

## 6. Interpellation Matthias Tischhauser, Gais, und Mitunterzeichnende, Gute öV-Anschlüsse für das Rotbachtal (Gais, Bühler, Teufen)

Am 3. Juli 2020 reichten Kantonsrat Tischhauser–Gais und 11 Mitunterzeichnende, eine Interpellation zu eingangs erwähntem Thema ein. Darin wird um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

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?
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?
3. Ist der Regierungsrat bereit, seinen Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass bei der Fahrplan-Planung die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden angemessen gewichtet werden?
4. Mit einer 2 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?
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.
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?
7. Ist der Regierungsrat bereit Transparenz zu schaffen bzgl. der Kriterien, die der Fahrplan-Planung zu Grunde liegen und wie diese gewichtet werden?
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.

**Tischhauser–Gais:** Als der Regierungsrat den Kredit für die Durchmesserlinie (DML) dem Kantonsrat zur Genehmigung vorlegte, hiess es im regierungsrätlichen Bericht und Antrag vom 3. Juli 2012 – Zitat: «Durch den Bau der DML können die Reisezeiten verkürzt und attraktivere Verbindungen geschaffen werden» und bei den wesentlichen Zielsetzungen der DML wurde betont – Zitat: «Kürzere Reisezeiten und gute Anschlussverbindungen, insbesondere im weiter ausgebauten Knoten in St.Gallen, für Pendler, Schüler und Touristen». Aber auch die Appenzeller Bahnen (AB) haben mit dem gleichen Versprechen gelockt. Im Geschäftsbericht haben sie in Aussicht gestellt: «Mit der DML wird das Umsteigen auf und vom Fernverkehr erheblich verkürzt» und «markante Angebotsverbesserungen und Effizienzsteigerungen sind nur mit der neuen DML möglich.» Leider ist aber genau das Gegenteil eingetroffen: Seit dem Start der DML Ende 2018 fährt der schnelle Fernverkehrszug Richtung Zürich praktisch zeitgleich ab, wenn der Zug aus dem Rotbachtal und Appenzell in St.Gallen ankommt. Es entsteht eine Wartezeit von 32 Minuten auf den nächsten Schnellzug. Praktisch alle Umsteige- und Gesamtreisezeiten haben sich massiv verschlechtert. Das zu einem Gesamtpreis von 90 Mio. Franken, wovon Appenzell Ausser rhoden 23.5 Mio. Franken beigesteuert hat. Auch die Gemeinden haben hohe Beiträge an die DML bezahlt: Gais 2.2 Mio. Franken, Bühler 1.03 Mio. Franken und Teufen 3.03 Mio. Franken. Trotz diesen sehr hohen Kosten für die öffentliche Hand

hat das Rotbachtal den Anschluss verpasst. Für die betroffenen Gemeinden ist das gravierend, denn die Erreichbarkeit ist einer der zentralen Standortfaktoren für die Attraktivität als Wohnort, Arbeitsort und Unternehmensstandort. Ich habe es hier schon einmal betont: Unser Kanton hat eine der höchsten Abwanderungsquoten von gut ausgebildeten, qualifizierten jungen Menschen. Dieser sogenannte Brain-Drain verursacht hohe und vielseitig negative wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen. Die guten und ausbildungsadäquaten Arbeitsplätze liegen oft in den wirtschaftlichen Zentren, insbesondere im Grossraum Zürich. Mit besseren Anschlüssen an den Fernverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) kann man dieser Abwanderung entgegenwirken. Im Weiteren steht die aktuelle Fahrplansituation auch im Widerspruch zu den Zielen im Regierungsprogramm, beispielsweise zum Ziel, die Dörfer durch einen verdichteten öffentlichen Verkehr besser mit den Zentren zu vernetzen; oder zu den Zielen im Bereich Umwelt, Bildung und Arbeit; und natürlich zum Hauptziel, zum bevorzugten Wohnkanton zu werden.

**Regierungsrat Biasotto**, Vorsteher Departement Bau und Volkswirtschaft, beantwortet die Fragen wie folgt:

Ich mache zuerst einige einleitende 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 kurzfristig nicht möglich, sondern es ist ein Prozess, der massgeblich von weiteren Infrastrukturausbauten abhängt, wie die nachfolgenden Ausführungen und Antworten aufzeigen. 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. Es fehlen die Vergleiche mit dem Viertelstunden-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 AB in der Hauptverkehrszeit am Morgen von 06.00 bis 09.00 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 entwickeln und welcher Infrastrukturbedarf damit verbunden ist. Das Angebotskonzept wird bis Ende 2020 aufgrund der Thematik rund um die Ortsdurchfahrt Teufen (Stichwort: Doppelspur) mit einer Zusatzstudie verifiziert. Anschliessend soll zwischen den Kantonen, dem Bund und den AB eine Absichtserklärung über die Fahrplangestaltung und die dafür erforderlichen Infrastrukturmassnahmen abgeschlossen werden.

