

Interpellation Göldi-Gommiswald / Suter-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang
(23 Mitunterzeichnende) vom 24. April 2012

Gefährdet das «Bodensee-Rheintal-Y» die dringlichen Bahnprojekte zur besseren Anbindung des Toggenburgs und des Linthgebiets an den Wirtschaftsraum Zürich?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 3. Juli 2012

Peter Göldi-Gommiswald, Yvonne Suter-Rapperswil-Jona und Andreas Widmer-Mosnang erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 24. April 2012 nach allfällig negativen Auswirkungen der mehrere hundert Millionen Franken teuren Forderung nach einem «Bodensee-Rheintal-Y». Diese Initiative der beiden st.gallischen Standesvertreter sei ein durchaus prüfenswertes Anliegen. Entscheidend sei allerdings, ob auch jene Verbesserungen in der Bahninfrastruktur vorangetrieben würden, die für die nachhaltige Entwicklung unseres Kantons tatsächlich erste Priorität haben. Im Vordergrund steht für ihn die bessere Anbindung des Linthgebiets und des Toggenburgs via Rapperswil an den Wirtschaftsraum Zürich.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Vorstoss der beiden st.gallischen Standesvertreter steht im Zusammenhang mit der Botschaft des Bundesrates über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom 12. Januar 2012. Dort sind in einem prioritären «Ausbauschnitt 2025» sowohl der Intercity-Halbstundentakt Zürich-Chur für 160 Mio. Franken als auch Verbesserungen (St.Gallen-)Wattwil-Rapperswil für 55 Mio. Franken enthalten. Die zusätzlich geforderten Ausbauten im Rheintal ergänzen ein drittes wichtiges Anliegen des Kantons. Der teure Ausbau der Bodenseelinie wurde in einer überarbeiteten Fassung des Vorstosses von den Initianten in eine zweite Etappe zurückgestellt. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauten im Linthgebiet geniessen die volle Unterstützung der Regierung. Sie entsprechen dem Auftrag des Kantonsrates vom 19. April 2010.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Für die Regierung haben nach der Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 drei regionale Engpässe beziehungsweise Doppelspurausbauten Priorität: Uznach-Schmerikon, Buchs-Sevelen und Goldach-Rorschach Stadt. Sie sollen bis 2018 beseitigt werden und überfällige Angebotsverbesserungen ermöglichen. Alle drei Projekte stehen in engem Zusammenhang mit auch vom Bund identifizierten Engpässen und aktuellen Finanzierungsvorlagen. Es ist ein vorrangiges Ziel der Regierung, das Projekt Obersee im Rahmen des vorgeschlagenen Bundeskredites von 55 Mio. Franken bis Ende 2018 umzusetzen.
2. Die starke Ausrichtung des Linthgebiets nach Zürich ist der Regierung bewusst. Es ist deshalb stossend, dass die ungenügende Bahninfrastruktur derzeit im S-Bahnverkehr nur ein stündliches Angebot zulässt. Mit Annahme der Vorlage FABI gemäss Vorschlag des Bundesrates wird die Schieneninfrastruktur alleine durch den Bund finanziert und die Publikumsanlagen durch die Kantone. Die Regierung setzt sich neben der erfolgreichen Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 prioritär für die gute Anbindung aller Regionen des Kantons an Zürich ein.

3. Der Planungsstand der erwähnten Infrastrukturprojekte und der Doppelspur Buchs-Sevelen sind identisch. Für beide Vorhaben liegt seit April 2012 eine vom Kanton in Auftrag gegebene Infrastrukturstudie der SBB vor. Identisch sind aber auch die Verzögerungsrisiken, die aus angespannten Projektierungsressourcen der SBB beziehungsweise aus falschen Prioritäten entstehen. Aufgrund der aktualisierten Idee «Bodensee-Rheintal-Y» muss deswegen nicht mit Verzögerungen gerechnet werden. Vielmehr sieht die Regierung Chancen, die zeitliche Priorisierung der Beseitigung beider regionaler Engpässe Uznach-Rapperswil und Buchs-Sargans im Rahmen der aktuellen Bundesvorlage FABI gemeinsam vorzunehmen. Die überfälligen Angebotsverbesserungen im Linthgebiet, am Walensee und im Rheintal haben einen hohen inneren Zusammenhang. Die Regierung setzt sich dafür ein, diese gesamthaft bis Ende 2018 zu realisieren.

4. Das Projekt Stadtbahn Obersee beinhaltet die Beschleunigung und Schaffung einer zweiten umsteigefreien Verbindung Wattwil-Rapperswil. Damit erhält auch das Toggenburg eine hochwertige halbstündliche Verbindung in den Wirtschaftsraum Zürich. Ein Doppelspurausbau ist hierfür nur zwischen Uznach und Schmerikon erforderlich. Im Sommer 2013 schliessen die SBB den Rickentunnel fünf Wochen für Sanierungsarbeiten und die Anpassung an Doppelstockzüge. Ab 2014 bis 2016 erneuern sie den Bahnhof Rapperswil umfassend und erstellen eine schnelle Einfahrt aus Richtung Uznach. Mit der planmässigen Umsetzung der Stadtbahn Obersee wird die Schieneninfrastruktur zwischen Wattwil und Rapperswil auf längere Zeit genügen. Die Notwendigkeit eines Doppelspurabschnittes im Rickentunnel ist in keiner Planung ausgewiesen und dürfte ein schlechtes Nutzen/Kosten-Verhältnis aufweisen. Die Regierung konzentriert sich bis 2018 auf die Umsetzung der Stadtbahn Obersee. Zu einem späteren Zeitpunkt dürften voraussichtlich Doppelspurausbauten im Raum Herisau West und bei Oberriet folgen, um den Voralpen- und den Rheintalexpress nachfragegerecht zum Halbstundentakt zu verdichten.