

**Interpellation Göldi-Gommiswald / Suter-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang
(23 Mitunterzeichnende):****«Gefährdet das ‹Bodensee-Rheintal-Y› die dringlichen Bahnprojekte zur besseren Anbindung des Toggenburgs und des Linthgebiets an den Wirtschaftsraum Zürich?**

Dass sich die beiden neuen St.Galler Ständeräte – in Fortsetzung einer langen Tradition der St.Galler Standesvertreter – der Verbesserung der Bahnanschlüsse für die Ostschweiz annehmen, ist sehr erfreulich. Seit kurzem ist die Ideenskizze eines ‹Bodensee-Rheintal-Y› in aller Munde. Gefordert werden konkret bis ins Jahr 2020 der schrittweise Doppelspurausbau der Rheintalstrecke, die fahrplanbedingten Ausbauten der Bodenseelinie sowie die umsteigefreie Anbindung des Rheintals an das nationale IC/IR-Netz.

Die Investitionen von mehreren hundert Millionen Franken in das ‹Bodensee-Rheintal-Y› sind ein durchaus prüfenswertes Anliegen. Entscheidend ist allerdings, ob mit dem ‹Bodensee-Rheintal-Y› auch jene Verbesserungen in der Bahninfrastruktur vorwärts getrieben werden, die für eine nachhaltige Entwicklung unseres Kantons tatsächlich erste Priorität haben.

In diesem Zusammenhang bitten wir die Regierung, um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Das Linthgebiet hat das Grossprojekt S-Bahn St.Gallen 2013 solidarisch mitgetragen, ohne selbst von den hohen Investitionen zu profitieren. Gedenkt die Regierung, als nächstes wiederum in denselben Regionen zu investieren, die bereits entscheidend von der S-Bahn St.Gallen 2013 profitieren, oder steht sie zu ihrer ursprünglichen Zusicherung, nach der S-Bahn 2013 die vernachlässigte Bahninfrastruktur im Gaster und auf der Achse Rapperswil-Jona–Uznach–Wattwil (Toggenburg) prioritär anzugehen?
2. Das Linthgebiet verfügt über erstklassige Zukunftsperspektiven, die es im Interesse des ganzen Kantons aktiv zu nutzen gilt. Um das grosse Entwicklungspotential zu nutzen, ist die verbesserte ÖV-Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich von entscheidender Bedeutung. Ist die Regierung nach wie vor gewillt, in die dringend nötige verbesserte Anbindung an den Wirtschaftsraum zu investieren oder richtet sie ihren Fokus neu prioritär in Richtung Konstanz und Graubünden?
3. Die Planung der nötigen Infrastrukturausbau-Projekte im Linthgebiet ist bereits weit fortgeschritten (Doppelspurausbau Uznach–Schmerikon, Perronverlängerung in Uznach und Rapperswil, Zugfolgezeitverkürzung Schmerikon–Rapperswil). Muss nun mit zeitlichen Verzögerungen aufgrund der Ideenskizze ‹Bodensee-Rheintal-Y› gerechnet werden? Oder kann nach wie vor davon ausgegangen werden, dass die erwähnten Infrastrukturprojekte bis 2018 umgesetzt werden?
4. Zur nachhaltigen Förderung des Toggenburgs ist nicht nur der Doppelspurausbau Rapperswil-Jona–Uznach–Wattwil zwingend notwendig, sondern es ist auch ein Doppelspurausbau im Rickentunnel in Betracht zu ziehen. Wie stellt sich die Regierung zu diesem Projekt? Was ist der Planungsstand?»

24. April 2012

Göldi-Gommiswald
Suter-Rapperswil-Jona
Widmer-Mosnang

Bärlocher-Bütschwil, Breitenmoser-Waldkirch, Bühler-Schmerikon, Chandiramani-Rapperswil-Jona, Gubser-Oberhelfenschwil, Hartmann-Rapperswil-Jona, Heim-Gossau, Huser-Rapperswil-Jona, Jud-Schmerikon, Keller-Rapperswil-Jona, Kofler-Uznach, Kühne-Flawil, Kündig-Rapperswil-Jona, Ledergerber-Kirchberg, Roth-Amden, Rüegg-St.Gallenkappel, Stadler-Lütisburg, Stadler-Kirchberg, Trunz-Oberuzwil, Wild-Neckertal, Wittenwiler-Nesslau-Krummenau, Zoller-Rapperswil-Jona, Zuberbühler-Gommiswald