

IG BAHN IM RHEINTAL

Medienmitteilung, 25. Mai 2022, Buchs/Rebstein

SPERRFRIST BIS MITTWOCH, 25. MAI 2022, 10:30 UHR

Lückenloser Halbstundentakt im Rheintal ab Dezember 2024 gefordert

In den folgenden Jahren werden bei Doppelspurausbauten im Werdenberg und im Rheintal rund 250 Millionen Franken in die Bahnweiterentwicklung zwischen Sargans und St.Gallen investiert. Diese ermöglichen den seit Jahren geforderten und auf den Fahrplanwechsel 2025 in Aussicht gestellten Halbstundentakt des IR13. Gemäss überraschenden SBB-Informationen vom 9. Mai 2022 planen die Bahnbetreiber, neu den Halbstundentakt nur «nachfrageorientiert» und somit lückenhaft einzuführen. Kanton und Regionen fühlen sich vor den Kopf gestossen und akzeptieren diese Ankündigung nicht! Sie fordern vehement den integralen Halbstundentakt mindestens bis 20 Uhr.

Gross war die Freude, als nach jahrelangem, hartem Ringen und Lobbyieren seitens Regionen, Gemeinden, Kanton sowie nationalen und kantonalen Politikern der Doppelspurausbau im St.Galler Rheintal in den Bahn-Ausbauschritts (AS) 2025 des Bundes aufgenommen wurde. Dieser ermöglicht, dass die InterRegio-Züge im Rheintal per Fahrplanwechsel vom Dezember 2024 endlich im Halbstundentakt verkehren können.

Die geplante Angebotserweiterung zwischen St.Gallen und Sargans erfordert markante Investitionen in die Bahninfrastruktur im Raum Sevelen bis Oberriet. Das Projekt beinhaltet Doppelspurausbauten zwischen Sevelen und Buchs (4 Kilometer), in Buchs Nord (0,9 Kilometer) sowie zwischen Oberriet und Oberriet Nord (2,8 Kilometer). Des Weiteren erfordert die Führung des InterRegio (IR) 13 im Halbstundentakt – ursprünglich geführt als Rheintal-Express REX – den Ausbau des Bahnhofs Rüthi zum Kreuzungsbahnhof, eine Perronverlängerung in Sevelen sowie die Erneuerung der bestehenden Gleise im Bereich der Doppelspurausbauten. Diese Massnahmen sind nötig, damit der IR13 zukünftig halbstündlich kreuzen kann sowie längere Züge mit mehr Sitzplätzen halten können. Insgesamt belaufen sich die Investitionen gemäss aktuellen SBB-Aussagen auf 250 Millionen Franken. Hiermit wird ein Quantensprung des Bahnangebots ermöglicht: Ein halbstündlicher InterRegio-Betrieb zwischen Sargans und der Kantonshauptstadt ab Dezember 2024, wie er in weiten Teilen der Schweiz schon Usanz ist.

Schnellere Fertigstellung dank Entgegenkommen der Regionen

Gemäss Planungen seitens SBB werden die Doppelspurausbauten auf der Rheintallinie in den Jahren 2023 und 2024 realisiert. Bei Trübbach–Buchs können die Doppelspurbereiche während dem laufenden Zugbetrieb in verlängerten Nachtintervallen erstellt werden. Das Teilprojekt Rüthi–Oberriet soll von März bis Oktober 2023 unter Totalsperrung der Strecke Buchs–Altstätten umgesetzt werden. Ausschlaggebend für den temporären Ausfall der nördlichen Bahnlinie war, dass – im Vergleich zur Realisierung aller Bauschritte während dem laufenden Bahnbetrieb – die Arbeiten früher, kostengünstiger und in besserer Qualität abgeschlossen werden können. Die Regionen willigten dieser Lösung im Sinne der Qualität und zügigeren Projekt-Umsetzung ein.

Während der Bauphasen wird der Bahnersatzverkehr mit Bussen umgesetzt. Zentral für alle beteiligten Partner ist, dass ein stabiler, verlässlicher Ersatzfahrplan angeboten werden kann. Derzeit wird von einer rund halbstündigen Verlängerung der Reisezeit zwischen Buchs und St.Gallen aufgrund von Busbetrieb und Umsteigevorgängen ausgegangen.

Ebenso muss aufgrund der Bauarbeiten am Schienennetz zwischen Buchs und Sargans – voraussichtlich von November 2023 bis Oktober 2024 – die Geschwindigkeit auf einer Langsamfahrstelle gedrosselt werden mit der Folge, dass die derzeit bereits knappen Anschlussverbindungen der Züge aus Buchs am Bahnhof Sargans Richtung Zürich während den Bauarbeiten nicht aufrecht erhalten werden können. Es resultieren also während eines Jahres Verbindungsbrüche und entsprechende Wartezeiten am Bahnhof Sargans bei der Reise von Buchs Richtung Zürich (IR13 auf IC3).

