

Gerne möchte Ich die Fragen von Herrn Kantonsrat Tischhauser im Namen des Regierungsrats wie folgt beantworten:

1. Einleitenden Bemerkungen

Für den Regierungsrat ist klar, dass für die Anschlüsse in St.Gallen von und nach Teufen, Bühler und Gais Verbesserungsbedarf besteht. Allerdings sind Verbesserungen aufgrund verschiedener Abhängigkeiten nicht kurzfristig möglich, sondern es ist ein Prozess, der massgeblich von weiteren Infrastrukturausbauten abhängt, wie die nachfolgenden Antworten zeigen.

Ausserdem ist anzumerken, dass sich die Umsteigezeiten für Reisende aus Teufen, Bühler und Gais vom und auf den schnellen Fernverkehr in St.Gallen nicht derart verschlechtert haben, wie dies in der Interpellation dargestellt wird.

Denn es fehlen die Vergleiche mit dem ¼-h-Takt, der zu Hauptverkehrszeiten gute Anschlüsse für Teufen ermöglicht. Dazu kommen die Eilzüge, die am Abend auch für Bühler und Gais gute Anschlüsse vom schnellen Fernverkehr aus Richtung Zürich herstellen. Und zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass die Appenzeller Bahnen (AB) in der Hauptverkehrszeit am Morgen von 6 bis 9 Uhr einen vom ordentlichen Takt abweichenden Fahrplan fahren, der in St.Gallen gute Anschlüsse in alle Richtungen, insbesondere auch auf den schnellen Fernverkehr, ermöglicht. Dazu wurde das ganze Fahrplangefüge zwischen Appenzell und St.Gallen leicht vorverschoben, weil am Morgen sechsmal mehr Fahrgäste in Richtung Zürich reisen als umgekehrt.

Grundlage für die Antwort des Regierungsrates ist das Angebotskonzept für die Jahre 2021–2035, das die AB im Juni 2020 vorgelegt hat. Diesem Angebotskonzept hinterlegt ist der aktuell gültige Referenzfahrplan der SBB (Stand März 2020) für den Ausbauschnitt 2035, der für den Fernverkehr und die wichtigsten S-Bahnen verbindlich ist. In diesem Angebotskonzept wird aufgezeigt, wie die AB das Fahrplanangebot über die nächsten 15 Jahre entwickelt und welcher Infrastrukturbedarf damit verbunden ist.

Das Angebotskonzept wird bis Ende 2020 aufgrund der Thematik rund um die Ortsdurchfahrt Teufen mit einer Zusatzstudie verifiziert. Anschliessend soll zwischen den Kantonen, dem Bund und den Appenzeller Bahnen eine Absichtserklärung über die Fahrplangestaltung und die dafür erforderlichen Infrastrukturmassnahmen abgeschlossen werden.

2. Beantwortung der Fragen

Antwort auf Frage 1: Ist der Regierungsrat bereit, als Besteller und wesentlicher Finanzierer der Bahndienstleistungen seine Interessen gemäss Regierungsprogramm und den oben aufgeführten Punkten bei der Fahrplangestaltung geltend zu machen?

Der Regierungsrat respektive das zuständige Departement Bau und Volkswirtschaft nimmt im Rahmen des Bestell- und Fahrplanverfahrens zusammen mit den Nachbarkantonen St.Gallen und Appenzell Innerrhoden bereits heute Einfluss auf die Fahrplangestaltung und setzt sich dafür ein, dass die richtigen Prioritäten gesetzt werden.

Antwort auf Frage 2: Ist der Regierungsrat bereit, seinen Einfluss wahrzunehmen, damit die ehemals guten Verbindungen der Gemeinden Gais, Bühler, Teufen an die Schnellzüge des Fernverkehrs wiederhergestellt werden?

Der Regierungsrat resp. das zuständige Departement ist bestrebt, zusammen mit der AB und den Nachbarkantonen die Fahrpläne stets zu optimieren, so auch die Anschlüsse auf und von den Fernverkehrszügen in St.Gallen.

Der Fokus in der Fahrplangestaltung liegt aber nicht alleine bei den Anschlüssen an die Fernverkehrszüge, sondern es stehen funktionierende Transportketten über die ganze Woche und in beide Richtungen im Vordergrund. Aufgrund der unterschiedlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regional- und Fernverkehrszüge verteilt über die ganze Stunde ist es nicht möglich, im Knoten St.Gallen auf alle Zugverbindungen optimale Anschlüsse zu gewährleisten. Es sind Prioritäten zu setzen. Das war auch vor Einführung der DML (Durchmesserlinie) schon so. Aufgrund der aktuellen Umsteigebeziehungen sind Zielkonflikte unvermeidbar.

