



Der Fernverkehr-Doppelstockzug der SBB, FV-Dosto, auf der Fahrt von Zürich nach Bern. Ohne das neuste Rollmaterial ist das Konzept des Kantons St. Gallen nicht zu fahren.

Bild: Ennio Leanza/Keystone

## «Wollen nicht auf der Wartebank sitzen»

Halt in Wil, dafür keinen am Flughafen: Der Kanton St. Gallen wird mit gewagten Plänen für den Bahnausbau 2035 beim Bund vorstellig.

Christoph Zweili

Der Bahnausbau 2035 will die Engpässe im Schienennetz beheben – im Personenverkehr sind das die Räume Arc lémanique, Zürich und Bern. Insbesondere die Abschnitte Genf–Lausanne–Yverdon, Bern–Thun, Solothurn–Olten–Zürich–Winterthur sowie Zürich–Zug–Rotkreuz sind überlastet. Dafür hat das Parlament 2019 ein Gesamtpaket von rund 13 Milliarden Franken bewilligt.

Für die Ostschweiz steht mit dem Bau des Brüttener Tunnels zwischen Winterthur Töss und Bassersdorf sowie Dietlikon ein Quantensprung an. Beim 2,4-Milliarden-Projekt geht es nicht nur um die Röhre: Die Bahngleise von Zürich nach Winterthur über den Flughafen, Oerlikon oder Stettbach vereinigen sich ab Effretikon zur meistbefahrenen Doppelspur der Schweiz über Kempthal. Deren Kapazität ist heute jedoch völlig ausgereizt. Das laut Insidern «schweizweit grösste Bauvorhaben der Bahn» segelt daher neu unter der Bezeichnung «MehrSpur Zürich–Winterthur».

### Fahrzeit Zürich–St. Gallen in 53 Minuten

Das Bauvorhaben ermöglicht nicht nur für die Zürcher S-Bahn nach der Durchmesselinie einen weiteren grossen Ausbauschnitt. Zwischen Zürich und Winterthur verkehren nach 2035 auch die IC-Züge im Viertelstundentakt, deren Fahrzeit sich um acht Minuten verringert. St. Gallen wird ab Zürich neu in 53 Minuten erreichbar sein (siehe Kasten). Das bringt auch in der Ostschweiz bessere Anschlüsse und macht einen weiteren Ausbau der S-Bahn St. Gallen möglich.

Der grosse Mangel aus Sicht der Ostschweiz: Derartige Grossprojekte brauchen einen langen planerischen Vorlauf. Der vom Bund finanzierte Ausbau findet erst in 15 Jahren statt. «Wir

wollen aber nicht 15 Jahre auf der Wartebank sitzen», sagt Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr beim Kanton St. Gallen. «Es muss schneller gehen.» Kanton, Stadt, Region und Politik drängen seit zwei Jahren nach Lösungen. Zwei Studien von Stadt und Region sowie Kanton St. Gallen zeigen nun, dass Zwischenlösungen möglich sind, deren Fahrplan-Umsetzung die Fachleute der SBB derzeit prüfen.

«Wir wissen, es ist eine Herausforderung», sagt Ruggli. SBB-Chef Vincent Ducrot habe sich unter anderem die Pünktlichkeit der Züge auf die Fahnen geschrieben. «Und jetzt kommt eine Forderung, die einen noch dichteren Fahrplan fordert – auf einem Netz, das heute schon stark ausgelastet ist.» SBB und BAV würden daher mit dem Brüttener Tunnel argumentieren, um die St. Galler Forderungen umsetzen zu können.

Modernes Rollmaterial, das den SBB heute noch nicht zur Verfügung steht, Eingriffe in das S-Bahn-Netz des Zürcher Verkehrsverbundes und in das nationale Fernverkehrsnetz: «Wir reizen das Blatt mit dem ans Bundesamt für Verkehr zugestellten Konzept in Absprache mit den Nachbarkantonen tatsächlich aufs Äusserste aus», sagt Ruggli. «Die Frage ist, ob die Zwischenlösungen ab 2025 auch vom Fahrplan her machbar sind.» Darüber brüten seit Jahresbeginn die Fachspezialisten der Bundesbahnen.

