



Illustration: Sandra Näf

W7 29.11.17

St. Gallen rückt näher an Berlin

Bahnausbau Frohe Botschaft: Die SBB und das Bundesamt für Verkehr bekräftigen in Buchs den 200-Millionen-Ausbau im Rheintal. Und die beiden St. Galler Ständeräte lancieren die neue Idee einer Direktverbindung Zürich–St. Gallen–München–Berlin.

Christoph Zweili
christoph.zweili@tagblatt.ch

«Obwohl sie Metropolen verknüpft, ist die Strecke Zürich–St. Gallen–München heute die am stärksten vernachlässigte Bahnverbindung der Schweiz», sagt der St. Galler SP-Ständerat Paul Rechsteiner. Ein Grossteil des Verkehrs erfolge heute auf der Strasse, «ausserdem konkurrieren gleich mehrere Fernbusse auf dieser Strecke die Bahn». Das wird sich ab dem Fahrplanwechsel 2020 mit der Aufwertung und Elektrifizierung der internationalen Verbindung über Lindau–Memmingen nach München ändern: Diese kommt nach jahrzehntelangen Verzögerungen nun auch auf deutschem Boden endlich voran. Die Fahrzeit Zürich–München wird mit dem Zug dann zumal weniger als 3½ Stunden (heute 4½ Stunden) betragen – die Fahrt von St. Gallen nach München beträgt noch knapp 2½-Stunden.

Das St. Galler Ständerats-Duo Paul Rechsteiner und Karin Keller-Sutter (FDP) denkt in grösseren Zusammenhängen. Es präsentierte gestern Abend in Buchs überraschend die Idee, die beschleunigte Strecke Zürich–München mit der neuen Schnellverbindung München–Nürnberg–Erfurt–Berlin (Fahrzeit 4 Stunden ab 2018) zu verknüpfen. Würden die Fahrzeitgewinne auf beiden Strecken, München–Berlin und Zürich–München, koordiniert realisiert, «ist die Bahnverbindung ab Zürich nach Berlin über St. Gallen und München und umgekehrt in Zukunft schneller als jene über Basel und Hannover». Rechsteiner spricht von einem «Quantensprung», der sich so erzielen liesse, «die Bahn überholt fast alle andern Verkehrsmittel»: Von St. Gallen aus wird Berlin mit

der Bahn in 6 Stunden 35 Minuten erreicht (heute 9 Stunden 50 Minuten über Ulm). Das ist deutlich attraktiver als die Verbindung über die Strasse (Fahrzeit für die über 800 Kilometer mindestens 8 Stunden). «Auch gegenüber dem Flugzeug wird die Bahn als Verkehrsmittel attraktiv, vorausgesetzt die Preise stimmen», sagt Rechsteiner. Das Potenzial lasse sich aus Zahlen herauslesen: 2016 sind zwischen Zürich und Berlin 1018 000 Passagiere geflogen – neben den Verbindungen nach London die wichtigste Flugstrecke ab der Schweiz.

Beschleunigung ist der Schlüssel fürs Konzept

Das Rückgrat für die internationalen Beschleunigungen bleiben die Verbesserungen auf der Strecke Zürich–St. Gallen. Dass der Bundesrat die geplanten Leistungssteigerungen auf dem Korridor Winterthur–Wil–St. Gallen bis 2030/35 nicht realisieren will, kam in der Ostschweiz als Affront an. Nach der Protestnote sämtlicher Fraktionspräsidenten von Anfang Oktober forderte die vorbereitende Kommission des St. Galler Kantonsrats im November einstimmig eine schnelle Bahnverbindung nach Zürich – Fahrzeit: 53 Minuten. «Diese wäre mit einer direkten Verbindung von Zürich über Wallisellen statt dem Flughafen nach St. Gallen realisierbar», sagt Rechsteiner. Sie ist der Schlüssel für das ganze Konzept: Damit liesse sich endlich die bis heute nicht umgesetzte Idee von Bahn 2000 mit einem Vollknoten St. Gallen umsetzen – mit Zug-Ankunftszeiten jeweils zur vollen und zur halben Stunde mit jeweils guten Anschlüssen.

