



Der Ausbau zum Vollknoten bedingt schnellere Verbindungen nach und von St. Gallen: Ein ICE verlässt den Bahnhof.

Bild: Ralph Ribi

WZ 1.11.17

In 53 Minuten nach Zürich

Bahnausbau Im Kanton St. Gallen kommt eine alte politische Forderung wieder frisch aufs Tapet. Die SBB sollen die Fahrt Zürich–St. Gallen deutlich verkürzen. Das geht aber nicht ohne Infrastrukturausbau.

Christoph Zweili
christoph.zweili@tagblatt.ch

«Bei über 60 Minuten Fahrzeit kann St. Gallen nicht als Vollknoten im schweizerischen Fernverkehrsnetz funktionieren», sagt der Stadtpräsident von Buchs, Daniel Gut. Der SP-Politiker präsidiert die vorberatende Kommission des Kantonsrats, die einen Bericht der St. Galler Regierung zum Postulat «Erreichbarkeit St. Gallen-Bodensee/Rheintal» behandelt hat.

«Wir sind nicht zufrieden mit dem bisher Erreichten bei der Anbindung des Kantons an das Fernverkehrsnetz und wir sind nicht einverstanden mit den SBB-Vorschlägen zum Ausbau der Bahnstrecke Zürich–St. Gallen.» Die Kommission fordert nun eine Intercity-Verbindung, die die 80 Bahnkilometer zwischen Zürich und St. Gallen in 53 Minuten zurücklegt. Im Moment stehen laut der gestrigen Mitteilung der Staatskanzlei noch zwei Ausbauvarianten für den Korridor von Winterthur über St. Gallen ins Rheintal zur Diskussion. In beiden Varianten verkehren zwei schnelle Intercity-Züge und zwei langsamere Interregio-Züge zwischen Zürich und St. Gallen – die IR schon ab Ende 2018 im Halbstundentakt. Die Regierung soll sich nun gemäss Kommission für den «Vollknoten St. Gallen» einsetzen, bei dem der IC zwischen Winterthur und St. Gallen ohne Halt verkehrt.

Alle vier Fernzüge erreichen Zürich zur halben und zur vollen Stunde. «Damit sind nach dem Prinzip von Bahn 2000 die Anschlüsse für praktisch alle weiteren Verbindungen gewährleistet»,

sagt Gut. Bei der SBB-Variante würde die Fahrt 59 Minuten dauern, «die Anschlusszeiten wären massiv schlechter». Laut Medienmitteilung wären mit dieser Variante ein Halt in Wil sowie umsteigefreie Verbindungen von und nach Bern möglich. «Für uns überwiegen die Vorteile der Variante Vollknoten», sagt Gut. Nur so werde das alte Anliegen aus den

1970er-Jahren, die Fahrzeit Zürich–St. Gallen merklich zu verkürzen, «endlich greifbar». Andernfalls sei die Befürchtung in breiten Kreisen gross, «dass St. Gallen in der weiteren Entwicklung abgehängt wird». Dies nicht zuletzt mit Blick auf das nationale Raumplanungsgesetz, das prioritär die Metropolitanräume gut miteinander verbinden will.

«St. Gallen ist aber leider kein Metropolitanraum.»

Mit vereinten Kräften Druck aufbauen

Anfang Oktober hatten sich bereits die Kantonsratsfraktionen SVP, FDP, CVP, SP, Grüne und GLP in einem gemeinsamen, national beachteten Communiqué

über die vom Bundesrat präsentierte Vernehmlassungsvorlage zum weiteren Bahnausbau empört. Als «Affront» gegenüber der Ostschweiz hatten sie insbesondere bezeichnet, dass auf dem Korridor Winterthur–Wil–St. Gallen–Rheintal keine der verlangten Leistungssteigerungen realisiert werden solle. Das dürfe angesichts der hohen Passagierzahlen und des grossen Einzugsgebietes nicht sein.

