

VD / Einfache Anfrage Mattle-Altstätten vom 10. Juni 2026

## **Zukunft der Zahnradbahn Altstätten–Gais – sind die bisherigen Entscheidungsgrundlagen noch aktuell?**

Antwort der Regierung vom 25. August 2026

Ruedi Mattle-Altstätten erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 10. Juni 2026 nach der Zukunft der Linie Gais–Altstätten Stadt (S24) und fordert, die Grundlagen der INFRAS-Studie vom 7. Januar 2020 neu zu prüfen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Linie zwischen Gais und Altstätten Stadt wird als meterspurige Adhäsions- und Zahnradbahn betrieben. Mit einer maximalen Steigung von 165 Promille zählt sie zu den technisch anspruchsvollen Regionalbahnstrecken der Schweiz. Auf dieser Linie müssen Fahrzeuge eingesetzt werden, die sowohl im Adhäsionsbereich als auch auf den Zahnstangenabschnitten verkehren können.

Diese Bahnlinie verzeichnet eine geringe Nachfrage. Sie wird sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr genutzt, wobei insbesondere der offene Sommerwagen und der Velotransport beliebt sind. Ein wesentlicher Nachteil ist jedoch die fehlende Anbindung an den SBB-Bahnhof Altstätten SG. Dadurch sind die Fahrgäste zu einem zusätzlichen Umstieg gezwungen, was zu knappen Anschlusszeiten führt und die Attraktivität der Linie wesentlich schmälert.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt einen minimalen Kostendeckungsgrad. Die tiefe Nachfrage und die hohen Kosten sind eine schlechte Kombination. Die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden gaben deshalb im Jahr 2019, in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr, eine Studie bei INFRAS in Auftrag. Diese sollte die Zukunft der drei Zahnradbahnen im Appenzellerland beleuchten: Gais–Altstätten Stadt, Rorschach–Heiden und Rheineck–Walzenhausen. Hintergrund waren die tiefe Nachfrage und somit die tiefen Kostendeckungsgrade. Bei allen drei Linien sind in absehbarer Zeit grosse Investitionen in Rollmaterial und teilweise Infrastruktur notwendig. Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur liegt ausschliesslich beim Bund. Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem vorerwähnten Kostendeckungsgrad im Verkehr und der Infrastruktur. Aus Sicht der Kantone ist ausschliesslich der Kostendeckungsgrad im Verkehr zu beurteilen. Die Bahnen Rorschach–Heiden und Rheineck–Walzenhausen werden definitiv weiterbetrieben.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Welche Fahrgastzahlen der Linie Altstätten Stadt–Gais liegen der Regierung für die Jahre 2019 bis 2026 vor und auf welchen Quellen bzw. Zählmethoden beruhen diese Zahlen?*

Die Züge der Appenzeller Bahnen (AB) sind mit einem automatischen Fahrgastzählssystem ausgerüstet. Jährlich erhalten die Besteller die Zahlen. Folgende Werte liegen der Regierung vor:

| <b>Jahr</b> | <b>Bahn</b> | <b>Bus*</b> | <b>Total</b> |
|-------------|-------------|-------------|--------------|
| 2019        | 146'844     | 5'607       | 152'451      |
| 2020        | 114'864     | 5'252       | 120'116      |
| 2021        | 127'416     | 5'435       | 132'851      |
| 2022        | 133'634     | 4'252       | 137'886      |
| 2023        | 148'527     | 3'805       | 152'332      |
| 2024        | 166'028     | 3'951       | 169'979      |
| 2025        | 165'688     | 3'730       | 169'418      |

*\* Die Kurse 19.24 Uhr und 20.24 Uhr ab Gais bzw. 19.59 Uhr und 20.59 Uhr ab Altstätten Stadt verkehren als Bus.*

Für das laufende Jahr liegen die Frequenzen (Bahn und Bus total) im Zeitraum von Januar bis April 11 Prozent über der Vergleichsperiode 2025.

2. *Teilt die Regierung die Einschätzung, dass sich die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren positiv entwickelt haben und die Annahme der INFRAS-Studie einer rückläufigen bzw. stagnierenden Nachfrage zumindest überprüft werden muss?*

Die Nachfrage, vor allem im Freizeitverkehr, ist in den letzten Jahren gestiegen, vom Jahr 2019 (Rekordjahr vor Corona) bis zum Jahr 2025 um elf Prozent. Sie unterliegt jedoch Schwankungen, da sie von Faktoren wie Wetter, Saison, Freizeitaktivitäten usw. abhängt. Ebenfalls positiv anzuerkennen sind die Bemühungen verschiedener Akteure zur Steigerung der Nachfrage. Das Potenzial im Freizeitverkehr auf dieser Linie bleibt jedoch begrenzt.

