



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 30. September 2022

**Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit
Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050;
Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 laden Sie uns ein, zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir bedanken uns beim zuständigen Bundesamt für Verkehr für den übersichtlichen Bericht zum Stand der Ausbauprogramme und zur Perspektive BAHN 2050. Fast zeitgleich mit dem Botschaftsentwurf hat die SBB ihre Absicht kommuniziert, auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation zu verzichten (Medienmitteilung der SBB vom 1. Juli 2022). Unsere Rückmeldung zum vorliegenden Botschaftsentwurf bezieht diesen Entscheid mit ein.

Der Entscheid der SBB zum Verzicht auf das schnelle Fahren in Kurven hat grosse Auswirkungen auf das Fahrplankonzept 2035 in der Ostschweiz. Wir gehen davon aus, dass umfangreiche Neuplanungen gemacht werden müssen. Das geplante Vorgehen seitens des Bundesamtes für Verkehr ist unklar und in der Botschaft nicht genauer umschrieben. Wir erwarten, dass die im Angebotskonzept zum Bahnausbau schritt 2035 beschlossenen Angebotsziele auch unter den angepassten Voraussetzungen erfüllt werden. Nötigenfalls sind Infrastrukturausbauten vorzusehen und im Jahr 2026 dem Parlament vorzuschlagen.

Weiterführende Anmerkungen entnehmen Sie bitte dem beantworteten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Im Namen der Regierung

Fredy Fässler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Beilage:
Anhang

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.ch



Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050»

Die Regierung des Kantons St.Gallen beantwortet den Fragebogen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wie folgt:

1. Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Nein. In der Argumentation zum Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) wird aufgeführt, dass dank der zusätzlichen Investitionen ein längerer Unterbruch vermieden werden kann. Wir sind irritiert. Die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, St.Gallen, Graubünden und die SBB haben sich in den letzten Monaten intensiv dafür eingesetzt, dass im künftigen Zimmerbergbasistunnel kleinere Vorinvestitionen für den Meilibachtunnel vorgesehen werden dürfen. Dank dieser Investitionen könnte der spätere Ausbau unterbruchsfrei realisiert werden. Das Bundesamt für Verkehr hat das Begehren der fünf Kantone und von SBB Infrastruktur mit Verweis auf angestrebte Kosteneinsparungen abgelehnt.

Weiter schlägt das Bundesamt für Verkehr vor, das vom Parlament beschlossene Angebotsziel «Taktverdichtung Frauenfeld–Wil» zu streichen, weil die Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung um wenige Millionen Franken überschritten werden. Die Angebotsverbesserung würde genau den Zielsetzungen von BAHN 2050 entsprechen.

Die dringend nötige Beseitigung des kurzen Einspurabschnitts im Bereich Tiefenwinkel auf der Achse Zürich–Chur ist ebenfalls nicht in die Botschaft aufgenommen worden. Der Ausbau ist zentral für die Stabilisierung des heute sehr unzuverlässig funktionierenden Knoten Sargans und ermöglicht es, das Angebot auf der Achse Zürich–Chur flexibler zu planen und zu betreiben.

Ebenfalls Anpassungsbedarf besteht für die Strecke St.Gallen–Trogen der Appenzeller Bahnen. Die vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegebene Korridorstudie vom 8. Juli 2021 zeigt, dass die Fahrplanstabilität zwischen Trogen und St.Gallen zur Erreichung der Anschlüsse auf den Fernverkehr in St.Gallen nur mit einem zusätzlichen Tunnel in der Vögelinsegg sowie einer Doppelspurverlängerung in der Notkersegg erreicht werden kann. Die Anpassung steht in direktem Zusammenhang mit den Anpassungen des Angebotskonzepts zum Bahnausbau 2035.



