

# Die acht grössten ÖV-Baustellen

WA 27.2.18

**Bahnverkehr** Die Ostschweiz droht beim Bahnausbau 2030/35 fast vergessen zu gehen. Dabei liegt viel Entwicklungspotenzial entlang der Achse Zürich–St. Gallen–Rheintal brach: Wir zeigen, wo es harzt.

Christoph Zweili

## Metropolitanraum fehlt

Der Bahnausbau 2030/35 bringt mehr Bahn für die Metropolitanräume. Dabei bleibt die Ostschweiz aussen vor: Angesichts des milliardenteuren Zürcher BrüttenerTunnels mutet das aufgegleiste Projekt für den Viertelstundentakt der Frauenfeld-Wil-Bahn fast wie ein Betrag aus der Portokasse an: Allein die Projektierung des Prestigetunnels kostet mehr als die reellen Ausbaumassnahmen der FW-Bahn. Dafür wird ein bereits 2009 gesprochener Kredit für Infrastrukturausbauten zwischen Zürich und Winterthur von 75 Millionen Franken für 2025 wieder gestrichen. Für die verkehrstechnische Anbindung der Ostschweiz fehlen aber entscheidende Minuten: Noch ist hier nicht einmal das Konzept von Bahn 2000 vollständig umgesetzt. Ohne die St. Galler Ständeräte Paul Rechsteiner und Karin Keller-Sutter gäbe es 2025 auch keinen Ausbau der Bahninfrastruktur im Rheintal zum Halbstundentakt. Dieser 180-Millionen-Franken-Kredit ermöglicht den Anschluss von Graubünden an die bis Ende 2020 beschleunigte Bahnstrecke nach München. Für Rechsteiner ist die Strecke Zürich–St. Gallen–München heute «die am stärksten vernachlässigte internationale Bahnverbindung». Für den Ausbau 2030/35 legte das Duo mit der Idee einer elektrifizierten Hochrheintangente, einer Direktverbindung von Chur über St. Gallen–Konstanz–Singen–Schaffhausen nach Basel, nach.

## Brüttener Tunnel bringt wenig

Mit dem Brüttener und dem Zimmerberg-Tunnel waren die Ausbaupläne jahrelang einseitig auf Zürich fokussiert, wesentlich mitgetragen auch aus der Ostschweiz. Der inzwischen 2,66 Milliarden teure Tunnel (1981 noch 600 Millionen) war 2010 für den Bund noch keine Option, die Ostschweizer Regierungskonferenz stand aber 2012 klar hinter dem «Schlüsselvorhaben». Der Brüttener Tunnel ist ein Kapazitätsausbau: Das über 30 Jahre alte SBB-Projekt zwischen Bassersdorf und Winterthur-Töss verkürzt als Nebeneffekt zwar die Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur, bringt der Ostschweiz aber wenig.

## Potenzial der Rheintallinie

Mit dem politisch gesicherten Halbstundentakt des Rheintal-Express und dem Erhalt des EC-Halts in St. Margrethen wird der Bahnverkehr zwischen St. Gallen und Chur attraktiver. Die Realisierung wurde aber wegen des schwierigen Baugrunds im St. Galler Rheintal von 2022 auf 2025 verschoben. Das St. Galler Kantonsparlament, die St. Galler Regierung sowie die St. Galler Bundesparlamentarier fordern nun vehement eine Realisierung bis 2023. Grundsätzlich braucht es eine durchgehende Doppelspur von St. Gallen bis Buchs – alles andere ist eine Bastelei.

## Schneller nach Zürich

Seit den 1970er-Jahren besteht die Forderung nach einer Verbindung unter einer Stunde zwischen Zürich und St. Gallen – mit langsameren Verbindungen funktioniert der Bahnknoten St. Gallen nicht. Die schweren Doppelstockzüge brauchen aktuell 62 Minuten und verpassen die Anschlüsse im neuen S-Bahn-Knoten St. Gallen um wenige Minuten. Die für gute Anschlüsse im Knotenbahnhof nötige Fahrzeit von 59 Minuten wäre mit Neigezügen ohne weiteren Infrastrukturausbau sofort möglich. Auch konventionelle Züge würden diese Fahrzeit via Wallisellen wie in den 1970er-Jahren theoretisch problemlos erreichen. Leider nur theoretisch, denn: In den vergangenen Jahren wurde der S-Bahn-Verkehr im Kanton Zürich dermassen ausgebaut, dass die Ende 2015 eingeführten schnellen «St. Galler Sprinter» mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde über Wallisellen ohne Anpassung der Zürcher S-Bahn keinen Platz mehr finden.

