

Interpellation Gemperle-Goldach / Gschwend-Altstätten (51 Mitunterzeichnende)  
vom 27. September 2006

## **Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr im Rheintal**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. Januar 2007

Felix Gemperle-Goldach und Meinrad Gschwend-Altstätten erkundigen sich im Rahmen einer gleichlautenden Anfrage an die Regierungen im Fürstentum Liechtenstein, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen, welche Vorstellungen zur Verbesserung der Situation im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr bestehen.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Es obliegt primär dem Land Vorarlberg, das weitere Vorgehen in Bezug auf die S18 bzw. allfällige Alternativlösungen zu definieren. Gemäss dem neuen Vorarlberger Verkehrskonzept ist hierzu ein konsensorientiertes Planungsverfahren vorgesehen. Nach Aussage des zuständigen Landrats wird der öffentliche Verkehr eine wesentliche Rolle spielen. In diesem Rahmen gehen sowohl Vorarlberg wie St.Gallen davon aus, dass auch kurz- bis mittelfristig realisierbare Massnahmen zum Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs realisiert werden.
2. Möglichkeiten für einen Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Vorarlberg und St.Gallen bestehen sowohl auf der Verbindung via St.Margrethen als auch via Buchs. Für die Verbindung St.Margrethen–Bregenz wird der Ausbaubedarf derzeit im Rahmen eines Interreg-Projekts konkretisiert, an dem die österreichische Bundesbahn (ÖBB), das österreichische Bundesverkehrsministerium, das Land Vorarlberg und der Kanton St.Gallen beteiligt sind. Der Ausbau der Bahnstrecke dient sowohl der verbesserten Verbindung Zürich–St.Gallen–Bregenz–München als auch Verbesserungen im grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr. Im Rahmen der nächsten Ausbautetappe für die S-Bahn St.Gallen wird eine neue Linie St.Gallen–St.Margrethen geprüft, die als Option nach Bregenz verlängert werden könnte. Direkte Züge zwischen St.Margrethen und Dornbirn sind von Vorarlberg vorerst nicht geplant, bei entsprechendem Bedarf könnte längerfristig aber auch diese Relation befahren werden. Für den Güterverkehr besteht eine entsprechende Verbindungsschleife.
3. Konkrete Planungen für zusätzliche grenzüberschreitende Buslinien zwischen Vorarlberg und St.Gallen bestehen auf der Verbindung Lustenau–Heerbrugg. Mit der Umsetzung der Ausbaumassnahmen auf der Rheintalstrecke für den HGV-Anschluss und die S-Bahn St.Gallen könnte mittelfristig auch eine neue Buslinie Oberriet–Feldkirch das Angebot zweckmässig ergänzen. In beiden Fällen ist eine enge Abstimmung mit dem Landbus Vorarlberg erforderlich, da die Linien grösstenteils auf Vorarlberger Gebiet verlaufen. National unterschiedliche Regelungen für die Finanzierung des Regionalverkehrs, die notwendige finanzielle Beteiligung der Gemeinden und gesetzliche Einschränkungen an der EU-Ausgangsgrenze erschweren den grenzüberschreitenden Busverkehr. Beim grenzüberschreitenden Busverkehr zwischen Liechtenstein und St.Gallen hat Liechtenstein Bus per 10. Dezember 2006 das Angebot nach Buchs, Sevelen und Sargans noch einmal deutlich verbessert und auf die Bahn- und Busanschlüsse abgestimmt. Das Angebot wird vollumfänglich durch Liechtenstein finanziert. Aufgrund der Zoll- und Währungsunion bestehen im grenzüberschreitenden Busverkehr mit Liechtenstein keine gesetzlichen Einschränkungen.

