

Interpellation Gut-Buchs / Tanner-Sargans / Tinner-Wartau / Wehrli-Buchs / Warzinek-Mels  
vom 26. Februar 2013

## **Zukunft der Rheintallinie jetzt sichern**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2013

Daniel Gut-Buchs, Jörg Tanner-Sargans, Beat Tinner-Wartau, August Wehrli-Buchs und Thomas Warzinek-Mels erkundigen sich nach den Kosten für die Zugsbegleitung und den Sicherheitsdienst beim Rheintalexpress im Zusammenhang mit der geplanten Umstellung der Zugsbegleitung von Dauer- auf Stichkontrollen. Zudem möchten sie wissen, welche Einsparungen durch die Umstellungen erzielt werden und ob die Sicherheit der Fahrgäste weiterhin gewährleistet werden kann.

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 Grundlagen für die Angebotsverbesserung (Stichworte: Konzept Bahn-Y und Projekt FL.A.CH) gelegt werden. 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 im Fernverkehr (Ende 2017) der Rheintalexpress vollständig in den Fernverkehr überführt wird. 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 die neuen Fahrzeuge, sich künftig auf Stichkontrollen zu konzentrieren. Die SBB erwarten eine deutliche Fahrgastzunahme und sind bereit, eine vollständige Finanzierung des neuen Angebots durch den Fernverkehr ein Jahr nach Einführung des neuen Angebots zu prüfen.

Die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 bringt der Rheintaler Bevölkerung markante Verbesserungen mit neuem Rollmaterial, modernisierten Bahnhöfen und stark ausgebautem Fahrplanaangebot. 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 eine neue S-Bahnlinie S4 der Südostbahn AG den stündlichen Rheintalexpress zum Halbstundentakt. Sämtliche Fahrzeuge werden über elektronische Fahrgastinformationen, Videokameras, Wechselsprechanlagen und transparente Innenräume verfügen. Sie erfüllen damit hohe Kundenanforderungen in Bezug auf Information, Kommunikation und Sicherheitsgefühl.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die SBB sind über die Fernverkehrskonzession verpflichtet, mit dem Rheintalexpress ein zwei-stündliches Angebot eigenwirtschaftlich zu führen. Die Verdichtung zum Stundentakt wird heute durch die Kantone St.Gallen und Graubünden sowie den Bund als Regionalverkehrsleistung bestellt und finanziell abgegolten. Die Finanzierung des Rheintalexpress erfolgt aktuell je hälftig durch den Fernverkehr und den Regionalverkehr. Die Gesamtkosten der bestehenden, technisch bedingten Einer-Zugsbegleitung betragen derzeit rund 2,1 Mio. Franken pro Jahr. Auf den bestellten Regionalverkehr entfallen rund 1 Mio. Franken. Diese werden zu 52 Prozent durch den Bund, zu 45 Prozent durch den Kanton St.Gallen und zu 3 Prozent durch den Kanton Graubünden getragen.

Die Beibehaltung der Kondukteure hätte im heutigen Finanzierungsregime mit dem neuen Fahrplanangebot des Rheintalexpress ab 2014 auf dem Abschnitt St.Gallen-Chur Kosten bei einer Einer-Zugsbegleitung von jährlich 2,8 Mio. Franken (ca. 20 Stellen) und bei einer Doppel-Zugsbegleitung von jährlich 4,9 Mio. Franken (ca. 36 Stellen) zur Folge. Dies deshalb, weil sich die Gesamtkosten durch eine Begleitung mit zwei statt einem Kondukteur gemäss einer neuen Grundsatzvereinbarung der Zugpersonalverbände wesentlich erhöhen. Gegenüber den Kosten im heutigen Fahrplan ergeben sich auch bei der Einer-Zugsbegleitung höhere Kosten, da sich mit den neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Rheintalexpress im Bahnhof St.Gallen ab dem Fahrplan 2014 ungünstigere Voraussetzungen für die Personaleinteilung ergeben. Ohne Mitfinanzierung durch SBB und Bund ist dieser Mitteleinsatz alleine für die Bestellerkantone nicht tragbar.