## Die letzten Einspurinseln

In der Ostschweiz finden sich die letzten Einspurabschnitte der Schweiz. Das betrifft die Strecken Schmerikon–Uznach, Rapperswil–Hurden, Mühlehorn–Tiefenwinkel (Walensee) sowie Goldach–Rorschach Stadt. Dieses Projekt ist wegen einer Einsprache auf unbestimmte Zeit blockiert. Wird es realisiert, verbleiben Einspurinseln zwischen Rorschach Stadt und Rorschach sowie Oberriet–Rüthi und Buchs–Sevelen, wo Doppelspurabschnitte für 180 Millionen Franken bis 2025 beschlossen sind.

## EC-Halt erhalten

Um den EC-Halt in St. Margrethen zu erhalten, ist eine Fahrzeitverkürzung erforderlich: Die SBB wollten den Halt per Ende 2020 streichen, was in der Ostschweiz zu grossem Unmut geführt hat. Inzwischen hat das BAV den SBB den Auftrag erteilt, Massnahmen zur Ermöglichung des Halts durchzuführen.

Bild: Martin Rüttschi/KEY

## Bahnausbau Richtung München ist erst der Anfang

Nach jahrzehntelangen Verzögerungen auf deutschem Boden und erbittertem Streit um die Anbindung des Lindauer Inselbahnhofs kommt die Aufwertung und Elektrifizierung der internationalen Verbindung Zürich–München und Bregenz–Ulm endlich voran. Mit Neigezügen sollen die beiden Städte ab 2021 während der Hauptreisezeiten im 2-Stunden-Takt miteinander verbunden werden – Fahrzeit ab St. Gallen neu 2½ statt 3½ Stunden. Das Projekt ist nur auf deutscher und österreichischer Seite auf Kurs. Im Inland droht der Fahrzeitgewinn auf der Strecke Zürich–St. Gallen wegen inkompatibler elektrischer Systeme wieder verloren zu gehen. Die Kantone haben 2017 vom BAV einen

Fahrplanentwurf erhalten, der vorsieht, dass die EC an der Grenze minutenlang warten werden, um in die nicht kompatiblen Taktsysteme von SBB und DB integriert zu werden: Die SBB suchen nach einer Lösung. Die DB hat 2017 den letzten Abschnitt der ICE-Neubaustrecke München–Berlin eröffnet. Das St. Galler Ständerats-Duo Rechsteiner/Keller-Sutter überraschte unlängst mit der Idee, die Fahrzeitgewinne auf der Strecke Zürich–München mit dieser neuen Schnellverbindung zu verbinden. Damit wäre die Strecke Zürich–Berlin über München ab 2021 schneller als jene über Basel und Hannover. Und St. Gallen würde zu einem neuen Angelpunkt im Fernverkehr.

## Bahnknoten St. Gallen hat oberste Priorität

Der Abschnitt Wil–St. Gallen ist mit 33 000 Bahnpassagieren pro Tag der meistfrequentierte Bahnkorridor der Ostschweiz. Heute ist der Stundentakt die Grundfrequenz im Fernverkehr, künftig sollen aber alle Züge schweizweit im 30-Minuten-Takt verkehren. Bahnanschlüsse sind im Taktsystem eine Sache von exakten Minuten: Wo diese Anschlüsse nicht aufeinanderpassen, werden Regionen abgehängt oder entstehen teure Zusatzkosten für unwirtschaftliche Taktverdichtungen. Wegen Trassierungskonflikten kommen Ende 2018 die Schnellzüge später in Wil und St. Gallen an. In St. Gallen entfallen trotz

vier Zugverbindungen pro Stunde die Anschlüsse auf den Viertelstundentakt im Regionalverkehr. In Wil muss das Busangebot mit hohen Zusatzkosten für Kanton und Gemeinden zum Viertelstundentakt ausgebaut werden, damit ein halbstündlicher Anschluss Richtung St. Gallen erhalten bleibt. Die grösste Ostschweizer Metropole ist auch fast 20 Jahre nach Einführung von Bahn 2000 noch immer nicht voll ins nationale Fernverkehrsnetz integriert. Im Gegenteil: Sie droht mit dem auf die Metropolitanräume ausgerichteten Raumplanungsgesetz des Bundes zu einer nationalen Endstation im Fernverkehr zu werden.