Für die Auslastung der Bahn ist eine stabile Nachfrage, z.B. durch tägliche Pendlerinnen und Pendler, von entscheidender Bedeutung. Zwar verläuft die Fahrgastentwicklung besser als die damaligen Annahmen erwarten liessen, die eigentliche Schwachstelle bleibt jedoch der Kostendeckungsgrad. Deshalb wird nicht die Nachfrage allein, sondern der erreichbare Kostendeckungsgrad über die Zukunft des Verkehrsmittels entscheiden.

3. *Ist die Regierung bereit, die Beurteilung der Zukunft der Linie Altstätten–Gais gestützt auf die aktuellen Fahrgastzahlen, die seit dem Jahr 2022 umgesetzten Massnahmen sowie die geplanten zusätzlichen Angebote und Infrastrukturen zu aktualisieren?*

Die Bestellerkantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden werden gemäss Zielvereinbarung zusammen mit dem Bund und den AB Lösungen erarbeiten, welche die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs auf der Linie Gais–Altstätten in Varianten aufzeigen soll. Zu berücksichtigen sind dabei die Entscheide von Bund und Kantonen aus dem Jahr 2020, die unternehmerischen Überlegungen der AB und die absehbar technischen Möglichkeiten. Ein besonderer Fokus liegt auf der Wirtschaftlichkeit, die über mehrere Jahre hinweg gesichert sein muss. Auch gilt es in diesem Zusammenhang den aufgestauten Unterhalt bei der Infrastruktur zu beachten und den allfälligen Rückbaukosten gegenüberzustellen.

4. *Welcher Mindestkostendeckungsgrad ist für die Linie Altstätten Stadt–Gais aus Sicht der Regierung massgebend: 25 Prozent oder 30 Prozent? Wie hoch ist der aktuelle Kostendeckungsgrad der Linie und welche zusätzliche Nachfrage bzw. welche zusätzlichen Erträge wären nötig, um die massgebende Vorgabe zu erreichen?*

Gemäss dem GöV und der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51), Anhang 2, ist diese Strecke aufgrund der Anzahl Kurspaare aktuell der Angebotsstufe 1 (Grundversorgung bis max. 14,5 Kurspaare pro Tag) zugeordnet. Die abendlichen Bus-Kurspaare sind eine separate Offertlinie und zählen deshalb nicht mit. Es wird zwischen einem Mindestmass und einer Zielvorgabe der Kostendeckung unterschieden. Das Mindestmass beträgt in diesem Fall 25 Prozent und der Zielwert liegt bei 35 Prozent. Die Linie erreichte im Jahr 2025 einen Kostendeckungsgrad von 30,8 Prozent. Die AB offerierten die Linie im Jahr 2027 mit einer Kostendeckung von 24,6 Prozent. Begründet ist dies mit notwendigen Instandsetzungsarbeiten bei den Fahrzeugen. Die Abgeltung je einsteigende Person beträgt Fr. 9.33 und die Abgeltung je Personenkilometer Fr. 1.44. Dies ist im kantonalen Vergleich sehr hoch. Ab dem Jahr 2028 rechnen die AB mit einer Kostendeckung von rund 34 Prozent.

Mit dem mittelfristig notwendigen Ersatz der Fahrzeuge verschlechtert sich der Kostendeckungsgrad aber wieder, weil sich Abschreibungen und Zinskosten deutlich erhöhen. Daher ist denkbar, dass sich künftig auch Gemeinden an den ungedeckten Kosten der Linie direkt oder via Defizitgarantie beteiligen müssten. Würde das Angebot ausgebaut, käme die Angebotsstufe 2 mit einem höheren Kostendeckungsgrad zur Anwendung.

5. *Ist die Regierung bereit, ihren Entscheid zur Umstellung des Bahnbetriebs auf Busse oder andere alternative Betriebsformen zu überprüfen, falls die massgebenden Vorgaben beim Kostendeckungsgrad erreicht werden oder aufgrund der aktuellen Entwicklung realistisch erreichbar erscheinen?*

Der Kanton St.Gallen kann dies nicht allein entscheiden, denn der Kanton Appenzell Ausserrhoden und der Bund sind ebenfalls Besteller dieser Linie. Auch ein Busbetrieb oder alternative Betriebsformen gewährleisten die Erreichbarkeit und das Reisen auf dieser Strecke. Der Regierung ist bewusst, dass eine Verbindung vom Rheintal über den Stoss ins Appenzellerland sichergestellt werden muss. Im Unterschied zur Bahn könnte mit einem Busbetrieb eine umsteigefreie Direktverbindung vom und zum SBB-Bahnhof Altstätten angeboten werden und somit die Anbindung an das übergeordnete Bahnnetz ermöglichen. Darüber hinaus bestünde die Chance, mit alternativen Betriebsformen oder einem Busbetrieb das bestehende Angebot weiterzuentwickeln, beispielsweise durch Verdichtung des heutigen Stundentakts. Die Regierung wird mit den AB in den kommenden Jahren Varianten aufbereiten und die erforderlichen Planrechnungen erstellen. Auf diesen werden die notwendigen Entscheide basieren.

