

Kantonskanzlei des Kantons
Appenzell Ausserrhoden
Sabrina Baumgartner
Leiterin Parlamentsdienst
Regierungsgebäude
9102 Herisau

Gais, 29.06.2020

Interpellation (gem. Art. 60 KRG; Art. 77 und 79 GO KR):
Gute ÖV Anschlüsse für das Rotbachtal (Gais, Bühler, Teufen)

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Herren Regierungsräte

Ausgangslage:

Bis zum 28. Juni 2020 lief die Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2021 (www.fahrplanentwurf.ch).

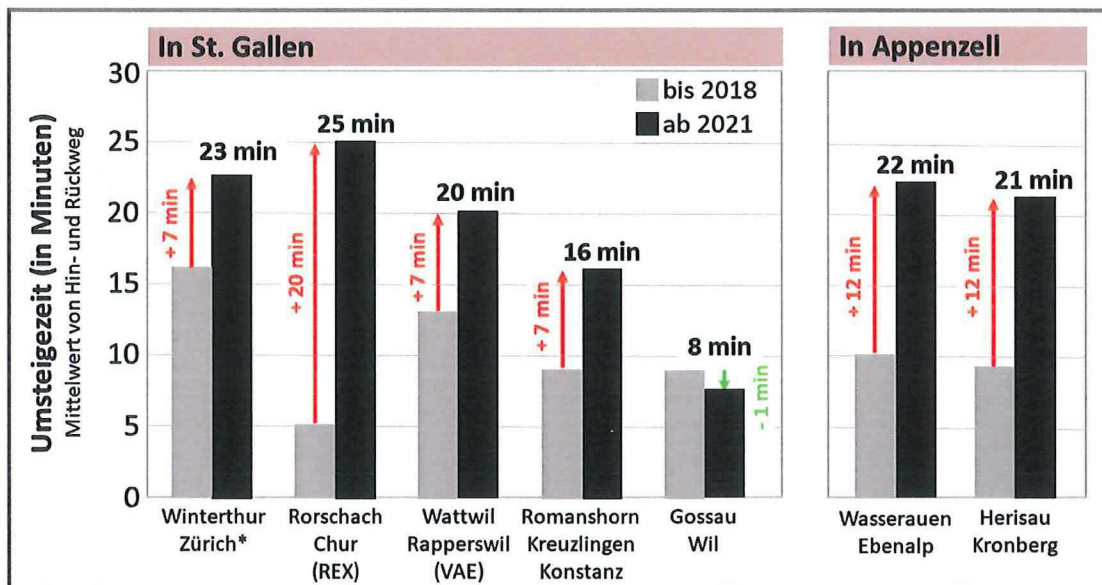
Für die Gemeinden Gais, Bühler und Teufen beinhaltet auch dieser neue Fahrplanentwurf keine wesentlichen Verbesserungen für die Anschlüsse an die Fernverkehrs-Schnellzüge in St. Gallen.

Die schlechten Anschlüsse bestehen seit dem Start der Durchmesserlinie (DML) Ende 2018. Dies im Gegensatz zum Versprechen, dass mit der DML bessere Anschlüsse möglich werden:

Zitat aus dem Geschäftsbericht der Appenzeller Bahnen 2010: «Mit der DML wird das Umsteigen auf und vom Fernverkehr erheblich kürzer» und «markante Angebotsverbesserungen und Effizienzsteigerungen zur Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrades sind nur mit der neuen Durchmesserlinie möglich. Für die AB sowie die Kantone St. Gallen und die beiden Appenzell ist die DML die einmalige Chance, den öffentlichen Verkehr mit Unterstützung des Bundes zukunftsfähig zu machen. Die baulichen Verbesserungen (...) und der Anschluss an den SBB-Taktfahrplan bringen hohen betrieblichen und finanziellen Nutzen.

Kurz: Die DML erhöht die wirtschaftliche und touristische Standortattraktivität der gesamten Region».

Erreicht wurde mit der DML nun leider genau das Gegenteil, und dies bei sehr hohen Kosten für Kanton und Gemeinden. Wenn bspw. der Zug aus Gais-Bühler-Teufen in St. Gallen ankommt, fährt der schnelle SBB Fernverkehrszug Richtung Zürich praktisch zeitgleich ab, und es entsteht eine Wartezeit von 32min auf den nächsten Schnellzug. Praktisch alle Umsteigezeiten und Gesamtreisezeiten haben sich massiv verschlechtert, wie die untenstehende Grafik verdeutlicht:



*Für die langsameren Verbindung nach Zürich, wurde die Differenz in der Fahrzeit (12-15 min) der Umsteigezeit angerechnet. «Man wartet im Zug anstatt am Bahnhof».

Quelle: IG Gute Anschlüsse. Datengrundlage sowie Erläuterungen zur Grafik:

- Die Grafik bezieht sich auf den Fahrplan im Jahr 2021 vs. 2018.
- Für die Darstellungen und Auswertungen wurde jeweils der Haupt-Takt berücksichtigt. Während dem zeitlich begrenzten ¼-Stunden Takt der AB ergeben sich für einige Stationen und Verbindungen bessere Anschlüsse. Zu Randzeiten ist die Anschlusssituation ebenfalls abweichend.
- Ein Grossteil der Verschlechterung des Fahrplans 2021 resultiert aus den Änderungen beim Fahrplan der AB seit Einführung der DML. Allerdings ist zu erwähnen, dass sich bei gewissen Zügen auch der SBB-Fahrplan verändert hat, was einige negative Effekte leicht verstärkte.