Im Fokus des St. Galler Konzepts stehen Fahrplananpassungen zwischen Zürich, Wil und St. Gallen. Die Idee: Die schnellen Züge Zürich–St. Gallen verkehren mit Halt in Wil, aber ohne Halt am Flughafen. Mit den schlanken Anschlüssen in Wil profitieren auch Gossau, Flawil und Uzwil von den schnelleren Verbindungen nach Zürich. Auch

wenn das Fahrplankonzept gemäss seiner Einschätzung auf der bestehenden Schieneninfrastruktur funktioniert: Ruggli rechnet mit Widerstand. Die SBB würden vermutlich darauf hinweisen, dass das nur mit dem Brüttener Tunnel zu fahren ist. «Da sind wir in einer schlechten Position. Unsere Studie besagt aber, dass das auch ohne Tunnel geht, aber mit gewissen Anpassungen.»

Die St. Galler wagen da einiges: Um schneller nach Zürich zu kommen, lassen sie den Halt beim Flughafen aus. Das bedeutet, dass Bern oder Aarau in dieser halben Stunde keinen direkten Flughafen-Zugang haben. «Dieser Eingriff in das nationale Fernverkehrsnetz ist dann plötzlich ein nationales Thema», sagt Ruggli. Damit nicht genug. Es braucht auch Eingriffe ins S-Bahn-Netz des Zürcher Verkehrsverbundes. Die ist den SBB quasi heilig: Die Bundesbahnen fahren mehr als die Hälfte

ihrer Personenkilometer im Regionalzugsverkehr für den ZVV. «Und wir brauchen durchgehend neues Rollmaterial wie den Regionalverkehr-Doppelstockzug oder den «Fernverkehr Dosto», nicht die langen schweren «Intercity 2000». Die haben nicht das nötige Beschleunigungsvermögen.»

Auch wenn sich die St. Galler Forderung zuletzt nicht durchsetze: «Das Konzept bringt Vorteile, wenn es um den Baustellen-Fahrplan geht.» Wenn der Brüttener Tunnel gebaut werde, bringe das Eingriffe in das heutige Bahnnetz. Auch wenn man mit der Maximalforderung nicht durchkomme, werde die Ostschweiz dank der Vorarbeit profitieren. «Unsere Hoffnung ist, dass unser Konzept Ausgangspunkt für Diskussionen ist, wie das Angebot in diesem Zwischenhorizont aussehen kann. 15 Jahre auf Angebotsverbesserungen zu warten, ist schwierig.»

## Die wichtigsten Änderungen 2035

**Ausbau** Mit dem 2019 von Bund und Räten bewilligten Bahnausbau 2035 werden diverse Mängel behoben. Folgende für die Ostschweiz relevante Verbesserungen sind vorgesehen:

- Bau des **Brüttener Tunnels** zwischen Winterthur und Bassersdorf: Er bringt eine Kapazitätserhöhung und Fahrzeitreduktion – die Fahrzeit Zürich–St. Gallen soll noch 53 Minuten betragen;
- Fernverkehr: Das Angebot im **Fernverkehr** erhöht sich auf acht Züge pro Stunde – vier in Richtung Thurgau, vier in Richtung St. Gallen;

– Ausbau zu **Vollknoten** – der bisher vom Güterverkehr verdrängte Knoten

**Wil** wird wieder hergestellt. Die Ostschweizer Kantone setzten den Vollknoten **St. Gallen** durch: Damit werden die Verbindungen zwischen Fern- und Regionalverkehr besser aufeinander abgestimmt. Auch die vom St. Galler Ständerat Paul Rechsteiner erstrittene 700 Meter lange Doppelspur zwischen den Bahnhöfen Rorschach und Rorschach Stadt wird realisiert – damit wird die letzte Einspurstrecke auf der Ost-West-Achse, ein Flaschenhals in der Fahrplangestaltung, beseitigt;

– **Halbstündliche Direktverbindungen** Zürich–St. Gallen–Rheintal;

– **Mehr Züge und Sitzplätze** zwischen **St. Gallen, Wil und Zürich** mit ganz-

tags zwei schnellen und zwei langsameren Zügen;

– Einführung des **Viertelstundentakts Wil–St. Gallen** und **Herisau–St. Gallen–Wittenbach** im Regionalverkehr; Ausbau der Gleisanlagen im östlichen Teil des Bahnhofs St. Gallen – die Umsetzung ab 2028 gehört zu den ersten, die aus dem Programm 2035 umgesetzt werden. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für den 15-Minuten-Takt;

– **Taktverbesserungen im S-Bahn-System**: Zusätzliche S-Bahnen zwischen St. Gallen und Rorschach; 10/20-Minuten-Takt ab den Bahnhöfen Bruggen und Winkeln, ab Haggen und St. Fiden ein sauberer 15-Minuten-Takt. (cz)

«Es muss schneller gehen.»



**Patrick Ruggli**  
Leiter Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St. Gallen