

WZ 6.3.17



Der Bahnhof St. Gallen gehört laut dem Bundesamt für Verkehr zum Premiumnetz, ist im Osten des Landes aber allein auf weiter Flur.

Bild: Benjamin Manser

Fernverkehr Das Bundesamt für Verkehr stellt neue Regeln beim Fernverkehr auf. Östlich von Winterthur spielt nur noch St. Gallen in der ersten Liga mit. Mit Folgen für Zughalte, Halbstundentakt, Rollmaterial, Zugbegleitung und das Verpflegungsangebot.

Christoph Zweifel
christoph.zweifel@tagblatt.ch

Im lukrativen Fernverkehr haben die Schweizerischen Bundesbahnen das Monopol auf den historisch gewachsenen Linien. Ende Jahr vergibt der Bund die Fernverkehrskonzessionen für zehn Jahre neu. Im Vorfeld gibt es allerdings Misstöne rund um die Frage, ob künftig mehr Wettbewerb auf den Schienen zugelassen wird. Auf dem Papier ist das auch im Personenverkehr bereits seit 20 Jahren möglich: Zugelassene Verkehrsunternehmen können Trassees im Netz beantragen. Der Markt spielte allerdings nur im Güterverkehr. Bis neben den SBB auch die Berner Regionalbahn BLS und die Südostbahn (SOB) Interesse an Fernverkehrsleistungen zeigten.

Die SOB will stündlich den Rheintal-Express (REX) von Zürich über Wil und St. Gallen nach Chur betreiben. Und sie will – Nomen est omen – den Osten mit dem Süden des Landes direkt per Bahn verbinden. Auf beiden Seiten des Gotthards keimt daher die Hoffnung, dass die Privatbahn mit Sitz in St. Gallen auch auf der alten Gotthard-Bergstrecke zum Zug kommt: Die SOB würde mit modernen Fernverkehrszügen stündlich aus Basel-Luzern, beziehungsweise Zürich nach Lugano fahren. Mit dem umsteigefreien Reisen zwischen den Zentren der Deutschschweiz und dem Alpenraum würde sie wieder aufleben lassen, was die SBB aufgeben haben. Das Unternehmen geht von einem eigenwirtschaftlichen Betrieb aus, für Bund und Kantone fielen also keine Abgeltungen an, sie sparten jährlich 8 bis 14 Millionen Franken. Käme der Rheintal-Express auf der Linie Zürich–St. Gallen–Chur dazu, könnte die öffentliche Hand laut der SOB «fast 25 Millionen Franken einsparen».

Doch so einfach lassen die SBB ihre Paradelinien im Fernverkehr nicht sausen. Sie haben BLS und SOB angeboten, Fernverkehrszüge unter ihrem Regime zu fahren. Die BLS wies das entschieden

zurück, die SOB kann sich aber «durchaus vorstellen», als Fuhrhalterin für die SBB zu fahren – man sei aber auch «offen für Alternativen». Ein rentabler Betrieb sei nur möglich, wenn die SOB bei den Strecken fahren könne. Derzeit werde verhandelt und daher mit der Einreichung des Konzessionsgesuchs noch zu gewartet. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird über die Vergabe entscheiden müssen. Eingabeschluss für die Konzessionsgesuche ist Anfang September, unterschieden wird Anfang Dezember. Rund um diesen Übergang vom Monopol zum Wettbewerb hat das BAV diese Woche

neue Regeln für eine Fernverkehrs-konzeption definiert – als Vorgabe dient das nationale Raumkonzept.

Premium- und Basisnetz mit Intercity und Interregio

Um die Entwicklung grosser Zentren in der Schweiz zu unterstützen, soll der Bahnfernverkehr neu in ein Basis- und ein Premiumnetz unterteilt werden. Als Premium wird weitgehend das heutige Inter- und Eurocity-Netz mit den IC-, ICN- und EC-Zügen bezeichnet. Für dieses sollen im Verpflegungsangebot, bei der Zugbegleitung und beim Rollmate-

rial erhöhte Qualitätsanforderungen gelten. Zudem sollen die Züge des Premiumnetzes nur in den metropolitanen Zentren – etwa Zürich, Bern oder Genf – halten. Zum Basisnetz gehören jene Linien, die die verschiedenen Regionen der Schweiz erschliessen und diese an die gross- und mittelstädtischen Zentren – wie beispielsweise Winterthur und St. Gallen respektive Chur –, an die einwohnerstarken Agglomerationen wie Wil und die nationalen Flughäfen anschliessen. Zudem stellen diese Linien die Anschlüsse an die europäischen Hauptachsen sicher. In der Ostschweiz

kommt das BAV einer alten Forderung nach: Die SBB-Linie Wil–St. Gallen–Chur geht vom Regional- in den Fernverkehr über – voreerst mit einem stündlichen Rheintal-Express (REX). Nach einem 180-Millionen-Ausbau im Rahmen von Fabi/Step ist der Halbstundentakt ange-dacht (Ausgabe vom 28. Februar).

Damit will man sich aber nicht zufriedengeben: Zumindest im Kanton St. Gallen gibt es politischen Widerstand gegen den Vorschlag für das neue Fernverkehrsnetz. Der St. Galler Volkswirtschaftschef Bruno Damann freut sich über den Entscheid bei der Rheintallinie und auch darüber, dass St. Gallen Teil des Premiumnetzes ist: «Damit wird Bern mit St. Gallen verbunden und es be-stätigt die Hauptlinie Zürich–St. Gallen.»

Vorschlag für das neue Fernverkehrsnetz ab 2018



Potenzial bei zwei weiteren Linien

Damann sieht aber auch Fernverkehrspotenzial beim Voralpen-Express auf der Strecke St. Gallen–Rapperswil-Luzern und auf der Strecke St. Gallen–Konstanz. Das habe die St. Galler Regierung schon länger beim BAV deponiert. Warum die Linien nicht im Fernverkehrsnetz enthalten seien, wisse er nicht. Man werde daher «die Vernehmlassung nutzen und Bern wieder daran erinnern». Im Kanton Thurgau will man sich dazu noch nicht äussern.

Der St. Galler Ständerat Paul Rechsteiner (SP), Mitglied der Verkehrskommission, findet die Vorstellung, dass es im Fernverkehr nun ein «Erst- und Zweitklassnetz» geben soll, «befremdlich». Da sei wohl das letzte Wort noch nicht gesprochen: «Diese Premiumpolitik steht im Widerspruch zum Eisenbahngesetz.» Die Idee zeige klar, «wer bei den Metroräumen nicht auf der Schweizerkarte ist, der ist auch bei den Planungen entsprechend benachteiligt». Es sei daher wichtig für die Region St. Gallen-Bodensee-Rheintal, «dass sie Schritt für Schritt in eine metropolitane Position gebracht wird».