**Eröffnung Doppelspur Uznach Schmerikon am 8. Dezember 2023**

*Beni Würth, VR-Präsident SOB, Ständerat des Kantons St. Gallen*

Das Projekt hat mich in vielen Rollen beschäftigt. Als Kantonsrat des Linthgebiets, als seinerzeitiger Vorsteher des Volkswirtschaftsdeparte-ments des Kantons St. Gallen und natürlich heute als Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Südostbahn (SOB).

Nicht zuletzt aber natürlich auch als Kunde. Ich weiss nicht, wie viele Personenkilometer ich auf der Strecke Rapperswil-St. Gallen absolviert habe – aber es sind viele, sehr viele.

Als Kunde bin ich froh, dass

* Die Bahnersatzübungen bis auf weiteres – zumindest in diesem Korridor – vorbei sind.
* der Umsteigestress von der S6 auf die S4 vorbei ist. Insbesondere auch für ältere Leute ist das eine wichtige Botschaft
* die Stillstandzeit im Bahnhof Uznach vorbei ist.

Der Fahrplanwechsel 2023/2024 ist im Grunde genommen die erste grosse Teilergänzung der S-Bahn St. Gallen, die wir vor 10 Jahren eingeführt haben. Die Verbindungen im Dreieck St. Gallen – Rapperswil – Sargans werden nochmals wesentlich besser und attraktiver. Im Prinzip ergänzen wir damit die letzten Puzzle-Teile des Gesamtbilds der Vision S-Bahn St. Gallen.

Es ist darum nicht nur eine regionale Geschichte für das Linthgebiet, sondern das kantonale Netz wird gesamthaft gestärkt. Infrastrukturtechnisch manifestiert sich das an den Ausbauten im Linthgebiet (Fahrplanwechsel 23) und Rheintal (Fahrplanwechsel 24)

Der öV als Rückgrat der Mobilität im Kanton St. Gallen wird nochmals nachhaltig gestärkt. Die SOB ist stolz und dankbar, dass wir einen massgeblichen Teil dieses Rückgrats bilden können. Wir wollen mit hohem Qualitätsbewusstsein und ausgeprägter Kundenorientierung diese Transportleistungen zu Gunsten der Kundinnen und Kunden erbringen.

Es ist nicht meine erste Bahneröffnung. Meine Erfahrung ist immer die gleiche: Die Kundinnen und Kunden realisieren die Vorzüge des neuen Angebots immer erst dann, wenn die Züge fahren. Vorher ist vieles für öV-Planer-Deutsch, das nur die Insider verstehen. Und natürlich erlebe ich nicht zum ersten Mal, dass «vermeintliche Nachteile» eines öV-Angebotssprungs gross und breit in den Medien thematisiert werden.

Die Vorgeschichte ist wie bei allen Bahnprojekten kompliziert.

Dieses Projekt figurierte seit Jahrzehnten unter dem Titel Ausbau NEAT Zubringer Ostschweiz in den Vorlagen des Bundes.

Schwung hat es dann mit der ersten FABI Botschaft vor rund 10 Jahren bekommen.

In der Vernehmlassung zu dieser Vorlage war nebulös ein Betrag von 55 Mio unter dem Titel «Leistungssteigerung St. Gallen / Rapperswil / Wil-Nesslau» aufgeführt.

Weder war das wirklich ausgegoren noch war klar, inwieweit das Angebot verbessert werden soll. Daraus ergab sich dann ein intensives Lobbying in Bern mit einer klaren Botschaft. Die Mittel sind für die Doppelspur Schmerikon- Uznach einzusetzen, damit das Angebot effektiv verbessert werden kann. Der Durchbruch gelang an einer Sitzung mit dem BAV-Direktor Peter Füglistaler im Haus der Kantone.

In der definitiven Botschaft wurden dann für die Kapazitätssteigerung Rapperswil-Uznach 240 Mio eingesetzt.

Die SBB rechnen jetzt mit 55 Mio ab. Wir hätten also noch einen substanziellen Betrag als Kreditrest übrig….

Bis man bei der Inbetriebnahme anlangt, sind viele Hürden zu nehmen. Gut, dass es nun soweit ist. Und natürlich ist es auch speziell, dass SBB hier Infrastruktureigentümerin ist, obwohl hauptsächlich die SOB auf diesem Trassee fährt.

Das brauchte darum nicht nur beim BAV, sondern auch bei den SBB Überzeugungsarbeit. Herzlichen Dank den SBB für die sehr gute Zusammenarbeit und das Engagement.

|  |
| --- |
| Der Ausbau des öV ist natürlich nicht Selbstzweck oder gar Prestige. Kanton und SOB wollen den Modalsplit erhöhen und so das Verkehrssystem als ganzes leistungsfähiger machen. Letztlich soll dadurch auch die Standortgunst des Kantons erhöht werden. |
|  |

Die Vorteile für die Kundinnen und Kunden sind gross:

* Höhere Sitzplatzkapazität zwischen Uznach und Rapperswil, wo mittelfristig ohne Massnahmen Engpässe auftreten würden
* Halbstundentakt für Benken und Blumenau (heute nur Stundentakt)
* Beschleunigung Rapperswil–St.Gallen um weitere 4 Minuten: Die Fahrt von St.Gallen nach Rapperswil dauert nur noch 47 Minuten. Halbstündlich zwei umsteigefreie Beziehungen zwischen den 2 grössten Städten des Kantons und
* somit auch halbstündliche Direktverbindungen vom Toggenburg nach Rapperswil mit schlankem und zuverlässigem Anschluss an die S5 in Richtung Zürich
* Stündliche Direktverbindung von Kaltbrunn nach Rapperswil

Die Gemeinde Schmerikon verliert den Halt des Voralpen-Express. Das haben viele nach wie vor nicht verdaut, auch wenn mit der Buslinie 630 das Angebot ausgebaut wird, um weiterhin gute Anschlüsse sicherzustellen.

Unsere Planer haben aber in der Zwischenzeit auch festgestellt, dass es ab 21 Uhr noch Taktlücken gibt. Dieses Thema nehmen wir mit dem Kanton bei der nächsten Gelegenheit auf. Wir machen uns stark dafür, dass Bahn und Bus gut aufeinander abgestimmt sind.

Touristisch interessant für die Region ist insbesondere die S17, die eine Direktverbindung in die Region Flumserberg schafft. Darum haben wir für diese Saison auch Spezialangebote entwickelt.

Ich komme zum Schluss

Die S-Bahn St. Gallen mit den jetzt und nächstes Jahr in Betrieb genommenen Elemente ist für die SOB ein wichtiger Pfeiler. Zusammen mit dem Einstieg in den Fernverkehr hat das unser Produktionsvolumen deutlich verändert. In den letzten zehn Jahren sind wir um den Faktor 4 gewachsen (gemessen an Personenkilometern)

Das verändert jede Unternehmung. Heute sorgen über 900 Mitarbeitende dafür, dass wir in unserm Marktgebiet Dienstleistungen auf hohem Niveau erhalten.

Die Passagierzahlen nehmen nach der Coronapandemie erfreulicher Weise wieder deutlich zu – hier spüren wir auch im Freizeitverkehr die grosse Beliebtheit der SOB-Verbindungen. So bin ich überzeugt, dass auch dieser Angebotsausbau zu einer Erfolgsgeschichte wird.

.