



Fragen und Antworten zum Projekt Durchmesserlinie

Version 29. August 2012

Inhaltsverzeichnis

Projekt generell	Seite	5
Kosten & Finanzierung	Seite	8
Fahrzeuge	Seite	11
Verbesserungen und Vorteile	Seite	13
Weitere Fragen	Seite	20

Glossar

AB	Appenzeller Bahnen AG
Abgeltung	Zahlungen von Bund und Kanton an Betriebskosten der Transportunternehmen für Bereitstellung der Fahrplanleistungen
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
Besteller	Besteller der Fahrplan-Leistungen der AB sind die Kantone AR, SG und AI sowie der Bund
DML	Projekt Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen
Durchmesserlinie	Bahnlinie, die nicht in einem Kopfbahnhof endet
HVZ	Hauptverkehrszeit im öffentlichen Verkehr
Kopfbahnhof	Zug wendet am Bahnhof in andere Fahrtrichtung
Linie GAW	Bahnlinie Gossau–Appenzell–Wasserauen
Linie SGA	Bahnlinie St.Gallen–Gais–Appenzell
Linie TB	Bahnlinie St.Gallen–Trogen
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad)
Niederflur	Ebenerdiger Ein- und Ausstieg ins Fahrzeug oder auf das Perron
öV	Öffentlicher Verkehr
SG	Kanton St.Gallen
Taktfahrplan	Fahrplan mit regelmässigen Abfahrten, zum Beispiel alle 15 oder 30 Minuten

Projekt generell

Was bedeutet die Abkürzung DML?

Verbindung
Bahnlinien

DML ist das Kürzel für „Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen“.

Wieso heisst das Projekt Durchmesserlinie?

Ersatz
Kopfbahnhof

Der Begriff Durchmesserlinie ist ein gängiger Ausdruck für den Ersatz eines Kopfbahnhofes durch einen Durchgangsbahnhof wie zum Beispiel auch „Durchmesserlinie Zürich“. Für den AB-Bahnhof St.Gallen trifft dies in doppelter Hinsicht zu, da die Linien SGA und TB miteinander verbunden werden.

Ist die DML nötig?

Zukunft AB

Für die Zukunft der AB ist die DML sehr wichtig.

Viertelstundentakt

Ohne die DML ist zukünftig auf der Linie SGA kein Angebotsausbau mehr möglich.

Insbesondere kann auch der Viertelstundentakt, wie er mit der S-Bahn St.Gallen auf dem S-Bahnnetz der Region St.Gallen 2013 verwirklicht wird, nicht eingeführt werden.

Verkehrszunahme
bis 2030

Für die Linie SGA wird für das Jahr 2030 eine Verkehrszunahme von etwa 50% prognostiziert. Die dafür notwendigen Transportkapazitäten können nur mit einem Viertelstundentakt zwischen Teufen und St.Gallen, mindestens in den Hauptverkehrszeiten, geschaffen werden.

Welche Ausbauten sind nötig, um den Viertelstundentakt auf dem Appenzeller Ast der DML einführen zu können?

Ruckhaldetunnel
Kreuzungsstellen

Für den Viertelstundentakt braucht es den Ruckhaldetunnel und zusätzliche Kreuzungsstellen auf der sonst eingleisigen Bahnlinie.

Bis wann wird die DML realisiert?

Plangenehmigung

Voraussetzung für die Realisierung der DML sind eine rechtskräftige Plangenehmigung des Bundes sowie die Zustimmung zur Finanzierung der Kantone AR, SG und AI.

Finanzierung

Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass diese Beschlüsse bis im Sommer 2013 vorliegen.

Inbetriebnahme

Unter dieser Voraussetzung ist die Inbetriebnahme der DML Ende 2016 möglich.

Weshalb soll das Bahnangebot auf der DML ausgebaut werden?

Verkehrszunahme

Die Verkehrsinfrastruktur in den städtischen Agglomerationen stösst an ihre Grenzen. In den nächsten 20 Jahren erwartet der Bund eine Verkehrszunahme von 40–50% beim öV und 15–25% beim MIV.

