

Interpellation Göldi-Gommiswald (13 Mitunterzeichnende) vom 28. November 2011

Öffentlicher Verkehr im Linthgebiet

Schriftliche Antwort der Regierung vom 17. Januar 2012

Peter Göldi-Gommiswald erkundigt sich in seiner Interpellation vom 28. November 2011 nach der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region Linthgebiet. Dabei stellt er fest, dass die Region Linthgebiet vornehmlich nach Zürich ausgerichtet sei und von den geplanten Ausbauten der S-Bahn St.Gallen 2013 wenig profitiere. Kritisiert werden auch die Anschlussbrüche von der S-Bahn Zürich in das Linthgebiet.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Region Linthgebiet verfügt über ein vergleichsweise gutes Fahrplanangebot. Die Bahnhöfe Rapperswil und Jona profitieren vom Viertelstundentakt der S-Bahn Zürich. Dank schlanken per-rongleichen Umsteigebeziehungen im Bahnhof Rapperswil bestehen auch ab Schmerikon, Uznach halbstündlich und ab Kaltbrunn, Benken und Schänis stündlich schnelle Bahnverbindungen in Richtung Zürich. Die Gemeinden Eschenbach und St.Gallenkappel werden mit dem Bus während den Hauptverkehrszeiten viertelstündlich in Jona und Rüti an die S-Bahn Zürich angebunden. Die vor zwei Jahren neu eingerichtete Busverbindung von Uznach über Eschenbach nach Rüti erlaubt neue Direktverbindungen in der Region mit Anschluss an die S15 in Rüti. Gommiswald ist mit dem Bus halbstündlich an den Knoten Uznach angebunden.

Im September 2012 wird das veraltete SBB-Rollmaterial auf der Linie Rapperswil–Linthal durch moderne Domino-3 Fahrzeuge ersetzt, die in den Hauptverkehrszeiten durch Domino-2 verstärkt werden. Sie verfügen über behindertengerechte Niederflureinstiege und Vakuum-WC. Die Auslieferung der neuen SOB-Flirt erfolgt ab Dezember 2012 bis Oktober 2013.

Ab Ende 2013 profitiert das Linthgebiet von halbstündlichen Verbindungen zwischen Rapperswil, Uznach und Ziegelbrücke. Ab Mitte 2014 verkehrt der Glarner Sprinter im Stundentakt und ermöglicht den Halbstundentakt Ziegelbrücke–Zürich. Für diese Angebotsausbauten investieren Bund und Kanton 4,1 Mio. Franken für Infrastrukturanpassungen in Uznach und 3,9 Mio. Franken in Ziegelbrücke. Ende 2011 hat das Amt für öffentlichen Verkehr ein Buskonzept in Vernehmlassung gegeben, das mit dem Fahrplan 2014 den Ausbau des Busangebotes ab Uznach und Ziegelbrücke vorsieht.

Noch im November 2011 hat die Regierung eine Finanzierungsvereinbarung für die SBB-Infrastrukturstudie Obersee unterzeichnet. Bis April 2012 erstellen die SBB Studien für die notwendigen Infrastrukturausbauten zwischen Uznach und Rapperswil, um ab 2018 vorbehaltlich einer Finanzierungsvereinbarung den Halbstundentakt für die Bahnstationen Schänis, Benken und Blumenau und die direktere Anbindung des Toggenburgs in Rapperswil an die S-Bahn Zürich realisieren zu können. Damit können zudem die Kapazitätsengpässe zwischen Uznach und Rapperswil behoben und die Fahrplanstabilität verbessert werden. Die Kosten der notwendigen Infrastrukturausbauten werden auf rund 100 Mio. Franken geschätzt. Der Bundesrat plant, mit der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) und dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) im Korridor St.Gallen–Rapperswil 55 Mio. Franken bis ins Jahr 2025 zu investieren.

