

Einfache Anfrage Tinner-Wartau vom 19. April 2013

## **Abwertung der Rheintallinie verhindern**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2013

Beat Tinner-Wartau möchte in seiner Einfachen Anfrage vom 19. April 2013 wissen, ob die Regierung die Aufwertung der Linie Chur-St.Gallen zu einer Fernverkehrsverbindung mit einem Halbstundentakt gemäss FABI/STEP unterstützt und wie sie die künftige Entwicklung der Rheintallinie beurteilt. Überdies interessiert ihn zu erfahren, wie sich die Regierung zu einem Abbau der Zugsbegleitung des Rheintalexpress stellt und ob sie bereit ist, sich bis zur Konzessionserneuerung finanziell für das bisherige Angebot zu engagieren.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Bundesvorlage FABI/STEP hat zum Ziel, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz langfristig mittels eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) sicherzustellen. In den Bauprogrammen werden die Infrastrukturschwerpunkte durch das Parlament periodisch gesetzt. Dank der voraussichtlichen Beschlüsse der eidgenössischen Räte sind auch 180 Mio. Franken für die Leistungssteigerung der Linie Chur-St.Gallen vorgesehen. Dadurch können die Engpässe (Trassierungskonflikte zwischen Fern-, Regional- und Güterverkehr) gelöst und Voraussetzungen für Angebotsverbesserungen geschaffen werden (Stichworte: Konzept Bahn-Y und Projekt FL.A.CH). Diese Infrastrukturanpassungen sind somit für alle öV-Produkte (Fern-, Regional- und Güterverkehr) von zentraler Bedeutung. Damit sind aber noch keine Entscheide hinsichtlich des bestellten Angebots verbunden. Dies ist Sache der SBB (Fernverkehr) bzw. von Bund und Kantonen (Regionalverkehr). Für die St.Galler Regierung und die Regierung des Kantons Graubünden besteht das vorrangige Ziel, dass spätestens mit Ablauf der Netzkonzession (Ende 2017) die Rheintallinie in den Fernverkehr überführt wird. Nach einer Intervention des Vorstehers des Volkswirtschaftsdepartements im Sommer 2011 und Gesprächen mit der SBB-Spitze im Januar 2012 wurde überdies zugesichert, bereits ein Jahr nach der Einführung der S-Bahn St.Gallen (Dezember 2013) eine Integration in den Fernverkehr zu prüfen. Voraussetzung dafür ist eine verbesserte Wirtschaftlichkeit, denn der Fernverkehr muss kostendeckend betrieben werden.

Anfang Juni 2013 wird der Rheintalexpress vollständig auf neue Doppelstock-Fahrzeuge der SBB umgestellt. Mit Einführung der neuen S-Bahn St.Gallen am 15. Dezember 2013 verkehrt das neue Rollmaterial auf der Linie Wil-St.Gallen-Chur mit deutlich beschleunigten Fahrzeiten. Während das heutige Rollmaterial aus technischen Gründen eine Zugsbegleitung erfordert, ermöglichen diese neuen Fahrzeuge, sich künftig auf Stichkontrollen zu konzentrieren. Die SBB erwarten eine deutliche Fahrgastzunahme und sind wie erwähnt bereit, eine vollständige Finanzierung des neuen Angebots durch den Fernverkehr ein Jahr nach Einführung der S-Bahn St. Gallen zu prüfen. Von einer generellen Rückstufung der Rheintallinie in den Regionalverkehr kann keine Rede sein, schon gar nicht per Juni 2013. Diesbezügliche Absichten hat niemand. Die Kantone würden dies auch niemals akzeptieren, denn sie hätten dann höhere finanzielle Lasten zu tragen.

Die Einführung der neuen S-Bahn St.Gallen 2013 bringt der Rheintaler Bevölkerung markante Verbesserungen mit neuem Rollmaterial, modernisierten Bahnhöfen und stark ausgebautem Fahrplanangebot. So verkehren ab Mitte Dezember 2013 neben dem beschleunigten Rheintalexpress stündlich vier statt drei Züge nach St.Margrethen, drei statt zwei nach Altstätten und zwischen Altstätten, Buchs und Sargans ergänzt die neue S-Bahnlinie (S4) den stündlichen Rheintalexpress zum Halbstundentakt. Sämtliche Fahrzeuge werden über elektronische Fahrgastin-

formationen, Videokameras, Wechselsprechanlagen und transparente Innenräume verfügen. Sie erfüllen damit hohe Kundenanforderungen in Bezug auf Information, Kommunikation und Sicherheitsgefühl.

