



Medienmitteilung vom 28. November 2014

Ostschweizer Kantone reichen ihre Vorstellungen zum Regionalverkehr für 2030 beim Bund ein.

Die Ostschweizer Kantone haben gemeinsam ihre Angebotsvorstellungen für den Regionalverkehr im 2030 erarbeitet und dem Bund eingereicht. Dieser Meilenstein ist der erste Schritt in der neuen Ära der Bahnplanung, wie sie in FABI, der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur, vorgesehen ist. Die Ostschweizer Kantone fordern insbesondere mehr Verbindungen in und zu den Agglomerationen, verbesserte Anschlüsse in den Bahnhöfen sowie Massnahmen für mehr Fahrplanstabilität.

Die Planung der Eisenbahninfrastruktur und des damit zusammenhängenden Verkehrsangebots erfolgt in langfristigen Zyklen. Die erfolgreiche Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 zu FABI, der neuen Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, stellt die Weichen in eine neue Ära der Planung der Bahninfrastruktur. Die Kantone übernehmen federführend die Verantwortung für die Angebotsplanung des regionalen Personenverkehrs, der Bund führt die Angebotsplanung des Fern- und Güterverkehrs und erstellt ein Gesamtkonzept für alle drei Verkehrsarten. Der Bund finanziert aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die notwendigen Ausbauten der Bahninfrastruktur. Für die Finanzierung des Fahrplanangebotes des regionalen Personenverkehrs sorgen Kantone und Bund gemeinsam.

Organisiert in sechs Planungsregionen sind die Kantone vom Bund aufgefordert, ihre Vorstellungen des Regionalverkehrsangebots im Horizont 2030 zu planen. Die Ostschweizer Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus, Graubünden, St.Gallen, Schaffhausen und Thurgau haben diesen Auftrag angenommen und gemeinsam ein Angebotskonzept erarbeitet, welches Ende November dem Bund eingereicht wird.

Lückenschlüsse sind unerlässlich

Trotz der sehr knappen Bearbeitungszeit ist es den sieben Kantonen zusammen mit den beteiligten Transportunternehmungen gelungen, einen Vorschlag zu entwickeln, welcher den vielgeschichteten Interessen der Kantone Rechnung trägt. Grundlage des eingereichten Angebotskonzeptes bildet eine umfassende Bedarfsanalyse für 2030.

Ostschweizer Regierungskonferenz

Sekretariat
c/o Staatskanzlei
Regierungsgebäude
9001 St. Gallen

Telefon +41 58 229 32 18
Fax +41 58 229 39 55
www.ork-ostschweiz.ch

Bereits heute und unter Einbezug der aufgelegten Verbesserungen kann die Ostschweiz auf ein starkes und leistungsfähiges öV-Angebot zählen. Mit dem Ausbauschnitt 2030 sollen die noch vorhandenen Lücken weiter geschlossen und das Gesamtsystem öV verbessert werden. So beinhaltet das eingereichte Angebotskonzept unter anderem für Kreuzlingen/Konstanz mehr Bahnverbindungen und verbesserte Anschlüsse. Auf der Achse Gossau–Rorschach sollen attraktive Verbindungen für die St.Galler Stadtbahnhöfe angeboten werden und zwischen St.Gallen und Arbon soll eine neue Bahnlinie die steigenden Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Die Versorgungslücke auf der Achse Altstätten-Sargans-Ziegelbrücke soll geschlossen und der Halbstundentakt des Voralpenexpress eingeführt werden. Das südliche Bodenseeufer erhält nach den Vorstellungen der Kantone eine direkte Verbindung von Konstanz nach St.Margrethen mit schlankem Anschluss Richtung Chur.

Im Glarnerland sollen mit einem exakten Halbstundentakt bis Linthal die Eckanschlüsse Richtung Sargans hergestellt und die Wartezeiten in Schwanden minimiert werden. In Ergänzung zu den Eingaben in der Planungsregion Zentralschweiz (Schwyz) fordert der Kanton Glarus für die S2 Zürich – Pfäffikon – Ziegelbrücke die Wiedereinführung des Halteortes Bilten. Für Appenzell und Herisau kann mit einer Anbindung an die schnellen Verbindungen Zürich–Gossau via Wallisellen mit schlanken Anschlüssen der Appenzeller Bahnen ein markanter Fahrzeitgewinn realisiert werden.

Auf dem Netz der Rhätischen Bahn sind vordringlich Massnahmen zur Fahrplanstabilität und zur Optimierung der Taktlagen geplant. Zwischen Chur und Ilanz sowie im Unterengadin ist der Halbstundentakt vorgesehen, während in Chur und Davos das S-Bahn-Angebot durch die Bedienung von neuen Haltestellen und Angebotssystematisierungen gestärkt werden soll.

Insgesamt sollen in der Ostschweiz zehn zusätzliche Haltestellen realisiert werden.

Hinsichtlich Grossvorhaben ist für die Ostschweiz der Brüttenertunnel von grundsätzlicher Bedeutung. Die Ostschweizer Regierungskonferenz forderte bereits an ihrer Plenarkonferenz 2012 im Zuge des ersten Ausbauschnitts die Realisierung dieses Schlüsselvorbahens. Die eidgenössischen Räte haben daraufhin die Projektierung des Vorhabens beschlossen, so dass mit dem Ausbauschnitt 2030 nun die Realisierung an die Hand zu nehmen ist. Weiter voranzutreiben ist zudem die durchgehende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel – Schaffhausen – Konstanz/Kreuzlingen und St.Gallen.

Bund koordiniert und priorisiert

In einer nächsten Phase wird das Bundesamt für Verkehr (BAV) alle Eingaben in einer Gesamtbeurteilung koordinieren und bewerten, so dass ein kohärentes Netz entsteht. Dabei sind auch die Planungen des Fern- und Güterverkehrs miteinzubeziehen. Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)



gibt den Rahmen – auch den finanziellen – verbindlich vor. Es ist absehbar, dass der Bund deshalb auch Priorisierungen vornehmen müssen.

Der Schlussbericht kann eingesehen werden unter: www.ork-ostschweiz.ch

Auskunftspersonen sind die jeweiligen, für den öV zuständigen Regierungsmitglieder sowie die Amtsleiter.