Im Rahmen des NEAT-Projekts zum Ausbau der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau werden bis 2016 die Einfahrten von Jona und Uznach in den Bahnhof Rapperswil entflochten und die Einfahrtsgeschwindigkeit von Uznach erhöht. Die SBB müssen im gleichen Zeitraum diverse Erneuerungen in Rapperswil ausführen. Die Kosten werden gesamthaft auf 75 Mio. Franken geschätzt, wobei rund 18,5 Mio. Franken über den NEAT-Kredit finanziert werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 haben Bund und Kanton zwischen Uznach und Rapperswil einen Entlastungszug bestellt, der 8 Minuten vor dem Regelzug verkehrt. Er stellt sichere Anschlüsse auf die S5 mit Abfahrt um 7.29 Uhr ab Rapperswil her und verbessert die Anschlussqualität des so entlasteten Regelzugs. Der Einsatz von Domino-3-Fahrzeugen mit Niederflureinstieg wird ab September 2012 den Fahrgastwechsel beschleunigen. Entscheidende Verbesserungen sind von der Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit in Rapperswil auf 60 bis 80 km/h und der Entflechtung der Ein- und Ausfahrten von Jona und Uznach in den Bahnhof Rapperswil zu erwarten. Das SBB-Vorprojekt wird voraussichtlich im Januar 2012 bewilligt und die SBB rechnen bei einer Ausführung ab 2014 mit einer Inbetriebnahme bis 2016.
2. Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 werden Rapperswil, Uznach und Ziegelbrücke halbstündlich schnell per Bahn verbunden. Das Konzept zum ergänzenden Ausbau des Busangebots im Linthgebiet mit halbstündlichen Anschlüssen in Uznach und Ziegelbrücke ist derzeit in Vernehmlassung. Ob und in welchem Umfang das erweiterte Busangebot wie geplant zusammen mit der S-Bahn St.Gallen 2013 eingeführt werden kann, hängt von den mit dem Budget 2014 bereitgestellten finanziellen Mitteln und der Umsetzung der Sparpakete ab.

Das Regionalzentrum Uznach wird mit einer Kombination von Bahn und Bus erschlossen. Priorität hat dabei der Halbstundentakt auf der Regionalzugverbindung Rapperswil–Uznach–Ziegelbrücke mit Halt in Blumenau, Schmerikon, Benken und Schänis. Dies bedingt wie erwähnt Investitionen in die Infrastruktur in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken. Mit einer Umsetzung ist nicht vor 2018 zu rechnen.

3. Die Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Zeithorizont ab 2018 hat der Kanton zusammen mit den SBB erarbeitet und die notwendigen Infrastrukturstudien für den Raum Obersee im November 2011 ausgelöst. Das Angebotskonzept sieht die Verdichtung der Regionalzugverbindung Rapperswil–Uznach–Ziegelbrücke zum Halbstundentakt mit Halt an allen Stationen sowie eine weitere Beschleunigung der Verbindung Wattwil–Uznach–Rapperswil vor. Das Infrastrukturkonzept dazu erfordert den Bau der Doppelspur Uznach–Schmerikon, eine vierte Perronkante in Uznach, die Verkürzung der Zugfolgezeiten Uznach–Rapperswil sowie eine Perronverlängerung in Rapperswil.

Mit diesem Angebotskonzept würden Schänis, Benken, Uznach, Schmerikon und Blumenau halbstündlich im S-Bahn-Standard verbunden mit weiterhin schlanken, perrongleichen Anschlüssen in Rapperswil und Ziegelbrücke. Ab Wattwil ergäbe sich mit der S4 eine zweite umsteigefreie und beschleunigte Verbindung mit Anschluss an die S-Bahn Zürich in Rapperswil. Bedingung für die Umsetzung des Konzepts ist die Führung der Verbindungen Wattwil–Rapperswil ohne Halt in Schmerikon. Dieser Wegfall wird aber durch die Verdichtung der Achse Ziegelbrücke–Rapperswil gleichwertig (weiterhin halbstündlicher Takt für Schmerikon) kompensiert.

Mit dem vorgeschlagenen Konzept werden mit früheren Ankunftszeiten in Rapperswil auch Voraussetzungen für neue Durchbindungen in den Grossraum Zürich geschaffen. Zentral für die Anbindungsqualität sind jedoch nicht in erster Linie umsteigefreie Direktverbindungen, sondern eine hohe Anschlussqualität in den Umsteigeknoten und zur Strasse konkurrenzfähige Reisezeiten.