Überlastung
Strasse und
Schiene

Die Folge sind Staus auf den Strassen und überlastete Züge. Nur ein Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs kann helfen, das Wachstum des Individualverkehrs einzudämmen und die Strassen zu entlasten.

Netzkonzept öV

Die DML ist ein Teil des Ausbaukonzeptes für den öffentlichen Verkehr in der Region St.Gallen, „Netzkonzept öV“ genannt. Dieses beinhaltet bessere Fernverkehrsverbindungen vom Knoten St.Gallen in alle Richtungen, die Einführung der S-Bahn St.Gallen und ein auf die ganze Transportkette abgestimmtes Busangebot zur

S-Bahn St.Gallen

Feinerschliessung. Die DML ist quasi die S-Bahn auf der Linie Appenzell–St.Gallen–Trogn und ebenfalls Bestandteil dieses Netzkonzeptes der Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach.

Wie entstand ursprünglich die Idee der DML?

Studie Bahn/Bus

Bereits 1970 hat der Bund die Kantone und die damaligen AB beauftragt, sich Gedanken über die Zukunft der Bahnlinie SGA zu machen. Eine Studie kam damals zum Schluss, dass das Festhalten an der Bahn deutliche Vorteile im Vergleich zu einer Umstellung auf einen Busbetrieb hat. In den neunziger Jahren wurden die Ergebnisse dieser Studie nochmals bestätigt.

Viertelstundentakt

Seit den siebziger Jahren sind immer wieder Tunnelprojekte zwischen St.Gallen und Riethüsli ausgearbeitet worden mit dem Ziel, die letzte Zahnradstrecke auf der SGA zu beseitigen und die Basis für die Einführung des Viertelstundentakts zwischen Teufen und St.Gallen zu schaffen.

Die teilweise sogar öffentlich aufgelegten Projekte sind aus Kostengründen aber immer wieder „schubladiert“ worden.

Kosten & Finanzierung

Was kostet die DML?

90 Millionen	Die Infrastrukturausbauten für die DML kosten rund 90 Millionen Franken.
Anteil Bund	Der Bund trägt einen Anteil von rund 41 Millionen Franken. Die restlichen 49 Millionen Franken werden auf der Basis der gesetzlichen Vorgaben sowie aufgrund dem vereinbarten Verteilschlüssel aufgeteilt. AR 26 Millionen, SG 16 Millionen und AI 7 Millionen Franken.
Anteil Kantone	

Wieso 90 Millionen für eine 2 Minuten kürzere Fahrzeit?

Viertelstundentakt	Ein Viertelstundentakt setzt voraus, dass sich die Züge auf der eingleisigen Bahnlinie SGA immer in gut 7 Minuten Fahrdistanz kreuzen können. Das bedingt zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten sowie eine Verringerung der Fahrzeit um 2 Minuten zwischen Lustmühle und Güterbahnhof.
Verringerung Fahrzeit	
Zahnradstrecke	Ohne Aufhebung der Zahnradstrecke in der Ruckhalde ist das nicht möglich. Dies bedingt den Tunnel Ruckhalde, der allein 54 Millionen Franken kostet.
Taktfahrplan	Diese zwei Minuten sind also entscheidend, damit den Fahrgästen ein dichter Taktfahrplan angeboten werden kann und diese so wiederum von verbesserten Anschlusssituationen am AB-Bahnhof St.Gallen profitieren können.
Anschlusssituation	

Können mit der DML Kosten gespart werden?

Betriebskosten	Ja. Die besseren Betriebsbedingungen durch die Umwandlung des AB-Bahnhofs St.Gallen vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof sowie die tieferen Investitions- und Unterhaltskosten, nach dem Wegfall der Zahnradstrecke, führen bei gleichem Angebot zu einer Verkleinerung der jährlichen Abgeltungen von Bund und Kantone um gut 2 Millionen Franken.
Investitionskosten	
Abgeltungen	

Wieso müssen im Kanton Appenzell Ausserrhoden die Gemeinden einen Teil des Kantonsanteils an der DML übernehmen?

