

Interpellation: Ausserrhoder Regierung soll für bessere Verbindungen sorgen

Die Krux mit den Anschlüssen der Appenzeller Bahnen

Die Appenzeller Bahnen (AB) begründen die Absage der Abstimmung über einen Tunnelprojektionskredit in Teufen mit besseren Anschlüssen in St. Gallen. Im Auflageprojekt zur Durchmesserlinie (DML) wurden 2009 schlanke Anschlüsse in St. Gallen versprochen. Eine Interpellation im Ausserrhoder Kantonsrat negiert das nun und verlangt fürs Rotbachtal bessere Anschlüsse.

– Margrith Widmer –

Im DML-Auflageprojekt hiess es, in Zukunft würden schlanke Anschlüsse von und nach IC-Zürich-Westschweiz, IR Luzern (Voralpen), IR Gossau-Wil, und WC-München angeboten. Die Fahrgäste würden «ganz konkret von Fahrzeitverkürzungen profitieren und schneller am Ziel sein».

Das scheint sich nicht bewahrheitet zu haben. In der von zwölf Kantonsräten aus Teufen, Bühler und Gais unterzeichneten Interpellation von Matthias Tischhauser, Gais, heisst es: Für Gais, Bühler und Teufen enthalte auch der Fahrplanentwurf 2021 «keine wesentlichen Verbesserungen für die Anschlüsse an die Fernverkehrs-Schnellzüge in St. Gallen». Und: «Die schlechten Anschlüsse bestehen seit dem Start der Durchmesserlinie (DML) Ende 2018.» Dies im Gegensatz zum Versprechen, dass mit der DML bessere Anschlüsse möglich würden.

SBB fährt «vor der Nase» ab

Zitat aus dem Geschäftsbericht der AB 2010: «Die DML erhöht die wirtschaftliche und touristische Standortattraktivität der gesamten Region.» Dazu die Interpellanten: «Erreicht wurde mit der DML nun leider genau das Gegenteil, und dies bei sehr hohen Kosten für Kanton und Gemeinden. Wenn beispielsweise der Zug aus



Die Bahnanschlüsse in St. Gallen sind für Reisende aus dem Appenzellerland nicht immer optimal.

(Bild: Archiv)

Gais–Bühler–Teufen in St. Gallen ankommt, fährt der schnelle SBB Fernverkehrszug Richtung Zürich praktisch zeitgleich ab, und es entsteht eine Wartezeit von 32 Minuten auf den nächsten Schnellzug. Praktisch alle Umsteigezeiten und Gesamtreisezeiten haben sich massiv verschlechtert.»

Die Interpellanten stellen fest: Die DML kostete 90 Millionen Franken. Die beiden Appenzell und der Kanton St. Gallen finanzierten dies mit 49 Millionen. Ausserrhoden beteiligte sich mit 23,5 Millionen. Der Bund steuerte 40,6 Millionen bei. Trotz dieser sehr hohen Kosten für die öffentliche Hand habe das Rotbachtal den Anschluss verpasst.

Gute Anschlüsse geopfert

«Seit der Einführung der DML ist der Fahrplan auf die Weiterfahrt in St. Gal-

len Richtung Marktplatz/Trogen ausgerichtet. Für dieses neue Angebot wurden die ehemals guten Anschlüsse an den Fernverkehr geopfert. Dies, obwohl die Anzahl der Passagiere, die auf SBB, SOB und Thurbo umsteigen, grösser ist als der Anteil Reisender Richtung Marktplatz/Trogen. Und obwohl es zirka 50 Verbindungen pro Stunde vom Bahnhof zum Marktplatz gibt. Für Fernverkehrsreisende Richtung Zürich, Chur und Rapperswil hingegen gibt es nur eine bis zwei gute Verbindungen pro Stunde.»

Und weiter: «Der Fahrplan gewichtet die Bedürfnisse der Fernverkehrsreisenden aus dem Rotbachtal nicht angemessen.» Deshalb seien viele Passagiere aufs Auto umgestiegen. Dies belastete die Umwelt zusätzlich und verursachte mehr Lärm, Staus und Unfälle.

Hohe Abwanderungsquote

Ausserrhoden habe eine der höchsten Abwanderungsquoten von gut ausgebildeten, qualifizierten jungen Menschen, was vielseitige negative wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen verursache. Die guten und ausbildungsadäquaten Arbeitsplätze lägen oft in den wirtschaftlichen Zentren, insbesondere im Grossraum Zürich. «Mit besseren Anschlüssen an den SBB Fernverkehr kann man dieser Abwanderung entgegenwirken.»

Im Februar 2019 unterzeichneten über 600 Personen eine Petition, die bessere Anschlüsse forderte. Das Anliegen fand bisher kein Gehör. Gespräche mit der AB und dem ÖV-Beauftragten des Kantons blieben ergebnislos. Nun habe sich auch im neuen Fahrplanentwurf nichts verbessert.

Regierung wird gefragt

Von der Regierung wollen die Interpellanten unter anderem wissen:

- Ist der Regierungsrat bereit, als Besteller und wesentlicher Financier der Bahndienstleistungen seine Interessen bei der Fahrplangestaltung geltend zu machen?
- Ist er bereit, seinen Einfluss wahrzunehmen, damit die ehemals guten Verbindungen der Gemeinden Gais, Bühler, Teufen an die Schnellzüge des Fernverkehrs wiederhergestellt werden?
- Ist er bereit, seinen Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass bei der Fahrplan-Planung die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden angemessen gewichtet werden?
- Mit einer zwei Minuten früheren Ankunft in St. Gallen kann die Anschlussituation bereits deutlich verbessert werden. Wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass diese einfach zu realisierende Massnahme auf die Fahrplanänderung im Dezember 2020 umgesetzt wird?
- Ist er 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 beispielsweise mittels Analyse von Handydatenströmen ermittelt und mit den von den Türsensoren in den Fahrzeugen erhobenen Daten trianguliert werden.
- Ist er bereit, einen 20-Minuten-Takt prüfen zu lassen?