

WZ 17.3.16

Ständeräte machen Druck in Bern

Die Ostschweizer Ständesvertreter kritisieren die Bahn-Durchbindungen im Fernverkehr und die Verbindungen im Rheintal. Karin Keller-Sutter und Paul Rechsteiner fragen offen, ob da nicht mehr «Zufall statt Planung» im Spiel sei.

CHRISTOPH ZWEILI

Vor zehn Jahren hatte die St. Galler Ständerätin Karin Keller-Sutter, damals noch als Regierungsrätin, im Bahnhof Wil einen Intercity-Neigezug auf den Namen «Gallus Jakob Baumgartner» getauft. Nur dank der höheren Kurvengeschwindigkeiten dieses ICN-Neigezugs können die SBB heute auch Uzwil und Flawil stündlich mit dem Fernverkehr bedienen. Die direkte Anbindung an Bundesbern hat die Äbttestadt aber verloren. «Mit dem Fahrplanwechsel der SBB im Dezember 2015 ist es für die Wirtschaftsregion Fürstenland und in Teilen den Thurgaus zu einer deutlichen Angebotsverschlechterung gekommen», begründet die 53-Jährige ihre gestern im Ständerat eingereichte Interpellation. Ihr Vorstoss und der ihres Ständeratskollegen Paul Rechsteiner zum Rheintal wurden von allen übrigen Ostschweizer Ständesvertretern mitunterzeichnet.

Die direkten Züge zwischen St. Gallen und Bern mit Halt in Wil seien durch direkte Verbindungen zwischen St. Gallen und Basel ersetzt worden, hält Keller zuhanden des Bundesrates fest, «eine Verbindung, die keinem regionalen Bedürfnis entspricht». Dafür sei mit dem «St. Galler Sprinter» eine beschleunigte Verbindung zwischen Bern und St. Gallen eingeführt worden – «ohne Halt im Fürstenland». Die SBB rühmten den «Sprinter» im Dezember als die Innovation für die Ostschweiz. Wurde sie zum Bumerang für den Kanton St. Gallen? So hart will es Keller nicht ausdrücken, «der Zug ist eine gute Sache, aber es darf nicht sein, dass als Folge davon der Wirtschaftsraum Fürstenland abgewertet wird».

An der Durchbindung liegt's

Nicht nur im Fürstenland drohen die Anschlüsse auseinanderzubrechen. Die Suche nach den Ursachen für fehlende Fahrminuten in Wil, St. Gallen und St. Margrethen führte das sanktgallische Ständerats-Duo Keller-Sutter (FDP) und Rechsteiner (SP) erneut zusammen. Die beiden hatten sich 2014 zusammen mit Ivo Bischofberger (CVP/AD)

im Verteilungskampf um staatliche Honigtöpfe erfolgreich für die Stiftsbibliothek St. Gallen stark gemacht, die zum nationalen Zentrum für Kloster- und Schriftgeschichte werden soll. Weitere Initiativen galten dem Bahn-Y (2012) und einer Metropolitanregion St. Gallen (2014).

Das gemeinsame Fazit nach einem informellen Besuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV): Die Verschlechterungen stehen im direkten Zusammenhang mit der Durchbindung der Züge in Zürich. Diese folge «keiner verkehrspolitischen Logik» (Rechsteiner), sondern funktioniere offenbar «nach dem Zufallsprinzip» (Keller).

Rheintal-Express 2021 ausbauen

Der Zeitpunkt sich zu wehren sei günstig, sagt Keller. 2017 werden die Fernverkehrskonzessionen neu vergeben, «ein Moment, um einiges wieder rückgängig zu machen». Die Wilerin will die direkte Verbindung nach Bern wieder einführen und Rechsteiner hofft, dass der Rheintal-Express (REX) vom Regional zum Fernverkehrszug aufgewertet wird. Zwar gibt es Signale, dass die SBB den angekündigten Vorbehalt zum EC-Halt in St. Margrethen wieder aus ihrem Referenzkonzept 2025 rausnehmen wollen. Der 64-jährige Rechtsanwalt glaubt aber, «dass viele Fragen aus Ostschweizer Sicht völlig falsch aufgegleist sind». Politisch geschickt erkundigt sich der St. Galler beim Bundesrat, ob die Beschleunigung der EC-Verbindung Zürich-München auf 195 Minuten wie versprochen bis 2021 realisiert wird. Die SBB rechnen heute mit einer Fahrzeit von 210 Minuten. Rechsteiner will den erst später vorgesehenen Ausbau des REX zum Halbstundentakt zeitgleich mit dem «Münchner» auf 2021 realisieren, «um Druck zu machen». Noch sei es möglich, den EC Zürich-München auch auf Schweizer Seite rechtzeitig auf die Schiene zu bringen. Laut BAV brauche es dafür «keine weltbewegenden baulichen Massnahmen». Gestern hat sich auch der St. Galler CVP-Nationalrat Thomas Ammann nach der internationalen Anbindung der Region Rheintal an den Fernverkehr erkundigt.



Wil bekommt die Folge von Trassierungskonflikten zu spüren, die Wirtschaftsregion fühlt sich abgehängt.

Bild: Michel Canonica