

Interpellation Signer-Altstätten vom 26. September 2001
(Wortlaut anschliessend)

Bahnangebot Rheintal / Schluss mit der Benachteiligung des Rheintals

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. Januar 2002

Josef Signer-Altstätten erkundigt sich mit einer Interpellation vom 26. September 2001, ob die Regierung bereit ist, die Forderungen des Rheintals nach besseren Anschlüssen an die Knotenpunkte St.Gallen und Sargans, nach modernerem Rollmaterial und nach einem Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur mit Nachdruck bei den Schweizerischen Bundesbahnen einzufordern.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung setzt sich seit vielen Jahren stetig für bessere Verkehrsangebote im Kanton ein. Als Erfolge sind etwa aufzuführen die im Mai 1995 erfolgte Verdichtung der zweistündlichen Schnellzüge St.Gallen-Rheintal-Chur und St.Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau-Luzern zum Stundentakt, die halbstündlichen Intercity- bzw. Interregiozüge St.Gallen-Zürich oder die Wiedereinführung stündlicher Intercityzüge (Rorschach-)St.Gallen-Zürich-Bern-Lausanne-Genf ab 28. Mai 2000.

Die Regierung beschloss am 29. Juni 1999 die im Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1999 bis 2003 (36.98.02) enthaltene «S-Bahn Region St.Gallen» zu verwirklichen. Das Konzept enthielt ein bedarfsgerechtes Modul mit einem beschleunigten Regionalzugspaar je Stunde von St.Gallen bis Heerbrugg. Durch optimale Anschlüsse an den REX-Bus konnten gute Umsteigeverbindungen ins Oberrheintal hergestellt werden. Zusammen mit dem bestehenden Angebot ergab sich für die Schnellzugsbahnhöfe zwischen St.Gallen und Heerbrugg ein 20-Minuten-Takt. Der Regionalzug Altstätten-St.Gallen wurde zeitlich verschoben und umsteigefrei bis bzw. ab Wil geführt. Darüber hinaus wurde beispielsweise zusätzlich am Morgen und am Abend jeweils ein beschleunigter Regionalzug zwischen Sargans und St.Gallen bzw. umgekehrt eingeführt.

Die Reisezeiten und damit der Fahrplan auf der St.Galler Rheintalstrecke sind vor allem bestimmt durch die Einspurabschnitte, Anschlüsse in den Knoten und die Haltepolitik. Die Fahrzeiten werden ausserdem durch die von den teilweise schlechten Bodenverhältnissen (Torf) abhängige Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Die Beschleunigung ist ein Dauerthema und gewinnt vor allem an Bedeutung, wenn der Fahrplan auf Anschlusslinien spürbar ändern sollte. Die Regierung bemühte sich bezüglich des Rollmaterials erfolgreich darum, dass seit dem Fahrplanwechsel vom Mai 2000 teilweise klimatisierte Reisezugwagen in den REX-Zügen eingesetzt werden.

Im Zusammenhang mit den Planungen zur zweiten Etappe von Bahn 2000 setzen sich die Ostschweizer Kantone für einen langfristigen Ausbau des Bahnangebots ein. Basis des am 8. Juni 2001 durch die Vertreter der Ostschweizer Kantone präsentierten Städtenetzes Bodensee bilden die Eurocity- und Intercity-Züge mit Halt an den wichtigsten Stationen, ergänzt durch Interregio-Züge mit Halt in den Mittel- und Kleinzentren. Ein dichtes Angebot mit Verbindungen im Halbstundentakt zwischen den Zentren, kurzen Umsteigezeiten in den Knotenbahnhöfen und eine bessere Anbindung ans europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr soll verwirklicht werden. Der Regional- und S-Bahn-Verkehr im Halbstundentakt soll gute Anschlüsse an den Fernverkehr, attraktiven Direktverbindungen und bis zu 50 Prozent kürzere Fahrzeiten ermöglichen. Von der Realisierung der Vorschläge zur Verbesserung des Bahnangebots in der Ostschweiz mit der zweiten Etappe von Bahn 2000 würde das Rheintal massgeblich profitieren.