Die Beteiligung der Gemeinden ist im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr geregelt.

Wer entscheidet über die Finanzierung beziehungsweise darüber, ob die einzelnen Kantone ihren Beitrag an die Finanzierung leisten?

Unabhängiger Entscheid	Alle drei Kantone entscheiden unabhängig darüber, ob sie ihren Anteil an den Gesamtkosten leisten oder nicht. Welches Organ für den Entscheid zuständig ist, ergibt sich aus den kantonalen Gesetzen und Verordnungen.
Landsgemeinde	In AR ist der Kantonsrat abschliessend zuständig. In SG entscheidet der Kantonsrat. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. In AI entscheidet die Landsgemeinde.

Wieso ist die DML heute im Unterschied zu früher finanzierbar?

Infrastrukturgesetz	Mit dem seit 2007 geltenden Infrastrukturfondsgesetz sind erstmalig die Voraussetzungen geschaffen worden, dass sich der Bund an Verkehrsprojekten in den städtischen Agglomerationen beteiligen kann.
Gutes Kosten-Nutzenverhältnis	<p>Weil die Prüfung des Bundes für die DML ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis ergeben hat, beteiligt sich der Bund mit 40% an den Ausbauten zwischen AB-Bahnhof St.Gallen und dem Riethüsli.</p> <p>Die Ausbauten auf den anderen Abschnitten werden über die ordentlichen Investitionskredite nach Eisenbahngesetz finanziert.</p>
Einmalige Chance	Die Förderung des Agglomerationsverkehrs ist befristet bis ins Jahr 2027. Sollte die Chance, welche sich nun anbietet, nicht gepackt werden, dürften die angestrebten Angebotsverbesserungen für die Linie SGA für sehr lange Zeit nicht realisierbar sein.

Fahrzeuge

Warum werden für die DML neue Züge beschafft?

Ende der Gebrauchsdauer	Bis zur Inbetriebnahme der DML sind die heutigen Trieb- und Steuerwagen der Linie St.Gallen–Appenzell zwischen 27 und 39 Jahre, die Personenwagen sogar 27 bis 56 Jahre alt. Diese Fahrzeuge haben also einerseits das Ende der Gebrauchsdauer erreicht und genügen auch den heutigen Kundenansprüchen bei Weitem nicht mehr.
Unterhaltskosten	Ausserdem sind die neuen Züge ohne Zahnrad günstiger in der Anschaffung und im Unterhalt.

Werden die neuen Züge behindertengerecht sein?

Niederflurzüge	Es werden selbstverständlich nur noch neue Niederflurfahrzeuge beschafft. Die Behindertengerechtigkeit ist im Gesetz über die Behindertengleichstellung verankert.
Ebenerdiger Ein-/Ausstieg	Ob der ebenerdige Ein- und Ausstieg auch bei den Strassenbahn-Haltestellen in der Stadt sowie bei Haltekanten in Kurven garantiert werden kann, ist noch Gegenstand von detaillierten Untersuchungen. Ausnahmen bei der Behindertengerechtigkeit müssen vom Bund genehmigt werden.

Wer finanziert die neuen Züge?

Eigene Mittel	Die neuen Züge müssen von den AB aus eigenen Mitteln beschafft werden. Sie werden also nicht über den Projektkredit finanziert. Für den Viertelstundentakt werden 12 Züge inklusive Reserve erforderlich sein.
Anzahl	Voraussichtlich werden 7 Züge neu beschafft, 3 Züge der bestehenden Fahrzeuge der Linie TB verlängert und alle 5 Züge der Linie TB dem DML-Betrieb technisch angepasst. Die Kosten werden auf 64.3 Millionen Franken geschätzt.
Kosten	

Wie sehen die neuen DML-Züge aus?