Zu Frage 1: 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.

Zu Frage 2: Der Regierungsrat respektive das zuständige Departement ist bestrebt, zusammen mit den AB und den Nachbarkantonen die Fahrpläne stets zu optimieren, so auch die Anschlüsse an und ab 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 der Einführung der DML schon so. Aufgrund der aktuellen Umsteigebeziehungen sind Zielkonflikte unvermeidbar.

Zu Frage 3: Wie zu Frage 2 bereits ausgeführt, berücksichtigen die Kantone und die AB in der Fahrplangestaltung bereits heute die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden.

Zu Frage 4: Nein. Zum einen kann diese Massnahme nicht auf Dezember 2020 umgesetzt werden. Zum anderen hätte eine Verschiebung des Fahrplans um 2 Minuten zur Folge, dass es in der Gegenrichtung gar keinen Anschluss aus Richtung Zürich mehr gäbe, da die AB bei einer früheren Ankunft in St.Gallen auch früher abfahren müsste. Ausserdem verlängerten 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 Linieneinführung im Güterbahnhof und weiteren Optimierungen im Streckennetz erreicht werden. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass durch diese Massnahmen eine frühere Ankunftszeit der AB in St.Gallen möglich wird. Das führt in den nächsten Jahren – frühestens ab Fahrplan 2022 nach Eröffnung der neuen Linieneinführung 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. Damit 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.

Zu Frage 5: Der Kanton betreibt in der Liebegg eine ständige Zählstelle für den motorisierten Individualverkehr. Die Ergebnisse der Messungen werden auf der Webseite 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 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 Teufenerstrasse 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–Trogn im Vergleich 2018 zu 2019 um rund 14 % zugenommen. Diese Zunahme ist aber wegen dem erwähnten Bahnunterbruch zu relativieren. Es kann deshalb 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.

Zu Frage 6: Das Grundangebot der AB ist der integrale Halbstundentakt. Dieser Takt wird bestmöglich auf die relevanten Anschlüsse und Nachfrageströme ausgerichtet. Das gesamte schweizerische Netz des öffentlichen Verkehrs (öV) ist nach diesen Grundsätzen aufgebaut. Eine differenzierte Gewichtung von Reisenden erachtet der Regierungsrat deshalb als nicht vertretbar.

Zu Frage 7: Der Regierungsrat möchte auf jeden Fall Transparenz schaffen. Bei der Fahrplangestaltung sind in erster Linie die Nachfrageströme relevant. So legt das Personenbeförderungsgesetz fest, dass bei

der Festlegung des Verkehrsangebots 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 AB vom Dezember 2019 zeigt, bezogen auf die Reisenden am Hauptbahnhof St.Gallen, folgendes Bild: 34 % sind nach resp. vor der Benützung der AB zu Fuss unterwegs; 20 % sind Durchreisende, also Nutzer der DML; 14 % benützen im Anschluss einen Bus oder ein Postauto und 32 % reisen mit der Bahn (S-Bahn und Fernverkehr) weiter. Von den 32 % 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 Rheintal-Express. 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 in St.Gallen ankommenden Reisenden der AB benutzen 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.

Zu Frage 8: Die wichtigsten Nutzergruppen müssten mit einem 20-Minuten-Takt spürbare Einschränkungen in Kauf nehmen, nämlich eine Angebotsreduktion des Viertelstunden-Takts auf den 20-Minuten-Takt. Das bedeutete nur noch drei statt vier Züge pro Stunde. Innerhalb der Agglomeration St.Gallen–Bodensee gilt die Prämisse des Viertelstunden-Takts. Im Rahmen der Fahrplanoptimierungen haben die AB bisher über 40 Varianten geprüft, so auch den 20-Minuten-Takt. Da der Fernverkehr der SBB im 30-Minuten-Takt angeboten wird, werden mit einem 20-Minuten-Takt ebenfalls Verbindungen verfehlt. Das gilt auch für den Anschluss an den schnellen Intercity, welcher halbstündlich verkehrt. Das System des öV in der Schweiz basiert auf dem Takt 60', 30' und 15'. Ausserdem kann ein 20-Minuten-Takt in Randzeiten nicht ausgedünnt werden, weil sonst eine erhebliche Taktlücke entstünde. Der ganztägige 20-Minuten-Takt (auch samstags und sonntags) ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Deshalb kann diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