Antwort auf Frage 3: Ist der Regierungsrat bereit, seinen Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass bei der Fahrplan-Planung die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden angemessen gewichtet werden?

Wie zur Frage 2 bereits ausgeführt, berücksichtigen die Kantone und die Appenzeller Bahnen in der Fahrplangestaltung bereits heute auch die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden.

Antwort auf Frage 4: Mit einer zwei Minuten früheren Ankunft in St. Gallen kann die Anschlusssituation bereits deutlich verbessert werden. Wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass diese einfach zu realisierende Massnahme auf die Fahrplanänderung im Dezember 2020 umgesetzt wird?

Nein. Zum einen kann diese Massnahme nicht auf Dezember 2020 umgesetzt werden. Zum anderen hätte eine Schiebung des Fahrplans um 2 Minuten zur Folge, dass es in der Gegenrichtung gar keinen Anschluss aus Richtung Zürich mehr gäbe, da die Appenzeller Bahn bei einer früheren Ankunft in St.Gallen auch früher abfahren muss. Ausserdem verlängern sich die Umsteigezeiten auf andere nachfragestarke Reiseziele.

Damit die Anschlüsse auf den schnellen Fernverkehr funktionieren und auch beim Rückweg der Anschluss vom Fernverkehr nicht verpasst wird, braucht es einen Fahrzeitgewinn zwischen Teufen und St.Gallen. Ein solcher Fahrzeitgewinn muss aus Sicht des Regierungsrates nach Eröffnung der neuen Linienführung im Güterbahnhof und weiteren Optimierungen im Streckennetz erreicht werden.

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass durch diese Massnahmen eine frühere Ankunftszeit der Appenzeller Bahn in St.Gallen möglich wird. Das führt in den nächsten Jahren – frühestens ab Fahrplan 2022 nach Eröffnung der neuen Linienführung im Güterbahnhof – zu verlässlicheren Anschlüssen auf den schnellen Fernverkehr in Richtung Zürich und verbessert die Situation für Teufen, Bühler und Gais in einem ersten Schritt. Für weitere Verbesserungen braucht es die Doppelspur in Teufen.

Dadurch wird die Ankunft in St.Gallen nochmals eine Minute früher sein (zur Minute 24 und 54) und ab 2035 werden die Anschlüsse auf den schnellen Fernverkehr in beide Richtungen funktionieren.

Antwort auf Frage 5: Ist der Regierungsrat bereit, Zahlen und Statistiken über das effektive Fahrgastaufkommen und die tatsächlichen Verkehrsströme (Auto und ÖV) mitzuteilen, ermittelt an repräsentativen Tagen über den Tag verteilt? Entsprechende Daten könnten bspw. mittels Analyse von

Handydatenströmen ermittelt und mit den von den Türsensoren in den Fahrzeugen erhobenen Daten trianguliert werden.

Der Kanton betreibt in der Liebegg eine ständige Zählstelle für den motorisierten Individualverkehr. Die Ergebnisse der Messungen werden auf der Website des Tiefbauamts publiziert. Gemäss den Verkehrsmessungen der letzten Jahre nimmt der Individualverkehr auf der Achse St.Gallen-Teufen im Vergleich zu den anderen Hauptachsen im Kanton unterdurchschnittlich zu oder sogar ab.

Die Messungen der Jahre 2018 mit einem Plus von 0.8 % sowie 2019 mit einem Minus von 4 %, jeweils gegenüber dem Vorjahr, sind aufgrund des zweimaligen Bahnunterbruchs wegen des Baus des Ruckhaldetunnels und der Baustelle auf der Teufnerstrasse in der Stadt St.Gallen jedoch zu relativieren. Frühestens ab 2021 ist wieder mit vergleichbaren Zahlen zu rechnen. Dass Passagiere wegen des angeblich schlechten Fahrplans zurück aufs Auto wechseln, kann mit den Werten der Zählstelle Liebegg jedenfalls nicht belegt werden.

Im Gegenteil: Bei der Bahn hat die Nachfrage seit der Inbetriebnahme der DML zugenommen. Die Auswertungen der AB zeigen, dass die Nachfragezahlen 2019 deutlich über den Vorjahreswerten lagen. So haben die Personenkilometer auf der Linie Appenzell-St.Gallen-Trogen im Vergleich 2018 zu 2019 um rund 14 % zugenommen. Diese Zunahme ist wegen dem erwähnten Bahnunterbruch aber zu relativieren. Es kann deshalb mit Stand heute noch kein aussagekräftiger Vergleich der Entwicklung der Fahrgäste auf dem Linienabschnitt St.Gallen-Gais gemacht werden. Dafür braucht es eine längere Zahlenreihe unter vergleichbaren Bedingungen.