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Die Regierung anerkennt die Forderung bezüglich schlanker Anschlüsse in den Knoten St.Gallen und Sargans und betrachtet es als Daueraufgabe, sich für dieses Anliegen einzusetzen. Die beiden Knotenpunkte sind bereits Bestandteil der Ostschweizer Forderungen zur zweiten Etappe von Bahn 2000 und für eine bessere Anbindung an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das Fahrplangefüge kann jedoch wegen bestehender Einspurstrecken und fehlender Infrastrukturausbauten zur Beschleunigung der Züge kurzfristig, d.h. auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2002, nicht angepasst werden.
2. Die sieben Ostschweizer Kantone haben ein gutes Angebotskonzept für die 2. Etappe von Bahn 2000 erstellt. Dessen Realisierung bedingt Investitionen im Rheintal, die bereits im Jahr 1987 in dem vom Volk beschlossenen Konzept Bahn 2000 enthalten waren. Die Regierung wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die zurückgestellten, für ein besseres Bahnangebot im Rheintal jedoch notwendigen Investitionen Eingang finden in die entsprechenden Botschaften des Bundesrates an die eidgenössischen Räte. Die Regierung ist überzeugt, dass im Rheintal der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs mit gezielten Investitionen erhöht werden kann.
3. Die Verlängerung der S-Bahnlinie Herisau-St.Gallen-Heerbrugg (S2) ins obere Rheintal hängt von der fahrplantechnischen Machbarkeit, vom Fahrgastpotential und von den verfügbaren finanziellen Mitteln ab. Eine Weiterführung der Züge bis bzw. ab Altstätten wäre zwar ohne Infrastrukturanpassungen machbar, hätte jedoch infolge längerer Stillstandzeiten und einer zusätzlichen notwendigen Zugskomposition jährlich wiederkehrende Kosten von rund 1,6 Mio. Franken zur Folge. Diese Mehrkosten lassen sich angesichts der zu erwartenden Nachfrage nicht rechtfertigen. Eine Verlängerung der S-Bahnzüge bis Buchs ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich, da mit der derzeitigen Fahrplanlage der REX-Züge die notwendigen Fahrplantrassen für weitere Züge auf der eingleisigen Strecke im Ober-rheintal fehlen. Am 12. Dezember 2001 hat der Verkehrsrat der Region St.Gallen der SBB den Projektauftrag für die erste Ergänzung der S-Bahn St.Gallen erteilt. Im Rahmen dieses Auftrages werden auch Erweiterungsmöglichkeiten im Rheintal geprüft und die notwendigen Infrastrukturanpassungen ermittelt. Angebote mit Infrastrukturausbauten könnten ab dem Jahr 2007 realisiert werden.
4. Die Regionalbahn Thurbo AG, eine Tochtergesellschaft der SBB und der Mittelthurgaubahn (MThB), übernimmt Mitte Dezember 2002 die Regionalverkehrslinien der SBB und der MThB in der nördlichen Ostschweiz und im süddeutschen Raum. Für den Regionalverkehr hat sie kürzlich rund 80 neue Pendelzüge bei der Fahrzeugindustrie bestellt. Diese neuen Fahrzeuge verfügen über komfortable behindertengerechte Einstiege, sind klimatisiert und mit geschlossenen Toilettensystemen ausgerüstet. Die Züge werden schrittweise in den Jahren 2003 bis 2007 auf den Linien der Thurbo AG in Betrieb genommen, so unter anderem auch auf den S-Bahnlinien Wil-St.Gallen-Altstätten (S1) und Herisau-St.Gallen-Heerbrugg (S2). Damit ist sichergestellt, dass im Rheintal in den nächsten Jahren modernste Fahrzeuge verkehren.

Im Fernverkehr, d.h. in den REX-Zügen St.Gallen-Rheintal-Chur, werden in der Regel heute schon jeweils drei moderne klimatisierte Reisezugwagen eingesetzt. Der Ersatz der älteren Fahrzeuge dieser Züge wird regelmässig bei den Verantwortlichen der SBB ange-mahnt. Da rund 60 Prozent der REX-Züge eigenwirtschaftliches Angebot der SBB sind und nur 40 Prozent der Züge als Regionalverkehrsangebot durch den Bund und die Kantone St.Gallen und Graubünden bestellt werden, ist der Einfluss des Kantons als Besteller ein-geschränkt. Die SBB machen gegenüber den Kantonen immer wieder geltend, dass sie derzeit nicht über genügend moderne Fahrzeuge verfügen.

