

Bundesamt für Verkehr
Peter Füglistaler
3003 Bern

St. Gallen, 11. April 2017

Wegleitung zu den Grundsätzen und Kriterien für den Fernverkehr: Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Füglistaler

Am 27. Februar 2017 das BAV den Kantonen die neuen Grundsätze zur Vorkonsultation zugestellt und gleichzeitig veröffentlicht. Auch wenn wir nicht direkt dazu eingeladen worden sind, erlauben wir uns, als überkantonale Vereinigung von 47 Städten und Gemeinden und von Wirtschaftsverbänden im Grossraum St. Gallen mit rund 300'000 Einwohnern, dazu Stellung zu nehmen. Denn im Fernverkehr hat unser Wirtschaftsraum Schweizweit nachweislich den grössten Handlungsbedarf (vgl. erläuternde Anmerkungen).

Wir begrüssen die Stossrichtung der Wegleitung zu den Grundsätzen und Kriterien für den Fernverkehr, womit der Bund auf Basis des Raumkonzepts Schweiz mit dem Eisenbahn-Fernverkehr die polyzentrische Raumentwicklung der Schweiz unterstützen will.

Sechs Punkte aus dem Entwurf der Wegleitung bedürfen aber einer Korrektur:

1. **Als weiteres Kriterium für die Zuteilung zum Basisnetz ist die Anbindung der Handlungsräume an die benachbarten europäischen Metropolen (Frankfurt, Milano, München, Paris, Stuttgart, ...), sofern es sich um die schnellste Verbindung handelt, zu setzen.**

Begründung:

Nicht nur die metropolitanen Zentren, sondern alle Handlungsräume gemäss Raumkonzept sind optimal an die europäischen Metropolen anzubinden. Das ist insbesondere für die grenznahe und überdurchschnittlich exportorientierte Wirtschaftsregion St.Gallen-Bodensee/Rheintal von grosser Bedeutung.

2. Die Linie des Premium-Netzes Genève-St.Gallen muss die Agglomeration Rheintal mit einschliessen.

Begründung:

Die grenzüberschreitende Agglomeration Rheintal (CH/AT) zählt gemäss Bundesamt für Statistik¹ 335'000 Einwohner und ist damit die 6. Grösste der Schweiz bzw. mit Schweizer Beteiligung. Praktisch gleich gross wie Bern und Lausanne und fast doppelt so gross wie St.Gallen, Luzern oder Lugano. Die Agglomeration Rheintal liegt auf der Verbindung der europäischen Metropolitanräume Zürich und München.

3. Die Strecke Chur-St.Gallen-Wil (SG)-Flughafen/Örlikon-Zürich ist ohne Einschränkung und bis Zürich als Linie dem Basisnetz zuzuordnen.

Begründung:

Die Einschränkung auf einen Stundentakt (Kap. 1.4.3, Seite 11) entbehrt jeder Grundlage und ist unhaltbar. Sie ist ersatzlos zu streichen. Ein Halbstundentakt auf dieser Linie ist überfällig.

4. Die Strecke St. Gallen – Konstanz– Singen – Schaffhausen – Basel ist dem Basisnetz zuzuordnen.

Begründung:

Die so genannte Hoahrhein-Tangente verbindet die Agglomerationen St.Gallen-Bodensee (240'000 Einwohner), Konstanz-Kreuzlingen (120'000), Singen (72'000), Schaffhausen (70'000), Waldshut (52'000), Bad Säckingen-Stein (22'000) und Basel (820'000). Sie stellt zudem über Singen den Anschluss an die europäische Metropolitanregion Stuttgart her und erfüllt damit die Kriterien.

5. Die Strecke St.Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau ist dem Basisnetz zuzuordnen.

Begründung:

Es handelt sich um die Hauptverbindung zwischen dem grosstädtischen Zentrum St.Gallen (240'000 Einwohner der Agglomerationen St.Gallen-Bodensee) und dem südöstlichen Metropolitanraum Zürich (100'000 Einwohner der Agglomerationen Obersee) und deren Anschluss an die Nord-Süd-Achse in Arth-Goldau, und damit die europäische Metropolregion Milano, und erfüllt damit die Kriterien.