2. Die SBB waren verpflichtet, den Bestellern bis Ende April 2013 eine Offerte für die ungedeckten Kosten der bestellten Leistungen des Rheintalexpress zu unterbreiten. Die SBB müssen in der Offerte nachweisen, welche Kosten für die Stichkontrollen und die Sicherheitsdienstleistungen in den Jahren 2014/2015 anfallen werden. Gemäss Auskunft der SBB betragen diese Kosten für den Rheintalexpress Wil–St.Gallen–Chur rund 0,7 Mio. Franken pro Jahr. Diese Kosten bzw. Abgeltungen werden zwischen Fern- und Regionalverkehr geteilt (etwa 40 Prozent Fern- und 60 Prozent Regionalverkehr). In den anschliessenden Offertverhandlungen zwischen den Bestellern und den SBB wird auch das offerierte Konzept für die Stichkontrollen und Sicherheitsleistungen auf seine Wirksamkeit (Einnahmensicherung und Passagiersicherheit) und den wirtschaftlichen Mitteleinsatz hin überprüft und gegebenenfalls in einer überarbeiteten Offerte korrigiert.
3. 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 Inbetriebnahme der neuen Doppelstockkompositionen hat unter anderem zur Folge, dass die Gesamtkosten für den Rheintalexpress durch höhere Fahrzeugkosten (Abschreibungen und Zinsen) markant steigen. Dem gegenüber werden die Kosten durch die Umstellung von Dauer- auf Stichkontrollen gesenkt. Dies führt dazu, dass die Abgeltung für die Regionalverkehrsleistungen in etwa stabil bleiben wird. Das neue Fahrplankonzept der S-Bahn St.Gallen ermöglicht ab 15. Dezember 2013 einen effizienteren Einsatz der Fahrzeuge und eine Verlängerung des Rheintalexpress von St.Gallen nach Wil. Die Gesamtabgeltung für den Rheintalexpress wird einschliesslich dieser Zusatzleistung (Verlängerung nach Wil) im Vergleich zur aktuellen Abgeltung in etwa gleich bleiben. Durch die Effizienzsteigerungen kann der Kanton St.Gallen mit dem gleichen Abgeltungsbetrag somit zusätzliche Leistungen bestellen.

4. Der Einsatz der neuen Fahrzeuge führt dazu, dass die heute technisch bedingte Zugsbegleitung durch neue Lösungen abgelöst wird. Der Regierung ist bekannt, dass im Rheintal auch an Bahnhöfen spezifische Sicherheitsprobleme bestehen, denen schon in der Vergangenheit teilweise nur unter Beizug weiterer Sicherheitskräfte zu begegnen war. Dabei gehörte es schon bisher nicht zu den Aufgaben der Zugbegleitung, als Sicherheitsorgan mit polizeilichen Befugnissen und dem Recht zu Zwangsmassnahmen zu fungieren. Sowohl in den Zügen als auch an den Bahnhöfen ist in erster Linie die Transportpolizei für die Gewährleistung der Sicherheit verantwortlich. Die Zuständigkeiten der Kantonspolizei beschränken sich auf den öffentlichen Raum, wie die Regierung bereits bei der Beantwortung der Einfachen Anfrage 61.12.21 «Kein Serviceabbau auf der Rheintallinie» aufgezeigt hat.

Die Regierung ist bestrebt, in enger Zusammenarbeit mit den SBB, dem Kanton Graubünden und der Kantonspolizei im Rheintal für ein lagegerechtes Sicherheitsdispositiv zu sorgen. Die Sicherheit soll in den Zügen durch ein umfassendes Sicherheitskonzept mit genügend Ressourcen gewährleistet werden. Die klassischen Kondukteure können hierzu selbst in Zweierbesetzung keinen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der objektiven Sicherheit leisten. Unbestritten ist aber, dass für einen Teil der öV-Kunden Zugsbegleiter das subjektive Sicherheitsgefühl verbessern.

5. 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 – wie bei den übrigen Fernverkehrsangeboten üblich – Sache der SBB. Es ist nicht so, dass Fernverkehr automatisch zu einem Angebot von dauerhafter Zugsbegleitung führt. Vergleichbare Fernverkehrslinien in der Schweiz sind:
- Genève–Lausanne–Vevey/Romont (ab 2013);
  - Bern–Romont–Palézieux (ab 2013);
  - Biel–La Chaux-de-Fonds (seit 2012);
  - Aarau–Zürich (seit 2012);
  - Zürich–Schaffhausen (ab 2013);
  - Zürich–Chur (ab 2014);
  - Bern–Burgdorf–Olten (seit 2012);
  - Bern–Biel (ab 2014).