Sitzplätze	Die Züge werden maximal 50 Meter lang und 2.4 Meter breit sein. Sie werden voraussichtlich Erst- und Zweitklassabteile aufweisen. Eine Komposition verfügt über 110–120 Sitzplätze einschliesslich solcher für Mobilitätsbehinderte sowie bis zu 150 Stehplätze.
Niederflureinstieg	Alle Züge werden Niederflureinstiege und möglichst treppenlose Zirkulationszonen aufweisen. Die Wagen werden klimatisiert und mit der neusten Technik bezüglich Kundeninformation, Videoüberwachung, Notrufmöglichkeit und Halteknöpfen ausgestattet sein.
Mehrzweckabteil	Breite Einstiege und Freiflächen erlauben den problemlosen Transport von Kinderwagen, Rollstühlen, Velos, Skis und Gepäck.
WC	Infolge der kurzen Reisezeiten soll auf Toiletten an Bord verzichtet werden.

Die DML führt zu höheren Kapazitäten. Heisst das, dass die AB im Vergleich zu heute mehr Züge kaufen und betreiben und damit auch mehr Abgeltungen erhalten?

12 Züge	Mit dem heutigen Fahrplan und ohne Durchbindung sind für die beiden getrennten Linien 12 Züge notwendig. Genau gleich viele wie für die DML mit Viertelstundentakt erforderlich sind. 12 neue Züge für die getrennten Linien (7 Züge mit Zahnrad) kosten jedoch rund 103 Millionen, 12 neue DML-Züge dagegen nur 86 Millionen Franken.
Kosteneinsparung	Mit der DML werden somit bei der Beschaffung von neuen Zügen, pro Fahrzeuggeneration von etwa 25 Jahren, 16 Millionen Franken gespart.

Verbesserungen und Vorteile

Was bringt die DML an Verbesserungen?

**schnell, sicher, bequem –
für eine AB mit Zukunft**

- | | |
|---------|--|
| schnell | <ul style="list-style-type: none">▪ Viertelstundentakt ab Trogen bis Teufen, bei Bedarf eventuell bis Gais▪ Bessere und häufigere Anschlüsse an den Fernverkehr▪ Direkte Verbindung ins Stadtzentrum |
| sicher | <ul style="list-style-type: none">▪ Aufhebung und Sicherung von mehreren Bahnübergängen▪ Verkehrsentlastung für Individualverkehr auf der Teufener Strasse▪ Neue moderne Niederflurzüge sind leichter und weisen 30–50% kürzere Bremswege auf |
| bequem | <ul style="list-style-type: none">▪ Bequemes Reisen dank Niederflur für Familien mit Kinderwagen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität▪ Direkte Fahrten ins Stadtzentrum ohne Umsteigen▪ Jederzeit aktuelle Informationen zur Verkehrslage mit modernen Infosystemen an Bord |

Was wird besser durch die DML an den Anschlusssituationen?

- | | |
|---------------------------|---|
| Viertelstundentakt | Mindestens auf der Strecke Teufen–St.Gallen–Trogen werden die Züge im Viertelstundentakt verkehren. Damit werden in St.Gallen auch die Anschlüsse an den Fernverkehr und die S-Bahn St.Gallen wesentlich optimiert. |
| Anschlüsse
Fernverkehr | |

Im Normalfall werden die Umsteigezeiten, statt wie heute bis zu 25 Minuten, nur ca. 10 Minuten betragen. Das bedeutet eine erhebliche Verbesserung der Reisezeiten auf der jeweiligen Transportkette zwischen Quelle und Ziel.

Ohne umsteigen	Künftig wird es zudem möglich sein, vom St.Galler Stadtzentrum ohne umzusteigen im AB-Bahnhof St.Gallen direkt nach Teufen oder Appenzell zu reisen. Oder vom Riethüsli in die Notkersegg, wie schon heute einige Kinder vom Waldkindergarten St.Gallen unterwegs sind.
Eilzug St.Gallen–Appenzell	Zwischen Appenzell und St.Gallen wird in den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung mindestens ein Eilzug verkehren.

Wird mit der DML gespart?

