

Medienmitteilung

Appenzeller Bahnen informieren zum Projektstand Durchmesserlinie (DML)

Verbinden, was zusammen gehört!

Herisau, 17.2.2010 – Innerhalb der nächsten zehn Jahre muss das Rollmaterial der AB zwingend ersetzt werden. Um den Bahnbetrieb langfristig mit zeitgemäßem Komfort zu sichern und die Attraktivität des ÖV zu steigern, haben die AB in Zusammenarbeit mit den Kantonen SG, AR, AI und der Stadt St.Gallen das Projekt Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen erarbeitet. Insgesamt sind bei der öffentlichen Projektauflage des Bundes 30 Einsprachen eingegangen – 25 davon betreffen das Teilprojekt Ruckhalde. Die Bedenken von Bevölkerung und Interessensgruppen würden sehr ernst genommen und nun eingehend geprüft, so AB-Verwaltungsratspräsident Jörg Schoch.

„Für die Appenzeller Bahnen sowie die Kantone SG, AR und AI ist die Durchmesserlinie eine einmalige Chance, den Öffentlichen Verkehr mit Unterstützung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms fit für die Zukunft zu machen. Das erhöht die Standortattraktivität der gesamten Region“, so Jörg Schoch an der Medienorientierung. Der Anschluss an den Taktfahrplan der SBB, die Modernisierung der Zugskompositionen und die bauseitigen Verbesserungen an der Zuglinie würden vielfältigen Nutzen mit sich bringen und einen langfristigen Bahnbetrieb sichern, so Schoch.

17'500 Fahrgäste pro Tag

Die Appenzeller Bahnen sind stark verankert in der Region und ein wichtiger Teil der Agglomeration St.Gallen. So transportieren die AB 2009 6.5 Millionen Fahrgäste – das entspricht rund 17'500 Personen pro Tag. Mit der DML streben die AB nach der 2006 erfolgten Fusion mit der Trogenerbahn nun auch die Zusammenlegung im Infrastrukturbereich an und möchten verbinden, was zusammen gehört. Denn in weniger als zehn Jahren muss das Rollmaterial der AB zwingend ersetzt werden. Eine Modernisierung mit gleichzeitiger Beschaffung von günstigeren und leiseren Niederflurzügen ist jedoch nur möglich, wenn die Zahnstangenstrecke in der Ruckhalde aufgehoben wird.

Fahrgäste profitieren – mehr Sicherheit für alle

Kundinnen und Kunden profitieren mit der DML von einem verdichteten Viertelstundentakt zu Spitzenzeiten, von leisen und komfortablen Niederflurfahrzeugen sowie vom Wegfall von Umsteigevorgängen und von verbesserten Anschlüssen an den Fernverkehr in St.Gallen. So wird es künftig möglich sein, ohne umzusteigen von St.Gallen Marktplatz nach Teufen oder Appenzell zu reisen. Zusammen mit dem allgemeinen Wachstum von Mobilität und Bevölkerung wird bis 2020 mit einem Fahrgastzuwachs von bis zu 50 Prozent gerechnet. „Das Wachstum der Agglomerationen bringt mehr Verkehr und weniger Lebensqualität. Unsere Region braucht daher eine zukunftsweisende Mobilität – nur der Ausbau des ÖV bringt die gewünschte Entlastung vom Individualverkehr“, erklärte Jörg Schoch. Gleichzeitig werden die Strassen entlang der Durchmesserlinie vom Individualverkehr entlastet und diverse, teils gefährliche Bahnübergänge aufgehoben. Dies führt für alle Verkehrsteilnehmer zu mehr Sicherheit.

Fünf Teilprojekte

Das gesamte Projekt Durchmesserlinie ist in fünf Teilprojekte unterteilt. Kernstück des Projekts ist die geplante Neubaustrecke in der Ruckhalde. Die dortige Zahnradstrecke soll aufgehoben und durch einen rund 700 Meter langen Tunnel ersetzt werden. Dadurch können künftig auf der gesamten Strecke der Durchmesserlinie Niederflurzüge eingesetzt werden, die rund einen Viertel weniger kosten und halb so teuer im Unterhalt sind als die bisherigen Fahrzeuge. Durch diese Kosteneinsparung kann die Zukunft der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell langfristig gesichert werden.