6. Auf der Karte Seite 18 ist die Agglomeration Rheintal als „polyzentrische grosstädtische Agglomeration“ (Zentren: Bregenz, Dornbirn, Heerbrugg, Altstätten) sowie Konstanz-Kreuzlingen und Obersee als „Einwohnerstarke Agglomerationen“ darzustellen.

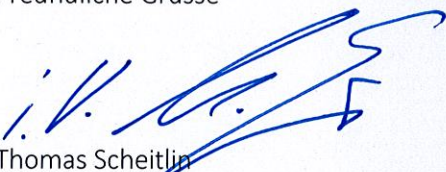
Begründung:

Die Karte (Seite 18) soll mit dem Raumkonzept (Karte Seite 19) in Übereinstimmung sein. Die grenzüberschreitenden Agglomerationen sind im Sinne des Raumkonzepts als ganze in die Einteilung des Netzes einzubeziehen (im Wesentlichen: Basel, Buchs-Vaduz, Como-Chiasso, Genève, Konstanz-Kreuzlingen, Rheintal).

¹ Raum mit städtischem Charakter 2012, Erläuterungsbericht, BFS 2014.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Thomas Scheitlin

Präsident Stadt und Regio St.Gallen

Kopie (per E-Mail):

- Ständerat Paul Rechsteiner
- Nationalrat Thomas Müller
- Regierungsrat Bruno Damann

Erläuternde Anmerkungen:

Im Rahmen des Sachplans Schiene wurden im Jahr 2004 entsprechende Analysen gemacht (Arbeitsbericht Programmteil Sachplan Verkehr, Mai 2004). Beim Indikator aus Reisezeitverhältnisse öV/MIV unter Einbezug der Betroffenheit («Gravitation») wies St.Gallen zusammen mit Wohlen (AG) den grössten Problemdruck der Schweizer Städte auf. Die Situation hat sich seither in Bezug auf alle vier Hauptkorridore ab St.Gallen nicht wesentlich verändert:

- Zwischen Zürich und St.Gallen bleibt es auch seit der Einführung eines weiteren Fernverkehrsprodukts per Ende 2015 bei einer Fahrzeit bei über einer Stunde für nur 80 km Distanz. Es handelt sich dabei um die tiefste kommerzielle Geschwindigkeit im IC-Netz der Schweiz. Gravierender ist, dass die Fernverkehrsanschlüsse in den Raum Bodensee/Rheintal um 10 Minuten verpasst werden.
- Ein Schnellzug St.Gallen-Konstanz ist zwar inzwischen eingeführt, aber erst mit 5 Kurspaaren pro Tag. Für 30 km Distanz zwischen den zwei urbanen Zentren mit 160'000 bzw. 120'000 Einwohnern bleibt die Fahrzeit somit bei einer knappen Stunde. Ein zeitgemässer Takt ist noch in weiter Ferne.
- Auf der Achse St.Gallen-Obersee(-Gotthard) (Voralpenexpress) sind zwar Fahrzeitreduktionen realisiert worden bzw. weitere in Aussicht. Der Halbstundentakt ist aber bei weitem noch nicht greifbar. Auch hier handelt es sich um die Hauptverbindung zwischen dem Grossraum St.Gallen und dem südöstlichen Metropolitanraum Zürich.
- Die Verbindungen St.Gallen-Rheintal haben sich seit Ende 2013 zwar verbessert. Die schlechte Qualität der Einbindung der Agglomerationen im Raum Bodensee/Rheintal über St.Gallen hinaus Richtung Mittelland sucht ihresgleichen. Die Agglomerationen Arbon-Rorschach, Altstätten-Heerbrugg-Dornbirn und Buchs-Vaduz sind denn auch neben La Chaux-de-Fonds/Le-Locle und St.Moritz die einzigen in der Schweiz ohne eigentlichen Fernverkehrsanschluss, d.h. mindestens stündlich direkten Schnell-Verbindungen in den nächsten Metropolitanraum.