4. Die Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit sind neben der reinen Fahrplanzeit ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Im Gegensatz zum Schienenverkehr verkehren Busse nur in Ausnahmefällen auf separaten Fahrspuren. Im Mischverkehr ist der Busverkehr mitbetroffen von Stausituationen beim Individualverkehr. Beim grenzüberschreitenden Busverkehr stellen die Stausituationen am Zoll eine besondere Herausforderung dar. Auch erweist es sich als Nachteil, dass das österreichische und schweizerische Autobahnnetz nicht direkt über Hochleistungsstrassen, sondern über zeitweise überlastete Ortsdurchfahrten miteinander verknüpft sind. Vorab auf dem vorarlbergischen und liechtensteinischen Hauptstrassennetz kommt es während den Verkehrsspitzen der Pendler und Ferienreisenden häufig zu Stausituationen, denen der Bus nicht ausweichen kann. Weil der Bau von weiteren separaten Busspuren oder die Priorisierung von Linienbussen an Lichtsignalen aus räumlichen und finanziellen Gründen nur beschränkt möglich sind, soll das Bussystem kurz- und mittelfristig insbesondere durch eine bessere Verknüpfung mit grenzüberschreitenden Bahnangeboten sowie die Nutzung von Nebenzollstellen beschleunigt und die Fahrplanstabilität erhöht werden. Längerfristig ist auch im Interesse des öffentlichen Busverkehrs eine Entlastung stauanfälliger Ortsdurchfahrten und Zollübergänge durch den Bau von geeigneten Entlastungsstrassen für übergeordnete Verkehrsverbindungen anzustreben.
5. Mit unseren Nachbarn in Vorarlberg und Liechtenstein besteht schon seit Jahren eine bewährte länderübergreifende Zusammenarbeit gerade auch in Verkehrsfragen und insbesondere in Bezug auf den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr. Gemeinsame Konzepte, Studien und Projekte sind daraus entstanden, weitere befinden sich derzeit in Arbeit. Im Bereich der Analyse und Konzeption bestehen gute Grundlagen, und die daraus abgeleiteten Massnahmenvorschläge sind länderübergreifend aufeinander abgestimmt. In Bezug auf die Förderungsmassnahmen beim öffentlichen Verkehr werden gleiche Zielsetzungen verfolgt. Naturgemäss liegt der Schwerpunkt der Massnahmen auf Verbesserungen im Verkehr innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaft. Dem grenzüberschreitenden Verkehr wird aber im ganzen Rheintal Gewicht beigemessen, weil der Modalsplit hier deutlich geringer ist als beim Binnenverkehr und mengenmässig ein beachtliches Volumen umfasst. Um die Situation nachhaltig zugunsten des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen, müssen nicht weitere Analysen und Konzepte erstellt und Ziele aufeinander abgestimmt werden. Vielmehr geht es darum, gemeinsam identifizierte Verbesserungsvorschläge im Rahmen der jeweiligen Gebiets- und Aufgabenzuständigkeiten mittels Finanzierungsbeschlüssen und unter Einbezug nationaler Förderinstrumente koordiniert umzusetzen.
6. Im Rahmen einer gemeinsam von Vorarlberg, Liechtenstein und St.Gallen finanzierten Machbarkeitsstudie für eine grenzüberschreitende S-Bahn zwischen Feldkirch und Sargans wird derzeit auch der Ausbaubedarf auf der ÖBB-Strecke Buchs–Feldkirch untersucht. Die Arbeiten werden begleitet von einem trilateralen Lenkungsausschuss mit Vertretern der für die Infrastruktur zuständigen Bundesministerien und Bundesbahnen. Ausgehend von einer Marktanalyse und einem Angebotskonzept wird die hierfür notwendige Infrastruktur aufgezeigt. Doppelspurausbauten sind direkt vom Angebotskonzept und den sich daraus ergebenden Zugsbegegnungen auf der heute einspurigen Strecke abhängig. Gemäss den bisher vorliegenden Ergebnissen ist an dieser Strecke kein durchgehend zweigleisiger Ausbau erforderlich, wohl aber die Schaffung zusätzlicher Begegnungsmöglichkeiten bzw. Doppelspurinseln. Gestützt auf einen Staatsvertrag aus dem Jahr 1870 besitzt die ÖBB in Abweichung vom Territorialitätsprinzip die Konzession zum Bau und Betrieb der trinationalen Bahnstrecke von Feldkirch nach Buchs. Der Ausbau der Strecke liegt zwar im Interesse, nicht aber in der finanziellen Zuständigkeit der Schweiz. In einer am 24. Mai 2006 in Wien paraphierten, aber noch nicht unterzeichneten trilateralen Vereinbarung wird die Zusammenarbeit bei der Modernisierung der Eisenbahnstrecke Sargans–Buchs–Feldkirch zum gemeinsamen Ziel erklärt. Neu und abweichend vom Staatsvertrag von 1870 soll grundsätzlich jede Vertragspartei für die Finanzierung der auf ihrem Territorium zu realisierenden Massnahmen zuständig sein. Gemäss derzeitigem Planungsstand zeichnet sich auch die Zweckmässigkeit von Doppelspurausbauten im schweizerischen

Abschnitt Buchs–Sargans ab. Die Regierung wird sich gemeinsam mit den anderen Partnern und im Rahmen der Zuständigkeiten für die Aufnahme der erforderlichen Massnahmen in die Ausbauprogramme der Schweizerischen und Österreichischen Bundesbahnen einsetzen.

7. Der bestehende Tarifverbund Ostwind bietet für Abonnemente verbundüberschreitende Lösungen mit Liechtenstein und Vorarlberg an. Im Einzelreiseverkehr gilt mit Liechtenstein der so genannte Direkte Verkehr der Transportunternehmen, d.h. es können zwischen Bahn- und wichtigen Busstationen in der Schweiz und Liechtenstein Einzelbillette gelöst werden und das Schweizer Halbtaxabo und Generalabo wird anerkannt. Die Verbundtarife werden heute vor allem in Liechtenstein, aber auch in Vorarlberg stark verbilligt, während im Tarifverbund Ostwind primär die Durchtarifizierungsverluste sowie die im nationalen Tarif unterschiedlichen Tarifniveaus von Bus und Bahn nach eidgenössischem Transportgesetz von Gemeinden und Kantonen mittels Tarifausgleichszahlungen kompensiert werden müssen. Eine generelle Durchtarifizierung von Verbundtarifen dürfte unter den gegebenen Voraussetzungen nur schwer zu realisieren sein. Als wichtig und dringlich erachtet die Regierung allerdings die gegenseitige Vermarktung wichtiger Tarifangebote der jeweiligen Nachbarverbunde und -länder. Der Tarifverbund Ostwind sowie die Fachleute der kantonalen Verwaltung sind beauftragt, in diese Richtung gemeinsam mit den Partnern nach kundenfreundlichen und rasch umsetzbaren Lösungen zu suchen.