2 Millionen	Durch Einsparungen bei den Betriebskosten können jährlich rund 2 Millionen gespart werden. Das entlastet die Jahresrechnung des Bundes und der drei Kantone. Anders gesagt:
Mehr Bahn zum gleichen Preis	Mit der DML bekommt man mehr Bahn zum praktisch gleichen Preis wie heute, oder gleich viel Bahn zu einem niedrigeren Preis.

Was bringt die DML den Autofahrern und Autofahrerinnen?

	Der Individualverkehr ist ein sehr direkter Nutzniesser der DML. Die Strassen entlang der betroffenen Strecke St.Gallen–Appenzell–Trogen sind stark befahren. Vor allem auf dem Abschnitt zwischen Riethüsli und St.Gallen stauen sich die Autos oft.
Zunahme Individualverkehr	Zwischen 2002 und 2010 hat der Individualverkehr zwischen Appenzell, St.Gallen und Trogen um über 18% zugenommen. In den nächsten 10–15 Jahren wird eine weitere Zunahme von 15–25% erwartet.
Entlastung Strasse	Dank der DML werden die AB zu einem deutlich attraktiveren Verkehrsmittel, können so mehr Menschen befördern und somit die Strassen dank „Umsteigern“ entlasten.

Was bringt die DML der gesamten Region?

Angebotsausbau Mit dem Angebotsausbau wird die Standortattraktivität entlang der DML erhöht und die Agglomeration St.Gallen vom Individualverkehr entlastet. Der Faktor Mobilität ist auch für den Wirtschaftsraum und die Gewinnung von Arbeitskräften ein wichtiges Kriterium.

Welchen Nutzen hat die Stadt St.Gallen von der DML?

Riethüsliquartier Für die Stadt St.Gallen ist es sehr wichtig, die städtebauliche Entwicklung möglichst optimal zu planen. Aus historischem Hintergrund führen die Gleise der ehemaligen Strassenbahn St.Gallen–Appenzell an den meisten Stellen noch immer direkt der Strasse entlang, was vor allem im Riethüsli zu gefährlichen Verkehrsbedingungen führt.

Die neue Trasseeführung, welche im Quartier vorgesehen ist, löst viele dieser Sicherheitsprobleme und wertet das Quartier auch optisch auf.

Entwicklung Areal Güterbahnhof Gleichzeitig bietet sich der Stadt die Möglichkeit das Areal des Güterbahnhofs optimal an den öV anzuschliessen.

Entlastung Strasse Das verbesserte Bahnangebot hilft ausserdem den wachsenden Individualverkehr, welcher das Quartier und die Teufener Strasse immer mehr belastet, einzudämmen.

Lebensqualität Dies hat wiederum einen positiven Einfluss auf die erhöhte Lebensqualität in diesem Teil der Stadt.

Welchen Nutzen hat Appenzell Innerrhoden künftig von der DML?

Verkürzung Reisezeiten Mit der DML verkürzt sich die Reisezeit der Regionalzüge Appenzell–St.Gallen von 42 auf 38 Minuten und in der Gegenrichtung mindestens von 44 auf 42 Minuten. Es gibt bereits Machbarkeitsstudien die zeigen, dass mit kleinen

	<p>Infrastrukturergänzungen die Fahrzeit in beide Richtungen 38 Minuten oder sogar noch weniger betragen könnte.</p>
Eilzug ohne Halt	<p>Mit der DML wird es möglich sein, pro Stunde einen Eilzug in Lastrichtung einzusetzen, der zwischen Teufen und St.Gallen ohne Halt verkehrt.</p>
Stärkung Tourismusverkehr	<p>Ausserdem wird das Unternehmen AB, welches auch einen wesentlichen Beitrag an den touristischen Verkehr im inneren Land beiträgt, für die Zukunft gestärkt.</p>
Vision	<p>Schliesslich bildet die DML den Grundstein für die Vision, dereinst mit dem Zug in einer halben Stunde von Appenzell nach St.Gallen zu reisen.</p>

Welche Vorteile haben Ausserrhoder Gemeinden, die nicht direkt an der künftigen Linie der DML liegen, insbesondere im Vorder- und Hinterland?