Für Kommissionspräsident Gut kommt damit ein «allgemeines Unwohlsein in politischen Kreisen» zum Ausdruck, ob der Kanton St. Gallen seine Anliegen «genügend dezidiert in Bern einbringt». Es könne nicht sein, dass es überall harze. Mit vereinten Kräften wolle man daher nun mehr Druck aufbauen, um der St. Galler Regierung den Rücken zu stärken, damit diese beim Ausbaus Schritt 2030/35 diese Haltung auch konsequent in Bern vertrete. «Ich hoffe, dass sich auch der St. Galler Kantonsrat dieser Haltung anschliesst, wenn er in der Novembersession den Postulatsbericht debattiert», sagt Gut.

Verkehrsminister Bruno Damann begrüsst die einstimmige Haltung der Kommission: «Wir haben grössere Chancen, in Bern gehört zu werden, wenn das ganze Kantonsparlament mit einer Stimme spricht.» Den Vorwurf, die Kantonsanliegen zu wenig entschieden zu vertreten, lässt er nicht gelten: «Wir haben gegenüber dem Bundesamt für Verkehr und den SBB stets betont, dass es nicht nur darum geht, die Engpässe zwischen Zürich und St. Gallen zu beseitigen. Es muss auch schnellere Zugverbindungen geben.»

Kommentar

Zeit für lauten Protest in Bundesbern

Die Ostschweiz hat im Vergleich mit anderen Regionen grosse Defizite bei der Erreichbarkeit auf der Schiene. Gemäss den offiziellen Planungen der Kantone, von Bund und SBB wird die Bahn 2000 auch im Jahr 2030 noch nicht wirklich in der Ostschweiz angekommen sein. Für St. Gallen ist das damit verbundene Knotenprinzip nicht einmal mehr ein Versprechen. Für einen Vollknoten im Fernverkehrssystem, wie ihn die vorberatende Kommission des Kantonsrats nun dezidiert und einstimmig verlangt, braucht es eine Fahrzeit zwischen Zürich und St. Gallen von unter einer Stunde. Und Infrastrukturausbauten: Dafür bereits gesprochene Mittel von 75 Millionen Franken für Leistungssteigerungen insbesondere zwischen Wil und St. Gallen will das Bundesamt für Verkehr allerdings wieder streichen. Es ist nun schon das zweite politische Gremium,

das politisch Druck macht und lautstark einen zweiten stündlichen schnellen Zug zwischen Zürich und St. Gallen fordert.

Bereits Anfang Oktober hatten sämtliche St. Galler Kantonsratsfraktionen in einem gemeinsamen Communiqué auf die vom Bundesrat präsentierte Vernehmlassungsvorlage zum weiteren Bahnausbau reagiert. Eine Protestnote, die von den Medien schweizweit gehört und aufgegriffen wurde. Dass auf dem Korridor Winterthur–Wil–St. Gallen–Rheintal keine der verlangten Leistungssteigerungen realisiert werden soll, ist ein Affront gegenüber der Ostschweiz. Auf der einen Seite forciert der Bund den Brüttenerntunnel – ein 2,5-Milliarden-Projekt, das für die Ostschweiz lediglich eine Minute Fahrzeitgewinn bringt. Auf der andern Seite ist als einziges Projekt mit St. Gal-

ler Bezug ein Kapazitätsausbau der Regionalbahn Frauenfeld–Wil aufgeführt. Das ist in der Tat inakzeptabel.

Die Haltung der vorberatenden Kommission ist allerdings auch eine Aufforderung an die St. Galler Regierung, bei Verhandlungen in Bern endlich vehementer aufzutreten, um die eigenen Forderungen durchzubringen. Man will politischen Druck aufbauen. Wenn sich auch der Kantonsrat im November einstimmig hinter die Kommission stellt, dürfte das in Bern sehr wohl gehört werden.



Christoph Zweili
christoph.zweili@tagblatt.ch