Das Rheintal ist und bleibt eine wichtige Achse. «Beim heute tiefen Anteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber der

Bahn können wir nur gewinnen. Die schnelle Verbindung nach München und weiter Richtung Berlin vergrössert die Attraktivität, wenn eine gute Anbindung in St. Margrethen gewährleistet wird», sagt Rechsteiner.

Gestern Abend informierten das Bundesamt für Verkehr, die SBB sowie politische Vertreter an der NTB Interstaatlichen Hochschule für Technik über den ersten Ausbauschnitt, der die Rheintalachse besser an die Strecke St. Gallen–Zürich anbinden will. Für die Aufwertung der Linie St. Gallen–Chur zu einer Fernverkehrsverbindung mit halbstündlichem Angebot werden nach anfänglichem Zögern seitens der SBB nun über

«Mit diesem Quantensprung überholt die Bahn fast alle andern Verkehrsmittel.»



Paul Rechsteiner
St. Galler Ständerat, SP

200 Millionen Franken aufgewendet: Beseitigt werden Doppelspurlücken zwischen Buchs und Sevelen. Zwischen Rütli und Oberriet ist eine Doppelspur geplant, damit der Halbstundentakt des Rheintal-Express (REX) realisiert werden kann. Diese Ausbauten sind politisch gesichert und damit auch der Halbstundentakt des REX. «Es geht jetzt darum, die Umsetzung noch zu beschleunigen», sagt Rechsteiner. Die SBB haben bei der Planung sehr vorsichtig gerechnet. Es sollte daher möglich sein, den Ausbau früher abzuschliessen.» Laut dem Bundesamt für Verkehr ist auch die Aufnahme des REX in den Fernverkehr gesichert – damit würde der

«Uns künftig als <Randregion> zu bezeichnen, wäre definitiv vorbei.»



Karin Keller-Sutter
St. Galler Ständerätin, FDP

Kanton St. Gallen von der Finanzierung entlastet, weil neu der Bund dafür zuständig wäre.

Von der Endstation ins Zentrum rücken

Hätten die St. Galler Ständeräte 2012 mit ihrer Idee eines Bahn-Y nicht einen Coup gelandet, wäre die Ostschweiz 2025 leer ausgegangen. Rechsteiner und Keller-Sutter brachten den Millionenkredit für den gestern präsentierten Ausbau der Bahninfrastruktur von Chur über St. Margrethen–Rorschach nach Konstanz sowie von Chur oder München nach St. Gallen und Zürich im Bahn-Ausbauprogramm Fabi/Step unter. Im Frühling legte das Ständerats-Duo mit der Idee einer Hoehrhein-Tangente, einer Direktverbindung von Chur über St. Gallen–Konstanz–Singen–Schaffhausen nach Basel für den Ausbauschnitt 2030 nach.

Die Raumordnung Schweiz mit ihrer Idee der Metropolitanräume hatte St. Gallen bisher zur Endstation im nationalen Fernverkehrsnetz gemacht. Der Ansatz der St. Galler Ständeräte macht die grösste Ostschweizer Stadt neu zu einem internationalen Hub. «Wenn das Rheintal und die attraktive Verbindung Richtung München einbezogen werden, rückt St. Gallen vom Rand ins Zentrum», sagt Rechsteiner. Das sieht auch Karin Keller-Sutter so: «St. Gallen würde zu einer Drehscheibe für die Verbindung nach München und Berlin. Uns künftig als <Randregion> zu bezeichnen, wäre definitiv vorbei. Die Verbindung eröffnet auch mental ganz neue Perspektiven. Allerdings braucht es auf Schweizer Seite die notwendige Einsicht, dass der Kapazitätsausbau im Schienennetz nicht reicht. Zwischen Zürich und St. Gallen braucht es auch eine Beschleunigung.»