Zukunft Unternehmen AB	<p>Auch die Gemeinden, welche nicht direkt an der DML liegen, haben Interesse an einer starken Unternehmung AB, welche sich mit der DML für die Zukunft rüstet und so als Arbeit- und Auftraggeber weiterhin eine wichtige Rolle in der Region spielen wird.</p>
Neue Fahrzeuge Linie GAW	<p>Zusätzliche Niederflurzüge, die zum Teil von der Linie SGA übernommen werden können, ergänzen das Angebot auf anderen Linien, so zum Beispiel auf der Linie GAW.</p> <p>Auch im Vorder- und Hinterland haben die AB in der Vergangenheit schon diverse Ausbauten und Verbesserungen ausgeführt, deren Kosten solidarisch von nicht direkt tangierten Regionen und Kantonen mitgetragen wurden. Auf diese Solidarität sind alle Regionen angewiesen.</p>
Netzkonzept öV	<p>Auch die Vorder- und Hinterländer Gemeinden profitieren vom Netzkonzept öV, wie es für die ganze Agglomeration besteht.</p>

Wie hängt das Projekt der AB-Doppelspur in Teufen mit der DML zusammen?

Getrennte Projekte Die beiden Projekte hängen nicht zusammen und sind getrennt zu betrachten. Die DML kann auch ohne Doppelspur realisiert werden.

Werden durch das Projekt DML alle Haltestellen so angepasst, dass ebenerdige Einstiege möglich sind?

Niederflureinstiege Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt von allen Transportunternehmungen, ihre Anlagen bis 2023 behindertentauglich zu machen. Bei Neuanlagen oder Umbauten gilt diese Vorschrift schon heute. Das bedeutet, dass die DML-Züge über Niederflureinstiege verfügen und die Haltestellen so ausgebildet werden, dass Mobilitätsbehinderte auf jeder Haltestelle, die mit der DML zusammen erstellt oder umgebaut wird, ohne Hilfe von Dritten ein- und aussteigen können.

Für die übrigen Haltestellen erfolgen die Anpassungen nicht über die DML, sondern über separate Projekte.

Wie verändert sich mit der DML die Reisezeit eines Fahrgasts, der von Teufen nach Spisertor fährt?

14 Minuten kürzer Mit der DML entfällt das Umsteigen am AB-Bahnhof St.Gallen. Mit Bahn und Bus beträgt die Reisezeit heute 34 Minuten. Mit der DML werden es noch 20 Minuten sein. Dies entspricht einer Reisezeit, die gegenüber heute 14 Minuten kürzer ist, was nahezu eine Halbierung der Reisezeit bedeutet. Für die anderen Haltestellen der DML zwischen AB-Bahnhof St.Gallen und Trogen gilt bezüglich Zeiteinsparung in Minuten das Gleiche.

Wie verändert sich die Reisezeit von Schülern, die von Speicher zur Gewerbeschule im Riethüsli fahren?

7 Minuten kürzer

Mit der DML entfällt das Umsteigen am AB-Bahnhof St.Gallen. Mit Bahn und Bus beträgt die Reisezeit heute über St.Gallen mindestens 32 Minuten. Mit der DML werden es noch 25 Minuten sein. Das entspricht einer Verkürzung der Reisezeit um 7 Minuten.

Für alle anderen Haltestellen zwischen AB-Bahnhof St.Gallen und Teufen gilt bezüglich Zeiteinsparung in Minuten das Gleiche.

Verschlechtern sich mit der DML die Bahnanschlüsse von Trogen in St.Gallen gegenüber heute?

Situation

Im Zusammenhang mit dem laufenden und bevorstehenden öV-Ausbau in der Ostschweiz (Angebotsplanung Ost, S-Bahn St.Gallen) wird sich die Situation in den nächsten Jahren komplett verändern.