Wie sieht heute die Konzession aus? Die SBB sind über die Fernverkehrskonzession verpflichtet, mit dem Rheintalexpress ein zweistündliches Angebot eigenwirtschaftlich zu führen. Die Verdichtung zum Stundentakt muss heute durch die Besteller, d.h. die Kantone St.Gallen und Graubünden und den Bund, als Regionalverkehrsleistung bestellt und finanziell abgegolten werden. Die Finanzierung des Rheintalexpress erfolgt aktuell je hälftig durch den Fernverkehr und den Regionalverkehr.

Die bestehenden Fahrzeuge, welche im Rheintalexpress eingesetzt werden, haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und genügen in keiner Weise den heutigen Kundenbedürfnissen. Zudem entspricht das Rollmaterial nicht den Vorschriften des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes. Die Kantone St.Gallen und Graubünden als Besteller der Regionalverkehrsleistungen haben sich bereits seit längerer Zeit bei den SBB für einen raschen Ersatz der veralteten Fahrzeuge eingesetzt.

Die angestrebte Integration der heute bestellten Leistungen des Rheintalexpress in den Fernverkehr hängt stark von der zukünftigen Wirtschaftlichkeit des neuen Produkts ab. Gelingt es nicht, das Produkt eigenwirtschaftlich zu gestalten, so ist das Ziel einer Integration in den Fernverkehr in Frage gestellt. Mit der Integration in den Fernverkehr ist die Produktdeklaration (InterCity, InterRegio, RegioExpress) und damit auch die Frage der Serviceleistungen (konkret: dauerhafte Zugsbegleitung oder Stichkontrollen) – wie bei den übrigen Fernverkehrsangeboten üblich – Sache der SBB. Es ist nicht so, dass Fernverkehr automatisch zu einem Angebot von dauerhafter Zugsbegleitung führt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Es ist das vorrangige Ziel der Regierung, dass die Verbindung Chur-St. Gallen spätestens Ende 2017 integral in die Fernverkehrsnetzkonzession überführt wird. Die SBB haben eine Prüfung dieses Anliegens ein Jahr nach Start der neuen S-Bahn St. Gallen zugesichert. Voraussetzung ist eine verbesserte Wirtschaftlichkeit. Ist die Linie Teil der Fernverkehrsnetzkonzession, haben die SBB auch über die Gestaltung des Angebots (Halbstundentakt) zu entscheiden. Die Regierung unterstützt den Halbstundentakt im REX-Fernverkehrsangebot, wie er nach der Umsetzung des 1. Ausbauschnitts von FABI/STEP mit den zusätzlich aufgenommenen 180 Mio. Franken für die Beseitigung von Trassierungskonflikten ermöglicht werden soll.
2. Weder die SBB noch die Kantone haben die Absicht, die Rheintallinie als generelle Regionalverkehrslinie zu klassieren. Dies würde der Kanton St. Gallen keinesfalls akzeptieren. Der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements hat anfangs März 2013 den SBB angeboten, dass der Kanton weiterhin den gleichen Betrag wie heute für die Zugsbegleitung leistet – dies unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Regierung. Allerdings müsse dann die Integration in die Fernverkehrskonzession per Ende 2017 zugesichert werden. Eine vollständige Finanzierung ohne Einbezug von SBB und Bund kann aber nicht in Frage kommen. Was die Gesamtkosten für den REX anbelangt, ist zu beachten, dass mit der Inbetriebnahme der neuen Doppelstockkompositionen erheblich höhere Fahrzeugkosten (Abschreibungen und Zinsen) resultieren. Die Gesamtabgeltung für den Rheintalexpress wird im Vergleich zur aktuellen Abgeltung in etwa gleich bleiben.

Die Regierung wäre im Grundsatz bereit, den heutigen Kantonsbeitrag für die (Einer-)Zugsbegleitung zu leisten, sofern die anderen Finanzierungspartner (Bund und SBB) ebenfalls ihre heutigen Beiträge leisten würden. Dies lehnt die SBB indessen aus präjudiziellen bzw. finanzi-

ellen Gründen ab, wobei auch die vom Kanton formulierten Randbedingungen (Fernverkehrskonzession 2017) gemäss SBB nicht entscheidrelevant sind. Auch der Bund zeigt aufgrund der generellen Finanzierungsengpässe beim Regionalen Personenverkehr keinerlei Bereitschaft in eine solche Finanzierung einzusteigen.