**Tischhauser–Gais:** Herzlichen Dank für die sehr ausführlichen Antworten. Diese müssen zuerst in Ruhe analysiert werden. Es kann aber bereits jetzt gesagt werden, dass sie zum Teil ernüchternd waren. Es kann festgestellt werden, dass seit 2019 immer wieder andere, neue und zum Teil widersprüchliche Argumente vorgebracht wurden, warum die Anschlüsse auf den Fernverkehr aktuell nicht mehr möglich sein sollen. Einmal hiess es, dass sie nur mit der Eröffnung des Güterbahnhofs möglich seien; dann war der Fahrplan der SBB daran schuld; ein andermal ging es um die Wartezeiten der Lokomotivführer; um den Anschluss an das Fürstenland; weil der Bremsweg talabwärts länger sei; weil die Stadt St.Gallen keine längeren Wartezeiten am Hauptbahnhof möchte usw. Neuerdings soll eine Verbesserung überhaupt nur noch mit der Doppelspur durch Teufen erreicht werden können, obwohl diese zuvor nie ein Thema war. Bis 2018 waren die guten Anschlüsse jedoch möglich. Die immer wieder neuen und teils widersprüchlichen Argumente zeigen Handlungsbedarf auf. Der interne Planungsprozess muss optimiert werden. Es ist kein externes unvorhersehbares Ereignis eingetreten, welches damals nicht bekannt war. Wenn davon ausgegangen wird, dass damals nicht wissentlich falsche Versprechen bezüglich den verbesserten Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten gemacht wurden, scheint die damalige Analyse für die Investition von 90 Mio. Franken nicht sauber durchgeführt worden zu sein. Folgendes ist hingegen klar: Das Bedürfnis nach guten Anschlüssen besteht jetzt. Darauf kann nicht 15 Jahre bis 2035 gewartet werden. Stichwort Vertrauen: Bereits im Hinblick auf die DML wurden bessere Anschlüsse versprochen. Eingetreten ist jedoch eine massive Verschlechterung. Das wirft die Frage auf, ob dem neuen Versprechen, dass ab 2035 alles besser wird, vertraut werden kann. Es bestehen auch Zweifel daran, wie hoch die Verlässlichkeit der Prognosen bis 2035 tatsächlich ist. Leider scheint, dass kaum Alternativen zu denen von den AB favorisierten Lösungen,

konkret zum aktuellen Fahrplan sowie zur Doppelspur, ernsthaft geprüft worden sind. Es fand auch kein Diskurs darüber statt, welches die wichtigsten Bedürfnisse sind und wie diese angemessen zu gewichten wären. Eine gute Lösung erfordert allerdings genau dies. Die zentrale Aufgabe und Rolle des Kantons bei dieser Thematik muss sein, die erwarteten Bedürfnisse und Ziele sowie den Nutzen der Bahn für die Bevölkerung und die Kantonsentwicklung zu erheben und zu definieren und diese als Besteller und Finanzierer der Bahndienstleistungen auch durchzusetzen.

**Regierungsrat Biasotto:** Ich danke Kantonsrat Tischhauser–Gais für seine Ausführungen. Ich kann sie nachvollziehen. Ich weise nochmals darauf hin, dass nur eine zweispurige Linienführung in Teufen eine Erhöhung der Flexibilität des Fahrplans der AB mit den entsprechenden Anschlussmöglichkeiten an die übergeordneten Fahrpläne sicherstellen kann. Das ist eine wichtige Erkenntnis. Der Regierungsrat setzt wirklich alles daran, dass er in einem engen Dialog mit den AB bleibt. In den Fachkommissionen wird ebenfalls alles daran gesetzt, dass die Anschlüsse so gut wie möglich angepasst werden können. Es ändern sich aber auch Nachfrageströme, die nicht vorausgesehen werden können, auf welche aber reagiert werden muss. Im Weiteren besteht die Herausforderung, dass sich Appenzell Ausserrhoden mit den Kantonen St.Gallen und Appenzell Innerrhoden in einer Vereinbarung einigen muss. Das ist mit Blick auf eine langfristige Sicht entscheidend. Kantonsrat Tischhauser–Gais sagte zu Recht, dass es sich um einen sehr langfristigen Blick handelt und dieser mit Sicherheit in Frage gestellt werden kann. Wir möchten langfristig eine Vereinbarung unterzeichnen, damit das Bekenntnis unter den drei Kantonen, den Aktionären und den Besitzern der AB festgehalten werden kann. Ich lade Kantonsrat Tischhauser–Gais herzlich dazu ein, sich mit den Fachleuten aus dem Departement Bau und Volkswirtschaft über die vertiefte, detaillierte Fahrplangestaltung zu unterhalten. Letztere ist zusammen mit sämtlichen Anschlussbeziehungen eine sehr komplexe Angelegenheit. Es ist nötig zusammen zu sitzen, alles genau zu betrachten und den Diskurs weiter zu führen. Ich bin jedoch sehr dankbar für die guten Beobachtungen und Anregungen aus der KBV und werde solche weiterhin entgegen nehmen.

*Die Ratsvorsitzende stellt fest, dass die Interpellation ohne Diskussion beantwortet wurde.*