

**Interpellation Gut-Buchs / Tanner-Sargans / Tinner-Wartau / Wehrli-Buchs / Warzinek-Mels  
(55 Mitunterzeichnende):  
«Zukunft der Rheintallinie jetzt sichern**

Die Bahnverbindung St.Gallen–Chur soll nach den bisherigen politischen Entscheiden zu einer echten Fernverkehrsstrecke aufgewertet werden, deren Angebot gemäss Fabi/Step ein Halbstundentakt sein wird. Möglich wurde dies insbesondere durch ein erstarktes Selbstbewusstsein im Alpenrheintal, das sich der vielfältigen Qualitäten immer mehr bewusst wird und dies auch nach aussen trägt. Jetzt geht es darum, dass auch die zwei betroffenen Kantone Graubünden und St.Gallen dezidiert auftreten und klar fordern, dass das Angebot zwischen St.Gallen und Chur als echte Fernverkehrsverbindung ausgestaltet wird.

Die SBB wollen die Verbindung St.Gallen–Chur als Regionalverkehr herabstufen. Dies obwohl die bisherige Fernverkehrskonzession bis ins Jahr 2017 läuft. Dagegen wehren sich die Vertretungen der gesamten Region auf allen Stufen. Mit der raschen Herabstufung möchte die SBB langfristig Kosten sparen. Die SBB ist für den Fernverkehr, wie es mit FABI/STEP auch für die Rheintallinie vorgesehen ist, verantwortlich. Die Kantone wären also nicht mehr in der Finanzierungsverantwortung wie heute zu einem Teil.

Angesichts der zukünftigen Bedeutung der Verbindung St.Gallen–Chur sollte in der Übergangszeit bis zur neuen Konzession oder zur Umsetzung von FABI/STEP alles unternommen werden, dass die Linie nicht abgewertet wird. Die bisherigen Dienstleistungen bezüglich Begleitung der Schnellzüge dürfen nicht reduziert werden. Sie sind sonst unwiederbringlich verloren. Darunter würde auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Passagiere auf dieser Linie noch stärker leiden.

Wir danken der Regierung für die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten der Zugbegleitung in der Umsetzung der bestehenden Fernverkehrskonzession? Welchen Anteil tragen die Kantone Graubünden und St.Gallen?
2. Welche Kosten (zusätzliche Sicherheitskosten, Stichkontrollen usw.) fallen insgesamt an, wenn die SBB den Abbau der Dienstleistungen durchsetzen können? Wer trägt die zusätzlichen Sicherheitskosten?
3. Mit welchen Einsparungen kann der Kanton St.Gallen rechnen, wenn die SBB den Abbau umsetzen können? Betrachtet dies das zuständige Departement als Anreiz, auf eine langfristige Betrachtung für die Rheintallinie zu verzichten?
4. Hat die Kantonspolizei im Rheintal genügend personelle Kapazitäten, um der Bahnpolizei unterstützend zur Seite zu stehen und damit die Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer des öV zu gewährleisten? Genügen die Kapazitäten, um die Interventionen anschliessend zu bearbeiten?
5. Lohnt sich dieser Abbau an Dienstleistungen für den Kanton St.Gallen angesichts des absehbaren Übergangs in ein umfassendes Fernverkehrsangebot in der Verantwortung der SBB spätestens bei der Umsetzung von FABI/STEP?»

26. Februar 2013

Gut-Buchs  
Tanner-Sargans  
Tinner-Wartau  
Wehrli-Buchs  
Warzinek-Mels

Altenburger-Buchs, Ammann-Gaiserwald, Baumgartner-Flawil, Blöchli-Moritzi-Gaiserwald, Blumer-Gossau, Böhi-Wil, Brändle Karl-Bütschwil-Ganterschwil, Breitenmoser-Waldkirch, Britschgi-Diepoldsau, Bucher-St.Margrethen, Bühler-Schmerikon, Damann-Gossau, Dürr-Widnau, Eggenberger-Rebstein, Eggenberger-Rüthi, Egger-Berneck, Forrer-Grabs, Friedl-St.Gallen, Gächter-Rüthi, Gschwend-Altstätten, Haag-St.Gallen, Hartmann-Flawil, Hasler-St.Gallen, Häusermann-Wil, Hegelbach-Jonschwil, Hilb-Zuzwil, Hoare-St.Gallen, Huber-Rorschach, Ilg-St.Gallen, Keller-Kaltbrunn, Kofler-Uznach, Kündig-Rapperswil-Jona, Ledergerber-Kirchberg, Lehmann-Rorschacherberg, Lemmenmeier-St.Gallen, Maurer-Altstätten, Oppliger-Sennwald, Rehli-Walenstadt, Rickert-Rapperswil-Jona, Riederer-Pfäfers, Ritter-Sonderegger-Altstätten, Rossi-Sevelen, Roth-Amden, Rüegg-Eschenbach, Schlegel-Grabs, Schöbi-Altstätten, Sulzer-Wil, Surber-St.Gallen, Thalman-Kirchberg, Walser-Sargans, Wasserfallen-Goldach, Wick-Wil, Wicki-Andwil, Wild-Neckertal, Wittenwiler-Nesslau