

Interpellation Göldi-Gommiswald / Brändle-Bütschwil-Ganterschwil / Zoller-Quarten: «Bessere Anbindung an den Fernverkehr»

Mit der «S-Bahn St.Gallen 2013» wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr erheblich ausgebaut. Dabei war das Ziel die Realisierung eines 30-Minuten-Takts in allen Bahnhöfen im Kanton St.Gallen. Bis heute konnte diese Zielsetzung in der Region Zürichsee-Linth nicht erreicht werden. Diverse Bahnhöfe und Gemeinden warten bis heute auf mehr Zugverbindungen. Verschärft wird die Situation durch einen unpassenden Anschluss an den Fernverkehr in Zürich, weil dort die Umsteigezeit aus der Region Zürichsee-Linth regelmässig 25 Minuten beträgt und damit die Reisezeit massiv verlängert.

Mit Blick auf den Ausbauschnitt 2035 ergeben sich neue Chancen. Dannzumal sollte das Bundesgericht in der Causa Doppelspurausbau entschieden haben, diese gebaut sein und damit die Voraussetzungen geschaffen sein, dass auch in der Region Zürichsee-Linth alle Gemeinden mit Bahnhof endlich im Halbstundentakt erschlossen sind. Der Voralpenexpress (VAE) wird dann den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT sicherstellen, und die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Rapperswil wird von 54 auf 48 Minuten reduziert. In diesem Konzept kreuzen sich die Züge des VAE nicht mehr in Rapperswil, sondern in Pfäffikon SZ. Damit steht der VAE exakt dann in Pfäffikon, wenn der IC 3 aus Sargans Richtung Zürich vorbei saust.

Weil die Benutzer des VAE nicht aufspringen können und mit der S2 (der Zürcher S-Bahn) hinterherfahren, erreichen sie den Zürcher Hauptbahnhof (HB) – im Gegensatz zum IC 3 – erst nach der Spinne um Min. 30. Im Klartext verlängert sich damit der Anschluss an den Fernverkehr um ganze 30 Minuten. Für Rapperswil würde ein Halt des IC 3 in Pfäffikon SZ eine Reisezeitverkürzung von 15 Minuten im Fernverkehr bedeuten. Also Bern in 1 Std. 29 Min. statt wie heute in 1 Std. 44 Min. oder Basel in 1 Std. 28 Min. statt wie bisher in 1 Std. 43 Min. Für Wattwil und Uznach wäre der Reisezeitgewinn gar 30 Minuten. Ebenso könnte damit die Reisezeit von Wattwil nach Zürich um rund 10 Minuten verkürzt – und damit klar unter eine Stunde – gebracht werden. Was noch viel wichtiger ist: Die Ankunft wäre vor der Spinne um Min. 30 und damit auf den Fernverkehr abgestimmt, womit für das mittlere Toggenburg und die Region Zürichsee-Linth die Reisezeit im Fernverkehr um eine halbe Stunde verkürzt würde. Ebenso wäre der an den Fernverkehr angeschlossene Flughafen aus der Region Zürichsee-Linth damit besser erreichbar als heute.

Das Bundesamt für Statistik rechnet in der Agglomeration Obersee mit einer Bevölkerungszunahme von aktuell rund 150'000 auf 180'000 in 20 Jahren (2040). Für das Zentrum dieser Agglomeration – Rapperswil-Jona und Pfäffikon SZ – erscheint ein Fernverkehrshalt daher gerechtfertigt. Für den Kanton St.Gallen wäre zudem ein Anschluss des südwestlichen Kantonsgebiets sowie des mittleren Toggenburgs (über die Achse des VAE) an den Fernverkehr ein echter Mehrwert. Aber auch für das Sarganserland und Werdenberg ergäben sich mit einem Halt des IC 3 in Pfäffikon SZ interessante Verbindungen einerseits in direkter Linie mit dem VAE via Arth Goldau an den Gotthard und andererseits in den Raum oberer Zürichsee mit attraktiven Verbindungen in die Arbeitsplatzgebiete Richtung Zürcher Oberland. Zudem würden damit auch die Standorte der Ost – Ostschweizer Fachhochschule deutlich näher zusammenrücken. Die Standorte der Departemente Technik in Buchs und Rapperswil liegen heute rund 75 Minuten auseinander. Durch einen entsprechend eingebundenen Halt des IC 3 in Pfäffikon SZ rücken die beiden Fachhochschulstandorte auf unter eine Stunde zusammen. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Halt des IC 3 in Pfäffikon SZ als verbindendes Element innerhalb des Kantons St.Gallen und explizit auch als Bindeglied zwischen den Fachhochschulstandorten Buchs und Rapperswil. Gewinner wären nicht nur die Regionen Toggenburg, Zürichsee-Linth, Sarganserland und Werdenberg, sondern auch die Bildungslandschaft.

Wir bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Erkennt die Regierung die Vorteile eines Fernverkehrsanschlusses im Raum der Agglomeration Obersee und damit auch für die zweitgrösste Stadt des Kantons?
2. Welche Vorteile erkennt die Regierung in einer besseren Verbindung der Kantonsteile untereinander?
3. Welche Möglichkeiten verfolgt die Regierung, um die Region Zürichsee-Linth besser an den Fernverkehr und an den Flughafen anzubinden?
4. Ist die Regierung bereit, sich zu Gunsten eines Fernverkehrshalts in der Agglomeration Obersee und damit zugunsten eines grossen Teils der Bevölkerung des Kantons einzusetzen? Was unternimmt sie dazu konkret?
5. Welche Massnahmen sind erforderlich, um die Anschlüsse in Sargans in allen Richtungen auch bei einem Halt des IC 3 in Pfäffikon SZ stabil zu halten?
6. Wie können die Standorte der Ost in Buchs und Rapperswil mit dem öffentlichen Verkehr besser verbunden werden?»

27. November 2019

Göldi-Gommiswald
Brändle-Bütschwil-Ganterschwil
Zoller-Quarten