Viertelstundentakt
Region St.Gallen

In der Region St.Gallen wird auf dem S-Bahnnetz ein Viertelstundentakt die Regel werden und im Fernverkehr laufen die Bestrebungen dahin, praktisch in alle Richtungen einen symmetrischen Halbstundentakt anzubieten. Diese Ziele werden ab 2013 schrittweise umgesetzt. Somit kann die heutige Anschlusssituation nur bedingt mit der zukünftigen verglichen werden.

Generell werden sich die meisten Bahnanschlüsse in St.Gallen auch von Trogen her eher verbessern als verschlechtern. Auch wenn die Verbesserungen auf der Linie TB, aufgrund des heute bereits bestehenden Viertelstundentakts, weniger gross sein werden als auf der Linie SGA.

Was bringt die DML punkto Sicherheit?

Aufhebung Bahnübergänge	Mit dem Bau der Durchmesserlinie werden diverse Bahnübergänge gesichert und mehrere Übergänge komplett aufgehoben. Somit erhöht sich mit der DML die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
Verkehrsentlastung	Ein weiterer Punkt, welcher zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt, ist die Verkehrsentlastung in der Teufener Strasse.

Wieso sinkt das Risiko von Zusammenstössen zwischen Bahn und PW nach dem Bau der DML?

Leichtere Fahrzeuge	Die neuen Züge werden wesentlich leichter und mit effizienteren Bremssystemen ausgestattet sein. Damit verringern sich die Bremswege gegenüber heute, bei gleicher Geschwindigkeit, um 30–50%. Dieser Wert ist abhängig vom Wetter, der Zugsauslastung und dem Streckengefälle.
Kürzere Bremswege	

Können Züge ohne Zahnrad überhaupt Gefälle von 80 Promille, wie in der Ruckhalde vorgesehen, bewältigen?

76 ‰ auf Linie TB	In einem Gutachten ist die Befahrbarkeit und die Sicherheit nachgewiesen worden. Die Linie TB weist zudem schon heute ein Gefälle von bis zu 76 Promille auf, ohne dass es deswegen bis jetzt zu wesentlichen Problemen gekommen wäre. Ausserdem befindet sich die Strecke mit dem grössten Gefälle zu einem grossen Teil im Tunnel, in welchem kaum Witterungseinflüsse zu erwarten sind.
-------------------	--

Weitere Fragen

Bringt die DML wirklich einen Viertelstundentakt nach Teufen?

Bestellerkantone Die Häufigkeit und Kadenz der Fahrten bestimmen nicht die AB, sondern deren Auftraggeber, die sogenannten Besteller. Dabei handelt es sich um die drei Kantone AR, SG und AI sowie den Bund. Sie bestellen Fahrplan-Leistungen in einem bestimmten Umfang.

Umsetzung Der gewünschte Viertelstundentakt wird auf den erwähnten Strecken also möglich sein, die Umsetzung hängt schliesslich vom Auftrag der Besteller ab.

Die Züge der AB sind längst nicht überall zu jeder Zeit gut besetzt. Braucht es noch mehr halbleere Zugkompositionen?

Fahrgastzuwachs Da wir auf der Strecke zwischen Appenzell–St.Gallen–Trogen mit der Einführung der DML mit bis zu 30–180% (je nach Strecke) mehr Fahrgästen rechnen dürfen, macht ein Ausbau absolut Sinn.

Ausserdem ist bekannt, dass je besser das öV-Angebot ist, desto mehr wird es genutzt.

Die Ruckhalde ist ein ganz besonderer Streckenabschnitt, der von vielen Fahrgästen geschätzt wird (Aussicht auf Stadt, Zahnrad-erlebnis). Warum kann die DML nicht über die Ruckhalde führen?

Viertelstundentakt Ohne den Ruckhaldetunnel ist kein stabiles Fahrplankonzept für einen Viertelstundentakt zwischen Teufen und AB-Bahnhof St.Gallen möglich.

schnell & häufig Die Pendler welche auf dieser Linie täglich zur Arbeit und in die Schule unterwegs sind, erwarten in erster Linie häufigere und schnellere Verbindungen.

1980 wurde die Zahnstange in der Ruckhalde erneuert. War das nicht eine Fehlinvestition, wenn die Zahnradstrecke nun wegfallen soll?