Feststellungen:

- Die DML hat rund 90. Mio. CHF gekostet. Einen Grossteil davon haben die Kantone AR, AI und SG mit 49 Mio. finanziert. Der Kanton AR beteiligte sich mit einem Kredit in der Höhe von Fr. 23.5 Mio. CHF. Der Bund hat 40.6 Mio. CHF beigesteuert.
- Trotz diesen sehr hohen Kosten für die öffentliche Hand hat das Rotbachtal den Anschluss verpasst:
- Seit der Einführung der DML ist der Fahrplan auf die Weiterfahrt in St. Gallen Richtung Marktplatz / Trogen ausgerichtet.
- Für dieses neue Angebot wurden die ehemals guten Anschlüsse an den Fernverkehr geopfert.
- Dies, obwohl die Anzahl der Passagiere, welche auf die SBB, SOB und Turbo umsteigen grösser ist als jener Anteil Reisender, welche Richtung Marktplatz / Trogen weiterfahren wollen.
- Und dies, obwohl es ca. 50 Verbindungen pro Stunde vom Bahnhof zum Marktplatz gibt. Für Fernverkehrsreisende Richtung Zürich, Chur und Rapperswil hingegen gibt es nur 1-2 gute Verbindungen pro Stunde.
- Der Fahrplan gewichtet die Bedürfnisse der Fernverkehrsreisenden aus dem Rotbachtal nicht angemessen.
- Als Resultat sind viele Passagiere auf das Auto umgestiegen, oder bleiben erst recht beim Auto.
- Dies belastet die Strassen und Umwelt zusätzlich und verursacht mehr Lärm, Staus und Unfälle. Ausserdem verschärft es die Situation um die geplante Pfortneranlage des Kantons St. Gallen im Bereich Riethüsli / Liebegg zusätzlich.
- Das Potential eines höheren Eigenfinanzierungsgrades der Bahn wird nicht ausgeschöpft, was Kosten verursacht.

- All dies läuft den Zielen des Regierungsprogramms diametral entgegen. Bspw. dem Ziel, die Dörfer durch einen verdichteten öffentlichen Verkehr besser mit den Zentren zu vernetzen. Aber auch den Zielen im Bereich Umwelt, Wohnen, Bildung und Arbeit.
- Die Attraktivität der Gemeinden als Wohnort oder Arbeitsort hängt direkt von der Erreichbarkeit ab. Die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ein wichtiger Standortvorteil. Eine Studie der BAKBASEL identifiziert die Erreichbarkeit „als einen der zentralen Standortfaktoren, die für die Attraktivität einer Gemeinde oder Region als Unternehmensstandort, als Arbeitsort oder Wohnort wesentlich ist“.
- Unser Kanton hat eine der höchsten Abwanderungsquoten von gut ausgebildeten, qualifizierten jungen Menschen, was vielseitige negative wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen verursacht. Die guten und ausbildungsadäquaten Arbeitsplätze liegen oft in den wirtschaftlichen Zentren, insbesondere im Grossraum Zürich. Mit besseren Anschlüssen an den SBB Fernverkehr kann man dieser Abwanderung entgegenwirken. Zudem unterstützt es die Vision des Regierungsprogrammes, zum bevorzugten Wohnkanton der Ostschweiz zu werden.
- Gute Anschlüsse sind ein echtes Bedürfnis der Bevölkerung. Bereits im Februar 2019 haben innert kürzester Zeit über 600 Personen eine Petition unterschrieben, die bessere Anschlüsse fordert. Das Anliegen fand bisher leider kein Gehör. Gespräche mit der AB und dem ÖV-Beauftragten des Kantons blieben ergebnislos. Nun hat sich auch im neuen Fahrplanentwurf wieder nichts verbessert.

Fragen:

Aufgrund dieses Sachverhaltes bitten wir Sie höflich, folgende Fragen zu beantworten:

- Ist der Regierungsrat bereit, als Besteller und wesentlicher Finanzierer der Bahndienstleistungen seine Interessen gem. Regierungsprogramm und den oben aufgeführten Punkten bei der Fahrplangestaltung geltend zu machen?
- Ist der Regierungsrat bereit, seinen Einfluss wahrzunehmen, damit die ehemals guten Verbindungen der Gemeinden Gais, Bühler, Teufen an die Schnellzüge des Fernverkehrs wiederhergestellt werden?
- Ist der Regierungsrat bereit, seinen Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass bei der Fahrplan-Planung die Bedürfnisse der Fernverkehrs-Reisenden angemessen gewichtet werden?
- Mit einer 2min 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?
- 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.
- 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?
- Ist der Regierungsrat bereit Transparenz zu schaffen bzgl. der Kriterien, die der Fahrplan-Planung zu Grunde liegen und wie diese gewichtet werden?
- Ist der Regierungsrat bereit, einen 20min 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.

4/4

Für die Bearbeitung der Interpellation und die Beantwortung der Fragen bedanke ich mich im Namen der Mitunterzeichnenden bereits im Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüßen



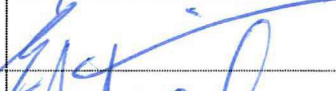





Matthias Tischhauser

Appenzell Ausserrhoden
Kantonsrat

Matthias Tischhauser, Kantonsrat
Hoheggstrasse 11
9056 Gais
Telefon +41 78 614 61 10
matthias.tischhauser@ar.ch

Mitunterzeichnende:

Astride Bischof, Gais	
Beat Landolt, Gais	
Jaap van Dam, Gais	
Gilgian Leuzinger, Bühler	
Hans-Anton Vogel, Bühler	
Hans Koller, Teufen	 H. Koller
Oliver Schmid, Teufen	
Marco Sütterle, Teufen	
Patrick Kessler, Teufen	
Peter Zeller, Teufen	
Urs Alder, Teufen	