6. *Welche konkreten Kriterien müssten aus Sicht der Regierung erfüllt sein, damit ein Weiterbetrieb der Zahnradbahn Altstätten–Gais über das Jahr 2035 hinaus erneut ernsthaft geprüft wird?*

Kriterien sind die Nachfrage, das Marktpotenzial, die Wirtschaftlichkeit und die Höhe der Abgeltungen. Das langfristige Bestehen hängt entscheidend davon ab, ob es gelingt, diese Linie von einer schwach genutzten zu einer stärker nachgefragten Regional- und Freizeitverbindung weiterzuentwickeln. Die Regierung anerkennt die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen, hält jedoch fest, dass diese nicht ausreicht, um die grundlegende wirtschaftliche Bewertung der Linie wesentlich zu verändern. Ein langfristiger Ersatz durch einen Busbetrieb oder alternative Betriebsformen bleiben daher weiterhin die wahrscheinlichsten Optionen.

7. *Wie gewichtet die Regierung bei der Beurteilung der Zukunft der Linie Altstätten–Gais neben der reinen Wirtschaftlichkeit auch die Erschliessungsfunktion, touristische Potenziale, Spitzenbelastungen bei Freizeit- und Gruppenangeboten, die regionale Identität sowie den kultur- und verkehrsgeschichtlichen Wert der Zahnradbahn?*

Die Erschliessungsfunktion wird hoch gewichtet. Sie ist entsprechend in den Planungsinstrumenten verankert. Die INFRAS-Studie beurteilte die Betriebsformen auch nach Angebotsqualität, Umwelt- und Sicherheitsaspekten sowie nach den Auswirkungen auf den Tourismus und die Regionalwirtschaft. Die Erschliessungsfunktion, die touristischen Potenziale und die Spitzenbelastungen im Freizeit- und Gruppenverkehr haben mit den Massnahmen der vergangenen Jahre an Gewicht gewonnen, namentlich beim Velo- und Gruppentransport, dem die AB mit einem zweiten Velowagen Rechnung tragen. Aus der Perspektive der Tourismus- und Freizeitwirtschaft anerkennt der Kanton St.Gallen ein gewisses – wenn auch bescheidenes – Potenzial für die Zukunft der Linie Gais–Altstätten. Diese Einschätzung unterlegt der Kanton St.Gallen auch mit einem konkreten Engagement: Mit der Leistungsvereinbarung zum Projekt «Mountainbike-Erlebnis Altstätten-Gais»<sup>1</sup> unterstützen die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden das mit Fr. 208'000.– budgetierte Vorhaben mit Subventionsbeiträgen von zusammen höchstens Fr. 124'000.– im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) des Bundes.

8. *Ist der Regierung bewusst, dass es sich bei der Zahnradbahn Altstätten–Gais nicht nur um ein Angebot des öffentlichen Verkehrs handelt, sondern auch um ein verkehrsgeschichtlich bedeutendes Kulturgut des Kantons St.Gallen, dessen Aufgabe einen unwiederbringlichen Verlust bedeuten würde?*

Im Jahr 2023 wurden der Triebwagen CFe 3/3 Nr. 2 und der Personenwagen C13, beide Baujahr 1911, im Eigentum der Stiftung Historische Appenzeller Bahnen, aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die Technik- und Wirtschaftsgeschichte gestützt auf das Kulturerbe-gesetz (sGS 277.1) als bewegliches Kulturerbe des Kantons St.Gallen unter Schutz gestellt. Die beiden Fahrzeuge wurden eigens für den Betrieb auf der anspruchsvollen Strecke zwischen Altstätten und Gais massgefertigt und sind, neben einem seit dem Jahr 1982 im Verkehrshaus Luzern befindlichen Triebwagen, die einzigen erhaltenen Fahrzeuge aus dem Eröffnungsjahr. Die Unterschutzstellung beschränkt sich jedoch auf die historischen Fahrzeuge und hat somit keine Auswirkungen auf den Entscheid zum Erhalt der Bahnlinie und der damit verbundenen Infrastruktur.

Die Regierung ist verpflichtet, mit den Finanzmitteln haushälterisch umzugehen. Mit dem Kantonsratsbeschluss über das Entlastungspaket 2026 (33.25.09) hat der Kantonsrat diesen Auftrag nochmals ausdrücklich bekräftigt. Im GöV ist die Wirtschaftlichkeit das zentrale Kriterium; kulturelle und touristische Aspekte werden nicht berücksichtigt. Entscheidend ist vielmehr, ob die Linie in der Lage sein wird, eine ausreichende und langfristig stabile Wirtschaftlichkeit zu erreichen oder die ungedeckten Kosten durch Dritte, zum Beispiel Gemeinden, gedeckt werden.

---

<sup>1</sup> Leistungsvereinbarung zwischen den Ämtern für Wirtschaft und Arbeit der Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden betreffend das NRP-Projekt «Mountainbike-Erlebnis Altstätten–Gais» (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2028).