Bei den obengenannten vier Ausbauten handelt es sich betragsmässig um einen Bruchteil der Investitionen, die in den Ausbau des LBT fliessen. Wir können diese Ungleichbehandlung nicht nachvollziehen. Wir fordern, dass die nötigen Mittel für Vorinvestitionen zum späteren Ausbau Meilibachtunnel und für den Ausbau Tiefenwinkel und für den Bau des Vögelinseggtunnels in die vorliegende Botschaft aufgenommen werden. Die Taktverdichtung Frauenfeld–Wil soll nicht gestrichen, die Mittel in der Botschaft entsprechend erhöht werden.

b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Ja. Im Abschnitt 2.3.2 des Botschaftsentwurfs wird ausgeführt, dass das Angebotskonzept 2035 auf seine Produzierbarkeit hin überprüft werden soll. Gleichzeitig hat die SBB den Entscheid gefällt, auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation zu verzichten. Wir gehen davon aus, dass das Bahnangebot in der Ostschweiz stark von diesem Entscheid betroffen sein wird. Mit dem Angebotskonzept 2035 können im Kanton St.Gallen verschiedene Angebote merklich verbessert werden, so auch im Agglomerationsverkehr und bei den Verbindungen in die Nachbarländer. Weiter können die Anschlussknoten St.Gallen und Wil wesentlich verbessert werden. Wir fordern, dass diese Angebotsverbesserungen auch unter den angepassten Voraussetzungen realisiert werden. Falls nötig, sind Infrastrukturausbauten vorzusehen und in der Botschaft 2026 dem Parlament vorzuschlagen.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass dem Vollknoten St.Gallen auch aus raumplanerischer Sicht höchste Priorität beizumessen ist. Ein funktionierender Vollknoten St.Gallen ist ein wesentlicher Bestandteil, damit die angestrebte räumliche Entwicklung gemäss Raumkonzept und Richtplan des Kantons St.Gallen erreicht werden können. Aber auch für die Agglomerationsprogramme (insbesondere das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee) ist der Vollknoten St.Gallen eine zentrale Massnahme, denn die strategische Entwicklungsachse verbessert die unterdurchschnittliche Erreichbarkeit der St.Galler Agglomerationen und nimmt für die Achse Zürich-St.Gallen/Rheintal-München eine herausragende Bedeutung ein.

Hinsichtlich der in Aussicht gestellten Konsolidierungsarbeiten zum Angebotskonzept 2035 verlangen die Ostschweizer Kantone, dass die folgenden unverrückbaren Angebotsziele erfüllt werden:

- Vollknoten St.Gallen mit der dazu notwendigen Fahrzeit von 54 Minuten zwischen Zürich und St.Gallen
- Durchbindung des IR Zürich–St.Gallen von/nach Rheintal
- Halt IC in Wil
- Wiederherstellung des Bahnknotens Wil und Verbesserung der Anschlusssituation
- Stundentakt EC Zürich–St.Gallen–Bregenz–Lindau(–München)
- Ausbau der Durchmesserlinien im S-Bahn-Verkehr über den Knoten St.Gallen hinaus
- Durchbindung der Schweizer S-Bahn mit der Vorarlberger S-Bahn am Grenz-



übergang St.Margrethen

- Halbstündliche Schnellzugsdirektverbindungen Konstanz/Romanshorn–Zürich
- Vier Schnellzugsverbindungen Frauenfeld–Zürich
- Halbstündliche S-Bahndirektverbindungen Wil–Zürich und Weinfelden–Zürich
- Sicherstellung der heutigen Anschlussqualität im Knoten Schaffhausen
- Stabiler Betrieb der Linie Zürich–Chur (Walensee / Ausbau Tiefenwinkel) mit optimalen Anschlüssen in den Knoten Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart und Chur.
- In Ziegelbrücke Durchbindung der Züge vom Glarnerland in Richtung Zürich
- Zimmerbergtunnel 2: Aufnahme der Vorinvestitionen für ein Abzweigbauwerk
- Viertelstundentakt Frauenfeld–Wil
- Umsetzung der Resultate der Korridorstudie Trogen–St.Gallen–Appenzell des BAV
- Umsetzung des beschlossenen Angebotskonzeptes Retica30+ durch Berücksichtigung von kleineren Infrastrukturmassnahmen auf dem Netz der RhB

Ein Teil dieser Angebotsanpassungen ist noch Gegenstand von hängigen Anträgen zum Änderungsmanagement. Unter anderem ist noch nicht final geklärt, wie die heute guten Anschlussverhältnisse im Knoten Schaffhausen aus dem Angebotskonzept 2025 in das Angebotskonzept 2035 übertragen werden. Wir erwarten, dass die hängigen Anträge in die Konsolidierungsphase überführt und Lösungen entwickelt werden, dank derer die heutigen Vorteile erhalten werden können. Sollte sich in den Konsolidierungsarbeiten zeigen, dass zur Realisierung der beschlossenen und kommunizierten Angebotsverbesserungen Infrastrukturmassnahmen nötig sind, sind diese in die Botschaft 2026 aufzunehmen und dem Parlament vorzuschlagen.

