasseesicherung für Ausbauvorhaben

Für verschiedene Ausbauvorhaben sind neben den unter dem Knotenkonzept aufgeführten Vorhaben entsprechende Grundstücke bzw. Trassen frei zu halten. Die kantonalen Stellen setzen sich dafür ein, dass folgende Ausbauvorhaben in den Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Umsetzung, aufgenommen und bei Bedarf die zur Realisierung der Vorhaben erforderlichen Projektierungszonen gemäss Art. 18 lit. b des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101) festgelegt werden:

- Achse Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen–St.Margrethen(–München):
 - Doppelspurausbau Goldach–Rorschach mit Entflechtung Schiene/Strasse
- Achse Zürich–Sargans–Chur/–Buchs
 - Doppelspurausbau zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Amt für Raumentwicklung

Mögliche längerfristige Ausbaup Optionen

Die kantonalen Stellen setzen sich für die Prüfung folgender Ausbauvorhaben ein:

- Gesamtes Fernverkehrsnetz: Option für Doppelspurausbau/Überholgeleise

- Bau drittes Gleis zwischen Gossau und St.Gallen, respektive Überholmöglichkeit im Raum Gossau
- Verbindungsschleife bei St.Margrethen zur direkten Anbindung des Güterbahnhofs Wolfurt (A) an die St.Galler Rheintallinie und zur Entflechtung vom Personenverkehr
- Nordschleife Bahnhof Buchs zur Reduktion der Fahrzeit Sargans–Feldkirch und Vermeidung von Spitzkehren
- Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie (Hirzeltunnel)
- Gestreckte Neubaustrecke Zürich Flughafen–Winterthur (Bahn 2000)

Ausbauoptionen, für welche innert den nächsten 30 Jahren keine Finanzierung absehbar ist, werden unter Aufzeigen der Konsequenzen bei der Richtplanüberarbeitung aktualisiert.

<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Bundesamt für Verkehr, Nachbarkantone, Nachbarländer, Amt für Raumentwicklung

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 18. September 2007
<i>Genehmigt</i>	vom UVEK am 12. Dezember 2007
