

**Einfache Anfrage Hasler-Balgach (4 Mitunterzeichnende):
«Ausbauschritte ÖV: ein EC-Stopp weniger im Rheintal**

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Die Ausbauschritte werden seit diesem Zeitpunkt zwischen Bund, Kantonen und den Transportunternehmen in enger Zusammenarbeit mit den Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) koordiniert und etappiert. Es hiess, dass es in der Angebotsentwicklung in den nächsten Jahren Neuerungen im regionalen und überregionalen Fahrplan geben wird. Viele Verbindungen im Kanton erhalten damit dichtere oder regelmässige Takte und bessere Anschlüsse. Auch das Fernverkehrsangebot wird optimiert, was auf der Webseite des Kantons kommuniziert wird. Dort kann entnommen werden, dass die betroffene Fernverkehrsverbindung in den Jahren 2021 bis 2035 mit dem Fernverkehrszug Zürich–St.Gallen–St.Margrethen–Lindau–München alle zwei Stunden geplant war. Aktuell sind es drei Mal am Tag, ab dem Jahr 2021 dann sechs Mal am Tag; ab dem Jahr 2035 ist der Fernverkehrszug Zürich–St.Gallen–St.Margrethen stündlich nach Lindau und zweistündlich nach München geplant.

Dem «Rheintaler» vom 6. Juli 2021 konnte jedoch entnommen werden, dass bei den geplanten täglichen sechs Verbindungen Zürich–St.Gallen–München nun nur fünf statt sechs Mal in St.Margrethen gestoppt wird. Damit sind für die nächsten 14 Jahre täglich nur fünf Verbindungen nach München möglich.

Das St.Galler Rheintal, mit der Eurocity-Verbindung Zürich–München in das grenznahe Ausland, ist mit seiner hohen Bevölkerungsdichte und seiner überregionalen wirtschaftspolitischen Bedeutung für Bildung, Industrie und Innovation ein entscheidender Knotenpunkt. Das Einzugsgebiet für die Anbindung an den Fernverkehr erstreckt sich über weite Gebiete wie das Rheintal, Graubünden sowie die Bodenseeregion und ist damit als Standortvorteil für den ganzen Kanton zentral.

Wir bitten die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt die Regierung die Ansicht, dass die Eurocity-Verbindung Zürich–München mit Halt in St.Margrethen von zentraler Bedeutung für den öV im Rheintal und im Kanton St.Gallen ist?
2. Teilt die Regierung die Ansicht, dass die Eurocity-Verbindung Zürich–München mit Halt in St.Margrethen von zentraler Bedeutung für die internationale Erschliessung im Rheintal und im Kanton St.Gallen ist?
3. Warum konnte der geplante sechste Halt der Eurocity-Verbindung Zürich–München in St.Margrethen nicht aufrechterhalten bleiben? Wie erklärt die Regierung diese Verschlechterung der Strategie?
4. Das bevölkerungsstarke Rheintal liegt bereits jetzt nicht an der Spitze bezüglich des Ausbaus des öV. Wie beurteilt die Regierung diese Dynamik und was unternimmt sie dagegen?»

9. Juli 2021

Hasler-Balgach

Götte-Tübach, Lippuner-Grabs, Schöbi-Altstätten, Schorer-St.Gallen