Der Bundesrat beantragt im vorliegenden Botschaftsentwurf, das Postulat 19.3006 «Ausbau der internationalen Verbindung Zürich–München» abzuschreiben. Vor dem Hintergrund, dass in der Schweiz das gesamte Angebotskonzept zum Ausbauschritt 2035 nochmals überprüft werden muss, ist dieser Vorschlag für uns nicht nachvollziehbar und auch nicht akzeptabel. Wie der internationale Verkehr im angepassten Angebotskonzept abgewickelt wird, ist noch nicht geklärt, das Postulat entsprechend noch nicht erfüllt. Vor diesem Hintergrund verstehen wir auch nicht, warum die im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 vorgesehene Korridorstudie zwischen Zürich und St.Gallen noch nicht durch das BAV beauftragt worden ist.

Im Anhang 1 auf S. 71 des Botschaftsentwurfs wird ausgeführt, dass auf Antrag des Kantons Thurgau auf die Taktverdichtung und die dafür benötigten Massnahmen zwischen Frauenfeld und Wil verzichtet wird. Diese Aussage ist nicht richtig. Die Taktverdichtung wird vom BAV abgelehnt, weil damit die geplanten Kosten für die Infrastrukturausbauten überschritten werden. Die Kostenüberschreitung ist im Verhältnis zur beantragten Krediterhöhung aber unbedeutend und das Angebotsziel würde auch mit den angepassten Infrastrukturkosten eine positive Bewertung erhalten. Es entspricht zudem genau den Zielsetzungen der Langfristsperspektive von BAHN 2050. Wir verlangen, dass der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 zur Realisierung der Infrastrukturmassnahmen für den Viertelstundentakt Frauenfeld–Wil um 24 Millionen Franken erhöht wird.



Art. 1 Abs. 2 Bst. b. Ziff. 14 des Bundesbeschlusses für den Ausbauschnitt 2035 soll nicht aufgehoben werden.

- c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

Ja.

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Nein. Im Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2; abgekürzt ZEBG) ist festgehalten, dass zwischen Winterthur und St.Gallen Beschleunigungsmassnahmen und Massnahmen zur Leistungssteigerung realisiert werden (Art. 4 Art. 1 Bst. b Ziffer 17). Die Beschleunigungsmassnahmen bestanden bisher ausschliesslich aus dem Einsatz von Fahrzeugen, die für das schnelle Fahren in Kurven ausgelegt sind (Neigetechnik, Wankkompensation). Bauliche Massnahmen wurden keine realisiert. Der Entscheid der SBB, künftig auf das schnelle Fahren in Kurven zu verzichten, führt dazu, dass die im ZEBG enthaltenen Beschlüsse nicht mehr erfüllt werden. Entsprechend sind Ersatzmassnahmen in Form von Infrastrukturausbauten vorzusehen, damit die beschlossene Beschleunigung auf der Strecke Winterthur–St.Gallen und damit die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen trotzdem realisiert werden kann. Wir können nicht abschätzen, ob die noch eingestellten Mittel für die nötigen baulichen Massnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen ausreichen. Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass der Gesamtkredit vorerst nicht reduziert wird.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

Nein.

2. Perspektive BAHN 2050

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Ja.



- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Ja. Als Kanton mit regem Grenzverkehr Richtung Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein schätzen wir insbesondere, dass auf Seite 29 die grenzüberschreitenden Agglomerationen als Schwerpunkt ausdrücklich erwähnt werden.

- c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» einverstanden?*

Ja.

- d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

-

- e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Wichtig ist die Erweiterung auf mittlere Distanzen und damit verbunden auch auf Regionalzentren. So sind beispielsweise die Appenzeller Bahnen sowohl in der Agglomeration wie auch im ländlichen Raum unterwegs und erfüllen neben der wichtigen Funktion im Pendlerverkehr (Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Teufen-Appenzell und Gossau-Herisau-Appenzell) auch Bedürfnisse im Freizeitverkehr und damit im ländlichen Raum, beispielsweise als Zubringer ins Alpsteingebiet.