Alternativen werden geprüft

Insgesamt sind 30 Einsprachen gegen das Projekt DML bei den Verantwortlichen eingegangen. Die meisten davon richten sich gegen das Teilprojekt Ruckhalde. Unter anderem fordern die Einsprechenden, dass bezüglich der Verkehrsumleitung und Sicherheitsmassnahmen während den Bauarbeiten am Tunnel eine neue Prüfung vorgenommen wird. Eine weitere Forderung ist die Verschiebung des geplanten Südportals des Ruckhalde-Tunnels rund 200 Meter in Richtung Teufen. Die Einwände und Bedenken gegen das Projekt würden nun sorgfältig geprüft und alle möglichen Optionen abgeklärt: „Wir nehmen die Anliegen und Befürchtungen der Bevölkerung ernst und suchen gemeinsam mit unseren Projektpartnern nach Lösungen. Dafür benötigen wir jedoch Zeit und bitten um Geduld und Verständnis“, wie Hansjürg Düsel, Direktor der Appenzeller Bahnen AG erklärte.

Bessere Anbindung des Appenzellerlandes an die Stadt St.Gallen

Für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Agglomeration St.Gallen ist eine raschere und komfortable Verbindung mit dem Appenzellerland sehr wichtig. Das Projekt, das den Appenzeller Bahnen wichtigen betrieblichen und finanziellen Nutzen bringen wird, nützt auch der Stadt mit Verbesserungen am Bahnhofplatz, an der Ruckhalde und im Bereich der sechs Bahnübergänge im Riethüsli. "Die Stadt unterstützt darum das Projekt Durchmesserlinie. Sie hat mit ihrer Einsprache aber auch klar gemacht, dass St.Gallen nur hinter einem Projekt stehen kann, an dem noch verschiedene Verbesserungen für Bauzeit und Betrieb gemacht werden", machte Stadtrat und AB-VR Fredy Brunner deutlich.

Kostenteiler in Diskussion

Die Infrastrukturbaukosten für das DML-Projekt betragen rund 90 Mio. Franken (Stand: Juni 2009). Das Projekt wird vom Bund aus dem Infrastrukturfonds unterstützt. Die AB gehen davon aus, dass schlussendlich 40 Prozent dieser Infrastrukturkosten vom Bund bezahlt werden. Der definitive Parlamentsentscheid darüber, welche Kosten vom BAV tatsächlich getragen werden, steht noch aus. Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden tragen die verbleibenden Kosten. Der exakte Kostenteiler ist derzeit noch in Arbeit. In Inner- und Ausserrhoden wird das Projekt vor das Volk kommen, im Kanton St.Gallen hängt dies noch von der Höhe des Beitrages ab.

Facts & Figures zum Projekt DML

Projektbeteiligte:

- Bund
- Kantone SG/AR/AI
- Stadt St.Gallen
- Appenzeller Bahnen AG

Nutzen DML:

- Langfristige Sicherung des Bahnbetriebs
- Technische Verbindung von ehemaliger TB und AB
- Erhöhung Standortattraktivität durch Viertelstundentakt
- Gute Anschlussverbindungen und kürzere Wartezeiten
- Mehr Sicherheit durch Wegfall gefährlicher Bahnübergänge
- Niederflurzüge mit mehr Komfort für die Fahrgäste
- Tiefere Unterhalts- und Betriebskosten durch den Wegfall der Zahnstange in der Ruckhalde

Kosten:

- 90 Millionen Franken (Bundesbeitrag 40 Prozent)

Baubeginn:

- 2013

Inbetriebnahme:

- 2015

Weitere Informationen:

- www.appenzellerbahnen.ch

Für weitere Auskünfte kontaktieren Sie bitte:

Appenzeller Bahnen AG
Alexander Liniger
Kommunikationsverantwortlicher DML
Tel. +41 (0)71 354 50 78
alexander.liniger@appenzellerbahnen.ch