In Bezug auf den Bahnausbau ab Dezember 2024 müssen ebenso die Busverbindungen angepasst werden. Es gilt, die zusätzlichen, schnellen Verbindungen an den Bahnhöfen Sargans, Buchs, Altstätten und Heerbrugg ideal abzunehmen. Hierzu wurden seitens Kanton und unter Einbezug von Regionen und Fachpartnern seit dem Jahr 2020 Buskonzepte erarbeitet – so im Sarganserland, im Bereich Werdenberg–Obertoggenburg sowie Rheintal. Diese werden derzeit finalisiert und fliessen in das «7. ÖV-Programm» des Kantons St.Gallen ein.

Halbstundentakt wird seitens SBB in Frage gestellt

Am 9. Mai präsentierten die SBB an einer Veranstaltung in Buchs den aktuellen Stand der baulichen Planungen zum Doppelspurausbau im Rheintal, gefolgt von Informationen zum Bahnersatzkonzept. Völlig unerwartet schlossen die Vertreter ihre Ausführungen mit der Ankündigung, dass sie nach Eröffnung der Doppelspuren im Rheintal ab Dezember 2024 neu nicht einen durchgehenden, sondern nur einen «nachfrageorientierten» Halbstundentakt einführen wollen. Diese Hiobsbotschaft stiess bei der Regierung sowie den Kantons- und Regionsvertretern auf absolutes Unverständnis.

Noch Mitte April 2021 einigten sich Vertreter des Bundesamts für Verkehr (BAV), den Kantonen Graubünden und St.Gallen sowie die SBB auf den durchgehenden IR-Halbstundentakt im Rheintal. Eine Ausdünnung des IR13 am späten Abend wurde hierbei seitens Kanton und Region in Kauf genommen. Ein «nachfrageorientierter» Halbstundentakt, welchen die SBB nun ein Jahr später ankündigten, wird aber nicht akzeptiert. Gemäss Informationen soll zwischen 9 und 15 Uhr der Abschnitt St.Gallen–Sargans weiterhin nur stündlich mit dem IR13 befahren werden. Somit würde der gross angekündigte Ausbau im Rheintal faktisch sogar zu einem Abbau führen. Wenn der IR13 nicht gefahren wird, ist das Rheintal faktisch nur stündlich durch die Bahn erschlossen – die S-Bahn (S4) und der verbleibende IR verkehren gleich hintereinander und kommen gleichzeitig in Sargans an.

Die Busplanungen bezüglich Fahrplan 2025 bauen auf den Entscheid von Mitte April 2021 für den durchgehenden IR-Halbstundentakt. Eine IR-Ausdünnung tagsüber stellt die kurz vor Abschluss stehenden Konzepte vollständig in Frage, da die Linieneinbindungen nicht mehr funktionieren werden.

Forderungen der Regionen Sarganserland-Werdenberg und St.Galler Rheintal:

Die Regionen fordern die SBB auf, den Bruch zwischen IR13 und IC3 in Sargans während der Bauphase nochmals zu überprüfen.

Vor allem fordern die Regionen Sarganserland-Werdenberg und St.Galler Rheintal die Regierung des Kantons St.Gallen auf, sich bei den SBB und beim Bundesamt für Verkehr dafür einzusetzen, den Halbstundentakt von morgens 6 bis abends mindestens um 20 Uhr durchgehend einzuführen. Ein Angebot mit Lücken wird vom aufstrebenden und wichtigen Wirtschaftsraum Alpenrheintal nicht akzeptiert! Diese Forderungen werden ebenso seitens REGIO Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee sowie den Agglomerationen St.Gallen-Bodensee, Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein unterstützt.

Es kann in keinsten Weise geduldet werden, dass der auf einer baulichen Investition von 250 Millionen Franken basierende, angekündigte IR-Halbstundentakt nicht zu einem Ausbau, sondern schlussendlich zu einem Abbau des Bahnangebots im Rheintal führt. Auch die seit zwei Jahren in Umsetzung befindlichen Buskonzepte würden generell in Frage gestellt, wenn busseitig ein Ausbau angestrebt wird, um den Modalsplit zugunsten des ÖV zu verändern, bahnseitig aber eine Angebotsreduktion gegenüber heute umgesetzt würde!

7400 Zeichen

Für Medienanfragen stehen zur Verfügung am **Mittwoch, 25. Mai 2022, von 10.00 Uhr bis 11.30 Uhr:**

Daniel Gut, Stadtpräsident Buchs, Vize-Präsident Region Sarganserland-Werdenberg, Präsident Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein und Leiter IG Bahn im Rheintal; **Tel. 081 755 75 18;**
daniel.gut@buchs-sg.ch

Reto Friedauer, Gemeindepräsident St. Margrethen, Präsident Verein St.Galler Rheintal, Präsident Verein Agglomeration Rheintal; **Tel. 071 747 56 60;** reto.friedauer@stmargrethen.ch