35-jährig

Vor 2016 wird die DML nicht in Betrieb sein. Bis dann wird die Zahnstange also über 35 Jahre im Einsatz stehen. Das ist ein guter Wert, wenn man bedenkt, wie gross die mechanische Belastung der Zahnstange ist.

Das beste Nutzen-/Kostenverhältnis wird mit einem Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Teufen und Trogen und einem Halbstundentakt in den Nebenverkehrszeiten erzielt. Wieso sieht die Betriebsrechnung ungünstiger aus, wenn der Viertelstundentakt ganztägig betrieben wird?

Kosten pro Fahrt

In den Hauptverkehrszeiten wird die Auslastung der Züge viel höher sein als zu den Nebenverkehrszeiten. Da die Kosten bei gleichem Angebot ungefähr gleich hoch sind, ergibt dies einen geringeren Kostendeckungsgrad.

Weitere Ziele

Da aber mit dem öV-Angebot auch andere Ziele wie die Siedlungsentwicklung oder die Umlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene verfolgt werden, ist der Kostendeckungsgrad ein wichtiger, aber nur einer von mehreren Aspekten.

Was passiert, wenn einer oder mehrere Kantone die Finanzierung der DML ablehnen?

Keine Alternative	Als zukunftsorientierte Unternehmung haben sich die AB mit dieser Frage ernsthaft auseinandergesetzt und mehrere Szenarien entworfen. Keine Alternative wird ein ähnlich gutes Angebotspaket bei vergleichbaren Kosten ermöglichen, welches auch noch ausbaubar ist.
Neubeurteilung	Wenn einer oder mehrere Kantone die Finanzierung der DML ablehnen, dann müssen die AB und die drei Kantonsregierungen von AR, SG und AI die Situation gemeinsam mit dem Bund neu beurteilen.
Ersatz Fahrzeuge	Damit der notwendige Ersatz der alten, teilweise schon 40-jährigen Züge erfolgen kann, wäre in diesem Fall rasches Handeln angesagt, (Entscheid spätestens 2014/2015).
Rückfallszenarien	Aufgrund der erwähnten Machbarkeitsstudien stehen folgende Rückfallszenarien im Vordergrund: <ol style="list-style-type: none">1. Beibehaltung der heute getrennten Bahnlinien von St.Gallen nach Appenzell und nach Trogen;2. Verbindung der heute getrennten Bahnlinien ohne weitere Ausbauten;3. DML exkl. Ruckhaldetunnel mit Beibehaltung des Zahnrad.
Kein Angebotsausbau	Allen 3 Szenarien gemeinsam sind die folgenden Erkenntnisse: <ul style="list-style-type: none">▪ Ohne DML ist kein wesentlicher Ausbau des öV-Angebots auf der Linie St.Gallen–Appenzell gegenüber heute möglich. Damit würde die für das Jahr 2030 prognostizierte Mobilitätszunahme von 40–50%, wegen fehlenden öV-Kapazitäten, hauptsächlich auf dem heute schon überlasteten Strassennetz stattfinden.

Wird das Projekt DML durch die eingereichte Initiative der SVP AR gefährdet?

Zeitplan Kantone	Die Finanzierung der DML basiert auf dem Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach. Die drei Kantone AR, SG und AI haben gemeinsam einen Zeitplan zur Behandlung des Finanzierungsgesuchs der DML festgelegt. Er sieht vor, dass die Regierungen im Juni 2012 die Finanzbotschaften zu Händen ihrer Kantonsparlamente verabschieden. Diese befinden Ende 2012 über den jeweiligen Kantonsanteil. In AI entscheidet Ende April 2013 die Landsgemeinde über den Kantonsbeitrag.
Landsgemeinde	
Verzögerungen	Wird die Finanzierung nicht im Rahmen des vereinbarten Zeitplans sichergestellt, verschieben sich die Einführung der DML und damit die Angebotsverbesserungen voraussichtlich um mindestens 2 Jahre.