3. **Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte**

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Grundsätzlich anerkennen wir den Anpassungsbedarf im Angebotskonzept 2035. Die Entwicklung des Angebotskonzepts inklusive der zugrundeliegenden Infrastrukturliste dauerte mehrere Jahre. Die Arbeiten waren auch zum Zeitpunkt des Parlamentsbeschlusses noch nicht vollständig abgeschlossen. Mit Berücksichtigung der internationalen Verkehre wird auch die bevorstehende Überarbeitung sehr komplex und damit zeitintensiv. Wir befürchten, dass zur Reduktion der Komplexität entschieden wird, teils Fahrplanstrukturen, beispielsweise jene des ZVV, nicht mehr anzupassen. Damit würden die gesamten Nachteile und Probleme in die Nachbarkantone verschoben, wo die Angebote nicht mehr aufeinanderpassen. Einen solchen Ansatz akzeptieren wir auf keinen Fall.

Mit dem bisherigen Angebotskonzept 2035 werden in der Ostschweiz verschiedene Angebote im Fern-, Regional- und Güterverkehr verbessert. Ein Teil der erfüllten Angebotsziele, beispielsweise der Vollknoten St.Gallen, wurde vom Kanton St.Gallen seit Jahrzehnten gewünscht, gefordert und in der Umsetzung auch mitfinanziert. Der Entscheid der SBB, künftig auf das schnelle Fahren in Kurven zu verzichten, führt zu einer Überprüfung des Angebotskonzepts. Während dieser Überprüfung dürfen die erfüllten Angebotsziele nicht mehr in Frage gestellt werden. Sollte sich zeigen, dass aufgrund der fahrzeugseitigen Anpassungen



Angebotsziele gefährdet sind, sind entsprechende Infrastrukturmassnahmen auszuarbeiten und dem Parlament mit der Botschaft 2026 vorzulegen.

Der Botschaftsentwurf führt im Abschnitt 2.3.3 aus, dass in den Jahren 2022 und 2023 die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» aus BAHN 2050 in den jeweiligen Handlungsräumen konkretisiert wird. Wir gehen davon aus, dass die Kantone respektive die Planungsregionen in diese Arbeiten einbezogen werden. Für den Handlungsraum Nordostschweiz fanden dazu noch keine Arbeiten statt. Sollen die Ergebnisse aus BAHN 2050 als Grundlage für die Prüfung der Ausbauschritte gemäss Art. 1 Abs. 3 des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2035 in der Botschaft 2026 dienen, müssten diese Arbeiten umgehend aufgenommen werden.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll und zweckmässig. Der Bundesbeschluss verlangt unter anderem, dass für die Strecke Winterthur–St.Gallen Beschleunigungsmassnahmen geprüft werden. Die entsprechenden Massnahmen sollen der Bundesversammlung 2026 vorgelegt werden. Die Beschleunigungsmassnahmen dienen der Verbesserung der Anschlussknoten St.Gallen und Wil, der Stabilisierung und Weiterentwicklung des internationalen Verkehrs Zürich–St.Gallen–München sowie der Verbesserung von Verbindungen im Agglomerationsverkehr. Die Zeitverluste, die durch den geplanten Verzicht auf das schnelle Fahren in Kurven entstehen, müssen kompensiert werden. Wir erwarten, dass das BAV die entsprechenden Prüf- und Planungsarbeiten für den Korridor Zürich–St.Gallen–St.Margrethen rasch möglichst beauftragt, damit die Infrastrukturmassnahmen zur Kompensation der Zeitverluste und für angestrebten Verbesserungen in die Botschaft 2026 einfliessen können.

- c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Wir unterstützen das Vorgehen, haben aber folgende Befürchtung: Mit dem Herzstück Basel, dem Tiefbahnhof Luzern und der Tunnelverbindung Zürich Altstetten–Aarau werden drei sehr kostspielige Grossprojekte entwickelt. Wir müssen davon ausgehen, dass diese beschlossen werden. So wird über die nächsten Jahrzehnte ein Grossteil der Infrastrukturinvestitionen in diesen drei Grossprojekten gebunden. Es besteht die Gefahr, dass Angebotsverbesserungen mit einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht realisiert werden, weil die verbleibenden Mittel nicht ausreichen. Im Bericht fehlen Ausführungen, wie mit diesem Problem umgegangen wird.



- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?*

Nein.

4. Weitere Bemerkungen

- a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.