



Antworten auf Begehren Fahrplanentwurf 2021

ID	Ort	Gruppe	Linie	Begehren	Antwort Kanton
4	St.Gallen	privat	870	<p>Ich wohne in der Stadt St. Gallen im Quartier Haggen und pendle nach Zürich. Hoch erstaunt habe ich beim letzten Fahrplanwechsel festgestellt, dass der S-Bahnhof Haggen nur noch 2 Mal in der Stunde bedient wird. Noch viel erstaunter war ich aber, als ich festgestellt habe, dass dies genau den Anschluss auf den .25-Schnellzug nach Zürich betrifft (Richtung Zürich und auch zurück Richtung St.Gallen!) und vor allem, dass die entsprechende S-Bahn im Bahnhof vorbeifährt, aber einfach nicht anhält? Können Sie mir erklären, was der Grund dafür ist und vor allem, ob sich das (hoffentlich!) bald wieder ändert? Mir ist nicht klar, wie man den Anschluss auf den extra eingeführten Schnellzug kapfen kann... Der Bus ist leider zu Stosszeiten keine zufriedenstellende Alternative... was können Sie mir stattdessen empfehlen?</p> <p>Mit bestem Dank für Ihre Antwort und freundlichen Grüßen</p>	<p>Der stündlich verkehrende Schnellzug zwischen Zürich und St.Gallen verkehrt ab Fahrplan 2021 um eine halbe Stunde versetzt (Minute .58 statt .25). Ab St.Gallen Haggen besteht in dieser halben Stunde eine Anschlussverbindung. Der RE Herisau-Konstanz kann den Bahnhof Haggen aus fahrplantechnischen Gründen nicht bedienen. Die Kreuzung mit dem entgegenkommenden Voralpenexpress würde verunmöglicht und in Herisau gingen Anschlussverbindungen verloren. Anderfalls würde der RE zu spät in St.Gallen eintreffen und könnte nicht mehr weiter Richtung Romanshorn verkehren.</p>
5	Ebnat-Kappel	privat	853	<p>Die letzte tägliche Verbindung von St. Gallen nach Wattwil mit Anschluss in Richtung Ebnat-Kappel fährt um 0.03 Uhr ab St. Gallen.</p> <p>Ich weiss, dass sich viele Leute im Toggenburg nach St.Gallen orientieren, wie ich. Niemand versteht, dass am Wochenende nach 00.03 Uhr fertig ist mit zugfahren! Nun kommt man zwar noch um 0.27 Uhr noch nach Wattwil, hat dort aber 50min. Wartezeit Richtung oberes Toggenburg! Ich denke es würde sehr geschätzt, wenn es auf den Anschluss 01.50 Uhr in Wattwil eine Verbindung gäbe.</p>	<p>Am Wochenende bestehen mit dem Nachtangebot zwei Verbindungsmöglichkeiten von St.Gallen (Abfahrt um 0:38 Uhr und 1:32 Uhr) via Wil nach Ebnat-Kappel. Die Reisezeit ist allerdings einiges länger als mit direkter Bahnfahrt von St.Gallen nach Wattwil. Aufgrund der tiefen Nachfrage werden in der Nacht die Mobilitätsbedürfnisse stark gebündelt, um ein wirtschaftliches Angebot betreiben zu können. Auf zusätzliche Verbindungen wird deshalb verzichtet.</p>
6	?	privat	880	<p>Spätestens per Fahrplanwechsel soll die Schweizer S3 dann bis Heerbrugg verlängert werden, ohne Halt in Au SG.</p>	<p>Ab Dezember 2024 verkürzt sich mit der Einführung Halbstundentakt Rheintalexpress die Wendezeit der S3 in St.Margrethen auf 4 Minuten. Eine Weiterführung bis Heerbrugg ist nicht mehr möglich.</p>
7	9242 Oberuzwil	privat	853	<p>Ich möchte gerne mein letztjähriges Anliegen noch einmal bei Ihnen anbringen: Der Anschluss der Linien St.Gallen - Wil zu den Linien Wil - Wattwil ist nicht gegeben. In beiden Verkehrsrichtungen beträgt die Wartezeit in Wil 20 Minuten. Die regionalen Bahnkunden erdulden diesen Missstand nun das zweite Jahr. – Ich hoffe sehr, dass dieser unzumutbare Zustand auf den nächsten Fahrplanwechsel 2021 behoben wird.</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt.</p>
8	Winterthur	privat	750	<p>Über den Kundendienst der SBB gelange ich mit folgendem Anliegen an Sie. Ich habe eine neue Stelle in St. Gallen und pendle dafür täglich von Winterthur nach St. Gallen, leider mit dem Auto. Gerne würde ich und auch viele meiner Kollegen mit demselben Problem den Zug nehmen. Da wir um 0700 Uhr Arbeitsbeginn haben, den man nicht verschieben kann, reicht mir der erste schnelle Zug um 0608 ab Winterthur gerade nicht, um pünktlich zur Arbeit zu gelangen. Dies auch in der Coronafreien Zeit. Während des Tages und bis spät am Abend hätte ich alle 15 Minuten eine super Verbindung und es würde nichts gegen den Zug sprechen. In die andere Richtung fährt jedoch ab 0438 Uhr der erste Zug von St. Gallen nach Zürich, 1.5h vor meinem ersten Zug. Können Sie mir diese Ungleichheit erklären? Des Weiteren frage ich mich, ob es nicht sinnvoller wäre, während des Tages mal einen ohnehin nicht ausgelasteten Zug weniger fahren zu lassen, dafür den ersten Zug etwas früher von Zürich nach St. Gallen anzusetzen. Ich finde es sehr schade, dass ich trotz vielen Zügen nach wie vor mit dem Auto fahren muss und hoffe, dass hier bald eine Verbesserung vorgenommen werden kann. Vielen Dank für Ihre Antwort mit möglichen Lösungsvorschlägen, welche ich gespannt erwarte.