Antwort auf Frage 6: Teilt der Regierungsrat die Auffassung des Verfassers, dass Reisende, welche nur alle 30-60 Minuten eine gute Verbindung haben anders zu gewichten sind als jene, die alle paar Minuten eine Verbindung haben?

Das Grundangebot der Appenzeller Bahnen ist der integrale Halbstundentakt. Dieser Takt wird bestmöglich auf die relevanten Anschlüsse und Nachfrageströme ausgerichtet. Das gesamte schweizerische öV-Netz ist nach diesen Grundsätzen aufgebaut. Eine differenzierte Gewichtung von Reisenden erachtet der Regierungsrat deshalb als nicht vertretbar.

Antwort auf Frage 7: Ist der Regierungsrat bereit, Transparenz zu schaffen bzgl. der Kriterien, die der Fahrplan-Planung zu Grunde liegen und wie diese gewichtet werden?

Der Regierungsrat möchte Transparenz schaffen: Bei der Fahrplangestaltung sind in erster Linie die Nachfrageströme relevant. So legt das Personenbeförderungsgesetz (SR 745.1) fest, dass bei der Festlegung des Verkehrsangebotes neben einer angemessenen Grunderschliessung in erster Linie die Nachfrage berücksichtigt wird.

Bei der Linie Appenzell-St.Gallen-Trogen richten sich die Nachfrageströme an den Verbindungen ab St.Gallen aus, weil die Umsteigebeziehungen hier am stärksten sind. Eine umfangreiche Befragung der Appenzeller Bahnen vom Dezember 2019 zeigt bezogen auf den Hauptbahnhof St.Gallen folgendes Bild:

- 34 % sind nach resp. vor der Benützung der AB zu Fuss unterwegs;

- 20 % sind Durchreisende, also Nutzer der DML (Durchmesserlinie);
- 14 % benützen im Anschluss einen Bus oder ein Postauto; und
- 32 % reisen mit der Bahn (S-Bahn und Fernverkehr) weiter.

Von den 32 % der Reisenden, die auf die S-Bahn und den Fernverkehr in St.Gallen umsteigen, benutzen 17 % den schnellen Fernverkehr, 28 % den langsamen Fernverkehr und die restlichen 55 % die S-Bahnen, den Voralpenexpress sowie den REX.

Diese Auswertungen zeigen die Komplexität der Anschlusssituation in St.Gallen, die damit verbundenen Zielkonflikte sowie die Tatsache, dass derzeit nur rund 17 % der Reisenden, die in St.Gallen mit der Bahn weiterreisen, auf den schnellen Fernverkehr umsteigen.

Von allen Reisenden benutzen sogar nur rund 5.4 % den schnellen Fernverkehr.

Allerdings ist der Regierungsrat überzeugt, dass das Potenzial steigen wird, wenn die Anschlüsse auf den schnellen Fernverkehr über den ganzen Tag funktionieren. Deshalb setzt sich der Regierungsrat wie oben erwähnt für eine stetige Verbesserung der Anschlüsse ein.

Antwort auf Frage 8: Ist der Regierungsrat bereit, einen 20-Minuten-Takt prüfen zu lassen? Ein solcher würde die Bedürfnisse der wichtigsten Nutzergruppen sehr gut erfüllen. Ausserdem würde die Attraktivität der Bahn erhöht, da immer zur gleichen Zeit in jeder Stunde gefahren wird.

Die wichtigsten Nutzergruppen müssten mit einem 20-Minutentakt spürbare Einschränkungen in Kauf nehmen, nämlich eine Angebotsreduktion vom Viertelstundentakt auf den 20-Minutentakt. Das bedeutet nur noch drei statt vier Züge pro Stunde. Innerhalb der Agglomeration St.Gallen-Bodensee gilt die Prämisse des Viertelstundentaktes.

Im Rahmen der Fahrplanoptimierungen haben die Appenzeller Bahnen bisher über 40 Varianten geprüft, so auch den 20-Minutentakt. Da der SBB-Fernverkehr im 30-Minutentakt angeboten wird, werden mit einem 20-Minutentakt ebenfalls Verbindungen verfehlt. Das gilt auch für den Anschluss an den schnellen IC, welcher halbstündlich verkehrt.

Das System des öV-Schweiz basiert auf dem Takt 60', 30', 15'. Ausserdem kann ein 20-Minutentakt in Randzeiten nicht ausgedünnt werden, da sonst eine erhebliche Taktlücke entsteht. Und der ganztägige 20-Minutentakt (auch samstags und sonntags) ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Deshalb kann diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

Dölf Biasotto, Regierungsrat
Walzenhausen, 02.11.2020