

**Interpellation Göldi-Gommiswald (13 Mitunterzeichnende):  
«Öffentlicher Verkehr im Linthgebiet**

Feierlich fand am 17. November in Oberriet der Spatenstich für den Bau der S-Bahn St.Gallen statt. Derweil stellt man sich im Linthgebiet die Frage, was die kostenintensive S-Bahn St.Gallen für die Region ZürichseeLinth wohl bringen mag. Mit einer entsprechenden Medienmitteilung der Regierung letzte Woche erhielt die Bevölkerung in der Region wenig konkrete Antworten.

Der Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe von Gemeinden und Kanton. Entsprechend ist auch der Kostenteiler; die Gemeinde beteiligten sich seit je an den Kosten; neu tragen sie die Hälfte davon.

Die Regionalplanung ZürichseeLinth führt als ständige Kommission eine Arbeitsgruppe öffentlicher Verkehr. Diese hat wiederholt ihre kurz-, mittel- und langfristigen Anliegen den verschiedenen Entscheidungsträgern von Kanton und Gemeinden mitgeteilt. Die Umsetzung derselben erscheint jedoch ungewiss; die Antworten aus dem Amt für öffentlichen Verkehr scheinen jedenfalls wenig verbindlich und zielsicher. Die Anliegen der Region lassen sich wie folgt auf drei Kernpunkte zusammenfassen:

Die Bewohner der Region ZürichseeLinth sind grossmehrheitlich Richtung Zürich orientiert. Diesem Umstand trägt das Netz des öffentlichen Verkehrs leider nur ungenügend Rechnung. Die Region ZürichseeLinth liegt im Vakuum zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund und der geplanten St.Galler S-Bahn. Einzig die Stadt Rapperswil-Jona profitiert von der S-Bahn des Kantons Zürich und ist damit sehr gut erschlossen. Derweil kommt es in Rapperswil häufig und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten im Winter zu Anschlussbrüchen. Die Zürcher S-Bahn wartet die Anschlüsse der Züge aus Richtung Uznach nicht ab. Die Fahrgäste bleiben am Bahnhof in Rapperswil hängen und erreichen ihre Ziele je nach Destination mit 15, 30 oder gar 60 Minuten Verspätung. Die gleiche Situation ergibt sich im Rückweg. Wird der Anschluss vom Zürcher S-Bahnnetz in Rapperswil Richtung Uznach gebrochen, so fährt der nächste Zug in 30 Minuten nach Uznach; von dort erreichen Fahrgäste aus den umliegenden, im Stundentakt erschlossenen Gemeinden wie Benken, Ernetswil oder Rieden ihr Ziel dann mit letztlich 60 Minuten Verspätung. Fahrplanstabilität und damit verbunden die Anschlussgarantie hat für das Linthgebiet oberste Priorität. Dazu sind offenbar Infrastrukturausbauten auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen erforderlich.

Der Stundenakt des Voralpenexpress und teilweise das eingesetzte Rollmaterial ist nicht mehr zeitgemäss. Pendler erwarten mindestens den Viertelstundentakt bis in die Regionalzentren (z.B. Uznach) und einen Halbstundentakt in alle Gemeinden. Dies forderte die Region im Zusammenhang mit der Einführung der St.Galler S-Bahn 2013.

Für die wirtschaftliche Entwicklung im Linthgebiet sowie Toggenburg (Raum Wattwil) ist eine leistungsfähigere und schlankere Direktverbindung via Uznach in Richtung Grossraum Zürich von grosser Bedeutung. Dass entsprechender Bedarf besteht zeigen auch die hohen Frequenzen zu Hauptverkehrszeiten auf der Rickenstrasse und der A53.

Das ÖV Angebot muss mittelfristig entsprechend ausgebaut werden. Als Grundlage muss die Leistungsfähigkeit auf dem Bahntrasse zwischen Uznach und Rapperswil-Jona verbessert und ausgebaut werden. Das Linthgebiet hat sich bei der St.Galler S-Bahn 2013 solidarisch gezeigt und erwartet nun vom Kanton St.Gallen respektive dem Amt für öffentlichen Verkehr rasch entsprechende Schritte auch in der Region ZürichseeLinth.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen will die Regierung die Fahrplanstabilität in der Region Zürichsee-Linth verbessern? Wann dürfen Pendler damit rechnen, dass sie die fahrplanmässigen Anschlusszüge in Rapperswil regelmässig erreichen?
2. Wann folgt die konkrete Umsetzung der halbstündlichen Verbindungen in die noch nicht entsprechend erschlossenen Gemeinden? Bis wann darf mit viertelstündlichen Verbindungen im Regionalzentrum Uznach gerechnet werden?
3. Wie will die Regierung Direktverbindungen aus dem Linthgebiet und dem Raum Wattwil Richtung Grossraum Zürich verbessern und beschleunigen? »

28. November 2011

Göldi-Gommiswald

Bühler-Schmerikon, Chandiramani-Rapperswil-Jona, Huser-Rapperswil-Jona, Jöhl-Amden, Jud-Schmerikon, Keller-Rapperswil-Jona, Kofler-Uznach, Kündig-Rapperswil-Jona, Roth-Amden, Rüegg-St.Gallenkappel, Suter-Rapperswil-Jona, Zoller-Rapperswil-Jona, Zuberbühler-Gommiswald