

St. Gallen kommt bei SBB schlecht weg

WZ
23.9.16

Bei der Auslastung der Regionalzüge findet sich der Kanton St. Gallen zwar in der Spitzengruppe und der Thurgau am hinteren Ende der nationalen Tabelle. Doch beim Ostschweizer 260-Millionen-Infrastrukturausbau 2019 profitiert einzig der Thurgau. Warum ist das so?

CHRISTOPH ZWEILI

St. Gallen profitiert im Fernverkehr als erster Kanton von der Zürcher Durchmesserlinie. Zwischen Zürich Hauptbahnhof und dem grössten Zentrum der Ostschweiz verkehren ab Dezember pro Stunde drei statt zwei Fernverkehrszüge. Dank der Durchmesserlinie verkürzt sich die Reisezeit nach St. Gallen mit dieser Intercity-Verbindung um 18 Minuten. Der anspruchsvolle Fahrplanwechsel bringt auf der West-Ost-Achse für 2016 viele Neuerungen. Der Ende 2013 in St. Gallen eingeführte 30-Minuten-Takt

Mit über zehn Jahren Verspätung kommt «Bahn 2000» in der Ostschweiz an.

bei der S-Bahn passt nun auf den nationalen Fernverkehr.

Weitere «St. Galler Sprinter»

Der nächste Ausbauschnitt erfolgt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018. In der Hauptverkehrszeit ist ein vierter Zug zwischen Zürich und St. Gallen vorgesehen – das ergibt je einen Halbstundentakt mit schnellen «St. Galler Sprintern» (ohne Halt ab Winterthur) und Schnellzügen, die das Fürstentum bedienen.

Beide Schritte erfolgen ohne Ausbau der Schieneninfrastruktur im Kanton St. Gallen. Sie stehen schon jahrelang auf der politischen Agenda. Im Fürstentum, das – anders als das Thurtal – mit dem Ersatz von Intercity- durch Interregio-Halte an Standort- und Lebensqualität einbüsst, schlagen die Wellen hoch. Es ist mehr als unsicher, ob und vor allem wann Wil die Intercity-Halte zurückerhält – falls überhaupt. In diesem Punkt geben sich die SBB bisher sehr bedeckt,

um nicht zu sagen ratlos. Der Kanton St. Gallen profitiert 2023 auch von der 2014 vom Volk beschlossenen Bahnvorlage Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). 180 Millionen Franken sind für weitere Strecken- und Bahnhofsausbauten im Rheintal vorgesehen. Nur so kann mit den Doppelspurabschnitten Buchs-Sevelen und bei Oberriet die Südostschweiz in St. Margrethen an den ab 2021 beschleunigten Eurocity nach München angeschlossen und der REX-Halbstundentakt St. Gallen-Sargans eingeführt werden.

SBB forcieren Thurgau-Ausbau

Bereits 2009 hat das Bundesparlament beschlossen, östlich von Winterthur 90 Millionen Franken in die Beschleunigung Richtung Thurgau und 140 Millionen Franken in die Beschleunigung und die Verdopplung des Zugangebots Richtung St. Gallen zu investieren. Forciert haben die SBB aber nur den Infrastrukturausbau Richtung Thurgau. Kürzere Fahrzeiten, schlankere Anschlüsse an die Seelinie und ein flächendeckend dichterer Fahrplan (ganztägiger Halbstundentakt): Der beschleunigte Intercity von Bern verkehrt in Zürich früher aus der Durchmesserlinie und erreicht mit allen bisherigen Intercity-Halten Romanshorn so, dass Umsteiger auf die Seelinie eine Viertelstunde Reisezeit gewinnen. Der Schnellzug Zürich-Konstanz verkehrt weiterhin genau 30 Minuten verschoben.

Statt 90 nur noch 2 Millionen

Der Ausbau zwischen Winterthur und Konstanz/Romanshorn kostet: Inzwischen ist die Rede von einem 260-Millionen-Paket – der Anteil des Bundes aus dem neuen Fabi-Fonds ist auf 253 Millionen Franken angewachsen. Der anfangs noch auf 90 Millionen Franken geschätzte

Thurgauer Anteil beträgt gerade noch zwei Millionen Franken!

Am Beispiel Fürstenland versus Mittelthurgau sei daher die Frage erlaubt: Setzen die SBB und das Bundesamt für Verkehr da die Prioritäten richtig? – Hier ein 260-Millionen-Infrastrukturausbau zur Anpassung an die Fahrlagen der Fernverkehrszüge, dort eine Agglomeration, die sich abgehängt fühlt und es ab 2019 wohl auch sein wird: Das Bauprogramm der SBB für die 2009 beschlossenen Infrastrukturausbauten zwischen Winterthur und St. Gallen ist nämlich in Verzug. 2019 droht deshalb mit der

weiteren Verdichtung des Fern- und Güterverkehrs auf dieser Hauptlinie die Streichung von S-Bahn-Zügen zwischen Wil und St. Gallen mangels Streckenkapazität und der Verlust von Fernverkehrshalten und S-Bahn-Anschlüssen – denn für die dafür nötigen höheren Geschwindigkeiten bräuchte es Streckenausbauten.

Wer wägt hier also nach welchen Kriterien Kosten, Nutzen und Zeitpunkt bei neuen Investitionen im öffentlichen Verkehr ab? Die SBB glauben offenbar ungebrochen an ein Wachstumspotenzial im Thurgau, doch

bezüglich Auslastung im Regionalverkehr «gehört der Thurgau zur Gruppe der sieben Schlusslichter», wie selbst die Bundesbahnen auf Anfrage zugeben müssen. Gern tun sie das offenbar nicht: Mit der Antwort auf eine diesbezüglich schriftlich gestellte Frage haben sie sich einen ganzen Monat Zeit gelassen.

