

Einfache Anfrage Altenburger-Buchs vom 5. Oktober 2009

Abwertung der Rheintallinie

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. November 2009

Ludwig-Altenburger-Buchs stellt in seiner Einfachen Anfrage vom 5. Oktober 2009 Fragen im Zusammenhang mit einem möglichen kondukteurlosen Betrieb des Rheintalexpress zwischen St.Gallen und Chur. Im Weiteren erkundigt er sich nach der Finanzierung dieses Bahnangebots.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die SBB planen im Rheintal in enger Zusammenarbeit mit Bund und Kanton einen Ausbau des Bahnangebots. Der neue HGV-Fahrplan wird neben Reisezeitverkürzungen dank optimierten Zugumläufen auch wesentliche Einsparungen im Betrieb des Rheintalexpress erlauben. Es ist vorgesehen, dass der Rheintalexpress ab Ende 2013 mit bis zu 160 km/h und mit modernsten Doppelstocktriebzügen geführt wird. Diese werden derzeit im Auftrag der SBB in Altenrhein hergestellt. Die ganze Fahrzeugserie ist schwergewichtig für den Einsatz in der S-Bahn Zürich bestimmt und wird deshalb technisch für den kondukteurlosen Betrieb ausgerüstet. Zwischen St.Gallen und Chur verpflichtet die Fernverkehrskonzession bis Ende 2017 die SBB zu einem zweistündlichen Fernverkehrsangebot, unabhängig vom eingesetzten Rollmaterial. Angesichts dieser Verbesserungen kann von einer Rückstufung der Verbindung St.Gallen–Chur keine Rede sein.
2. Die Regierung geht zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass der Rheintalexpress gemäss Fernverkehrskonzession bis Ende 2017 ein wenigstens zweistündliches Fernverkehrsangebot bleibt beziehungsweise sich der Fernverkehr weiterhin wenigstens zur Hälfte an der Finanzierung ungedeckter Kosten beteiligt. Nach geltenden Produktstandards verkehren die Züge des Fernverkehrs mit Konduktorbegleitung. Sollte die SBB die geltende Fernverkehrskonzession oder die Produktstandards auf der Strecke St.Gallen–Chur einseitig zurückstufen wollen, würde sich die Regierung im Rahmen der rechtlichen und politischen Verfahren dagegen zur Wehr setzen.
3. Der stündliche Rheintalexpress kann mit dem heutigen Fahrplan und Produktionskonzept nicht kostendeckend produziert werden. Die ungedeckten Kosten werden je zur Hälfte durch den Regionalverkehr und den Fernverkehr getragen. Der Regionalverkehrsanteil wird durch eine Bestellung der Kantone St.Gallen und Graubünden mit dem Bund getragen, den Fernverkehrsanteil finanzieren die SBB. Mit dem umlaufoptimierten Konzept können die ungedeckten Kosten des Rheintalexpress gemäss SBB-Richtofferte gesamthaft deutlich gesenkt werden. Eine vollständige Verschiebung vom Fern- in den Regionalverkehr hätte zur Folge, dass die verbleibenden ungedeckten Kosten durch die Kantone alleine zu tragen wären.
4. Der in S-Bahnsystemen übliche kondukteurlose Betrieb hat nach Angaben der SBB keine Auswirkungen auf die Sicherheit der Fahrgäste. Die SBB verfolgen seit 2003 eine Sicherheitsstrategie, die auf einem Mix verschiedener Massnahmen basiert. Dazu zählen die Videoüberwachung in den Zügen und auf den Bahnhöfen, die personelle Präsenz durch Bahnpolizei und Präventionsassistenten sowie Kooperationen mit anderen Sicherheitsorganen wie Grenzwachkorps und Kantonspolizei.

St.Gallen und Chur sind Stützpunkte der Bahnpolizei und der Objektschutz der Firma Securitrans ist neu in St.Gallen stationiert. Eine Bahnhofpatenschaft besteht in Buchs und soll auf weiteren Bahnhöfen aufgebaut werden. Bahnhofpaten sorgen nach dem Motto «Hinsehen statt Wegschauen» für ein gutes Klima rund um den Bahnhof und steigern durch ihre Präsenz das subjektive Sicherheitsgefühl der Passanten. Sie leisten aber auch Passanten am Bahnhof Hilfe. Mit all diesen Massnahmen wird nicht nur im Rheintalexpress, sondern auch auf den ohne Kondukteure verkehrenden S-Bahnzügen und an unbesetzten Bahnhöfen eine hohe Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs im Rheintal gewährleistet.

Der Kanton, die SBB und die weiteren Transportunternehmen messen der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs einen hohen Stellenwert bei. Auf Initiative des Kantons wurde in mehreren Workshops mit den Transportunternehmen ein gemeinsames Vorgehen in Bezug auf die Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im Regionalverkehr im Kanton erarbeitet. Das 4. öV-Programm 2009 bis 2013 berücksichtigt entsprechende finanzielle Konsequenzen für den Kanton.

5. Der Einsatz der modernen Doppelstocktriebzüge erfolgt zusammen mit der Inbetriebnahme der Streckenausbauten für den HGV-Anschluss und die S-Bahn St.Gallen auf Ende 2013. Die erwähnten Verbesserungen im Rheintal werden zu diesem Zeitpunkt umgesetzt, ungeachtet ob die Züge weiterhin teilweise dem Fernverkehr oder im Rahmen einer Neuordnung der Zuständigkeiten nur dem Regionalverkehr zugeordnet werden. Die Region und damit die Kundinnen und Kunden profitieren unabhängig von der Finanzierungslösung von einem wesentlich besseren Angebot.

Laut Angaben der SBB würden die Kantone und der Bund als Besteller mit einer allfälligen vollständigen Verschiebung des Rheintalexpress zum Regionalverkehr mehr Einfluss erhalten. Ein Entscheid über die Zuordnung des künftigen Rheintalexpress Chur–Wil auf einen einzigen Geschäftsbereich der SBB wird aber erst auf Ablauf der Fernverkehrskonzeption Ende 2017 notwendig sein und steht in engem Zusammenhang mit der Weiterentwicklung und Finanzierung des Gesamtangebots im Korridor Zürich–St.Gallen–Chur ab 2018.

6. Die aufgezeigten Verbesserungen sind das Ergebnis einer engen und partnerschaftlichen Zusammenarbeit von Kanton und SBB. Diese fruchtbare Partnerschaft bildet die Basis für weitere Infrastrukturvorhaben und Angebotsverbesserungen im Kanton St.Gallen. So führen die mit der S-Bahn St.Gallen 2013 geplante Erhöhung der Zugskilometer um rund 30 Prozent und die zusätzlichen schnellen Intercity-Verbindungen nach St.Gallen zu einer deutlichen Erweiterung des Bahnangebots in der Ostschweiz. Nachdem die SBB bereits viele neue Züge in der Ostschweiz herstellen lassen, planen sie in St.Gallen unter anderem auch eine neue Serviceanlage für den Fernverkehr.

Die Regierung unterstützt das unternehmerische Engagement der SBB im Kanton St.Gallen. Von einem Abbau und einer deswegen notwendigen «Rückkehr der SBB in die Ostschweiz» kann nicht die Rede sein. Kanton und SBB setzen gemeinsam auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Die spezifischen Standortfaktoren und konkreten Ausbauprojekte sprechen nicht nur für einen Verbleib, sondern auch für die Schaffung von neuen SBB-Arbeitsplätzen in der Ostschweiz.