22. Januar 2002

Wortlaut der Interpellation 51.01.74

Interpellation Signer-Altstätten : «Bahnangebot Rheintal / Schluss mit der Benachteiligung des Rheintals

Am 15. August 2001 sprach eine Delegation aus 40 Parlamentariern, Behördemitgliedern und Vertretern der Wirtschaft beim Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, Regierungsrat Dr. J. Keller, vor und hat ihren Unmut über die Benachteiligung des Rheintals im Bereich des Bahnangebotes zum Ausdruck gebracht und zugleich entsprechende Forderungen deponiert.

Die Bemühungen der Regierung für einen besseren Bahnverkehr in der Ostschweiz werden anerkannt. Dennoch bedarf es eines zusätzlichen Druckes an die Adresse der SBB, um die notwendige Aufmerksamkeit auch für das Rheintal zu erreichen. Auch das Rheintal erhebt Anspruch auf ein attraktives Angebot mit schlanken Anschlüssen, den gerechten Anteil am Investitionsvolumen in die Bahninfrastruktur und ebenbürtiges Wagenmaterial wie in der übrigen Schweiz.

Die Attraktivität der Bahn wird durch schnelle Verbindungen bestimmt. Schlanke Anschlüsse an das übergeordnete Netz (national und international), modernes, sauberes Wagenmaterial, angepasste Zubringer und Abnehmer durch Busse sowie einladende Bahnhöfe mit guter Infrastruktur sind eine zwingende Notwendigkeit.

Im heutigen Fahrplan sind die Anschlüsse in St.Gallen nach Zürich aus dem oberen Rheintal alles andere als attraktiv und demzufolge auch nicht frequenzfördernd. Die Erfahrungen zeigen, dass dort wo das Angebot stimmt, dieses auch angenommen wird.

Die S1 fährt ab Altstätten. Die Umsteigezeiten in St.Gallen nach Zürich betragen zwischen 15 und 21 Minuten! Die S2 mit besten Anschlüssen in St.Gallen fährt erst ab Heerbrugg. Der Rex-Rheintalexpress von Chur hat wiederum in St.Gallen Umsteigezeiten von 10 – 14 Minuten. Die Umsteigezeit in Sargans aus dem Rheintal Richtung Zürich beträgt gar zwischen 15 und 28 Minuten. Im Vergleich zu anderen Zugangslinien nach St.Gallen schneidet das Rheintal schlecht ab.

Verschiedene Gemeinden entlang der Rheintallinie haben zusammen mit den SBB namhafte Investitionen in die Bahnhofinfrastruktur getätigt oder sind unmittelbar daran, es zu tun. Andererseits lässt der seit Jahrzehnten geforderte Doppelspurausbau oder mindestens -teilausbau ohne jegliche Perspektiven auf sich warten. Im Gegenteil. An verschiedenen Orten werden Gleisinfrastrukturen verkleinert. Was nützen einladende Bahnhöfe ohne ein attraktives Bahnangebot?

In diesem Zusammenhang bitten wir die Regierung um die Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Anerkennt die Regierung die Forderungen des Rheintals bezüglich schlanker Anschlüsse an den Knotenpunkten St.Gallen und Sargans und ist sie bereit, diese Forderungen an die SBB so zu stellen, dass die Anpassungen bereits auf den nächsten Fahrplanwechsel Ende 2002 erfolgen können?
2. Ist sie bereit, den zugesicherten Anteil am Investitionsvolumen der SBB (Bahn 2000) für die Ostschweiz im Allgemeinen und für das Rheintal im Besonderen mit Nachdruck einzufordern?
3. Ist die Regierung bereit, auf den nächsten Fahrplanwechsel Ende 2002 die Verlängerung der S2 ins obere Rheintal, allenfalls bis Buchs, zu bestellen und über den Pool mitzufinanzieren?
4. Ist sie auch bereit, modernes und sauberes Wagenmaterial für die Rheintallinie einzufordern?»

26. September 2001