Zu lange Züge aus S-Bahn-Netz

Mit Fabi wurde ein neuer Finanzierungstopf geschaffen, der von den Kantonen jährlich mit 500 Millionen Franken alimentiert wird. Aus ihm werden neu die Infrastrukturausbauten bestritten. Der Beteiligungsschlüssel setzt sich aus den im Regionalverkehr bestellten Zug- und Personenkilometern zusammen – jenen Strecken also, die Personen und Züge in einem Kanton zurücklegen.

Den Löwenanteil der Kantonsbeiträge trägt nach diesem Verteilungsschlüssel mit knapp 25 Prozent der Kanton Zürich. Der Kanton St. Gallen muss sich auf Basis der Zahlen 2014 mit rund 6,7 Prozent oder 33,4 Millionen Franken am Topf beteiligen, der Kanton Thurgau steht mit 17,1 Millionen (3,4 Prozent) an neunter Stelle der Beitragszahler, Appenzell Ausserrhodens beteiligt sich mit 4,1 und Innerrhodens mit 1,2 Millionen Franken.

Laut den SBB steht der Thurgau bei den transportierten Personen an elfter, bei den bestellten Zugkilometern an achter Stelle. Doch Berechnungen mit offiziellen Zahlen des Bundesamts für Verkehr zeigen: Bei der durchschnittlichen Auslastung der Regionalzüge (Personen durch Zugkilometer) landet der Thurgau 2013 und 2014 mit je 36 Personen pro Zug auf dem 23. Platz von 26 Kantonen – das Landesmittel betrug jeweils rund 56 Personen. Die SBB sehen eine mögliche Erklärung in der Einbindung in die Zürcher S-Bahn – «die Bedienung des

Thurgaus mit langen Zügen aus dem Kernnetz der S-Bahn». So richtig einleuchten will das nicht: Die Zuglänge der S-Bahn-Züge hat keinen Einfluss auf die bestellten Zug- und Personenkilometer. Sitzen allerdings nur 36 Personen in (zu) langen Zügen, stellt sich die Frage, ob nicht zu viele lange Züge «aus dem Kernnetz» in den Thurgau verkehren.

Der Kanton St. Gallen (wenn auch innert Jahresfrist von Rang 2 auf Rang 7 abgerutscht, siehe Tabelle) findet sich zusammen mit den Kantonen Zürich, Schwyz, Glarus und Graubün-

Der Kanton St. Gallen finanziert den Ausbau im Rheintal faktisch selber.

den in der Spitzengruppe, beziehungsweise alle auf der Achse Zürich-Chur.

51,2 Millionen rein und 253 raus

Die Kantone müssen sich ab 2016 an den jährlichen Einlagen in den Fabi-Fonds beteiligen. Unter dem Titel Fabi zahlt der Thurgau in den nächsten drei Jahren 51,2 Millionen Franken in diesen Finanzierungstopf ein, im Gegenzug erhält er aus dem gleichen Topf vom Bund wieder 253 Millionen Franken für seinen Ausbauschnitt 2019.

Weder Zürich als grösster Geldgeber noch der Kanton St. Gallen, der sich im gleichen Zeitraum mit 100,1 Millionen beteiligt, profitieren in gleichem Masse, im Gegenteil: Sie erhalten aus dem Fabi-Ausbauprogramm noch gar nichts. 2023 erfolgt dann der 180-Millionen-Ausbau im Rheintal: Bis dahin hat St. Gallen allerdings 233,5 Millionen Franken einbezahlt – und damit faktisch den Ausbau selber finanziert.

Nur 36 Personen pro Regionalzug

Bei der durchschnittlichen Auslastung der Regionalzüge (Personen durch Zugkilometer) landet der Thurgau in den vergangenen zwei Jahren auf dem 23. Platz von 26 Kantonen. St. Gallen rutscht vom 2. auf den 7. Platz ab.

2013			2014		
Kanton	Personen/Zug	Platz	Kanton	Personen/Zug	Platz
ZH	98,25	1	ZH	95,79	1
SG	65,22	2	GL	72,34	2
SZ	60,78	3	SZ	65,68	3
GL	57,82	4	AG	55,24	4
GR	56,92	5	ZG	54,85	5
AG	55,06	6	GE	52,65	6
ZG	54,54	7	SG	52,33	7
BE	51,10	8	BE	50,75	8
OW	50,37	9	OW	50,65	9
SH	48,74	10	LU	49,67	10
BL	47,87	11	GR	49,54	11
LU	47,73	12	TI	48,47	12
TI	47,48	13	BL	47,44	13
NW	46,55	14	BS	45,65	14
GE	44,70	15	NW	44,42	15
UR	43,33	16	VD	43,65	16
BS	42,71	17	SH	41,51	17
VD	41,25	18	UR	40,86	18
FR	40,83	19	SO	39,77	19
SO	39,76	20	FR	39,76	20
NE	39,26	21	NE	39,30	21
VS	36,41	22	VS	37,72	22
TG	36,13	23	TG	36,10	23
AR	34,85	24	AR	33,38	24
JU	33,38	25	JU	32,81	25
AI	26,40	26	AI	25,99	26
Landesschnitt	56,56		Landesschnitt	56,14	

Quelle: Bundesamt für Verkehr, Tabelle: sgt