</p>	<p>Die Nachfrage zu den Morgen-Stunden ist von St. Gallen in Richtung Zürich deutlich höher als von Zürich/Winterthur nach St.Gallen. Sie ist aus Sicht SBB Personenverkehr zu tief, um bereits um 05.09 einen IR13 von Zürich HB nach St.Gallen verkehren zu lassen. Einen IC5 um 05.03 ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen wäre noch weniger nachgefragt.</p> <p>Abgesehen von der Nachfrage, wäre die Leistung nur möglich, wenn am Vorabend entweder das Rollmaterial nach Zürich überführt oder einen IR13 nach St.Gallen gestrichen würde. Beides ist für SBB Personenverkehr keine Option, da entweder unverhältnismässige Mehrkosten entstehen oder ein bewährtes Angebot gestrichen würden (z.Bsp. die letzte Verbindung von Zürich HB nach St.Gallen).</p>
9	?	privat	242	<p>Dank Ihrer hervorragenden Planung wird der Anschluss Postauto 242 in St.Gallen um wenige Minuten verpasst. Umgekehrt kommt der Bus kurz nach Abfahrt des Zuges Richtung ZH am Bahnhof SG an. Passen Sie doch endlich den Fahrplan so an, dass Reisende nicht unnötig warten müssen. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Linie 242 macht neben St.Gallen auch im Gebiet Rorschach und in Rheineck zahlreiche Anschlussverbindungen. In St.Gallen besteht ein schlanker Anschluss zur S1 von/nach Wil und eine etwas längere Übergangszeit auf die schnellen Fernverkehrsprodukte nach Zürich. Für bessere Anschlüsse in St. Gallen müsste die Linie 242 in Goldach gebrochen werden, was für die betroffenen Gemeinden bis anhin keine Option ist. Eine direkte Verbindung in die Stadt Rorschach wurde höher gewichtet.</p>
10	Dietikon	privat	850	<p>Die S8 Schaffhausen - St. Gallen wird betrieblich mit der S1 St. Gallen - Wil geführt. Wieso kann die Linie nicht mit der gleichen S Bahnlinie verkehren. Im Online Fahrplan zeigt es als Umsteigeverbindung an. An den Bahnhöfen und an den Zügen mit jeweils St. Gallen an. Bei den Zügen St.Gallen an 22.11 und 23.11 S8 zeigt es in der www.fahrplanauskunft-öv.ch nicht mal als Anschluss an weil die mindest Umsteigezeit unterschritten wird.</p>	<p>Die Anschrift am Zug und die Onlineverbindung ist ein technisches Problem, das erkannt wurde. Eine Lösung wird gesucht. Danke für den Hinweis.</p>
11	Eggersriet	privat	80.120	<p>Es wäre für alle Schüler*innen sehr gut, wenn sie auf der Linie 80.120 am Morgen um 07.49 auch noch einen Bus einsetzen würden. Der Rest ist in Ordnung. Vielen Dank im Voraus.</p>	<p>Ein zusätzlicher Kurs um 7.49 wird auf Fahrplan 2022 geprüft.</p>
12	St.Gallen	privat	850	<p>Für den ersten/letzten Kurs des Tages empfehle ich einen zusätzlichen Halt in St. Gallen Winkeln. Dies würde das Gebiet St. Gallen Winkeln besser erschliessen ohne grosse zusätzliche Kosten.</p>	<p>Gemäss SBB Fernverkehr als Konzessionsinhaberin ist in St. Gallen Winkeln kein Fernverkehrs-Halt vorgesehen. Die Erschliessung erfolgt mit dem Regionalverkehr. Der Bahnhof ist für den Halt von Fernverkehrszügen (bis zu 400m) nicht geeignet. Daher lehnen die SBB einen Halt der ersten oder letzten Fernverkehrszüge ab.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

13	St.Gallen	privat	850	Lassen Sie doch die Schnellzüge xx:58 ab SG nach ZH einige Min früher (wie heute xx:55) abfahren, dann hätte man in Zürich Zeit um auf die Schnellzüge nach Bern/Basel xx:02/xx:59)etc umzusteigen. Zudem finde ich es sehr traurig, dass der IC1 von Bern kommend ausgebremst wird, dh. man als St.Galler von nun an immer in ZH umsteigen muss, möchte man schnell nach Bern gelangen. Und dass der IC1 nach Bern spätestens 2035 ganz abgeschafft wird, ist für die Ostschweiz und va.St. Gallen desolat!	Relation St.Gallen-Bern: Durch die Anpassung der IC1 (neu mit Halt im Fürstenland und Zürich Oerlikon), verlängert sich die Direktverbindung von St.Gallen nach Bern um 18 Minuten. Im Gegenzug, besteht von den schnellen Verbindungen St.Gallen-Zürich HB (IC5 und EC) in Zürich HB perrongleich ein Anschluss auf die IC1 und IC8 nach Bern. Der Anschluss erfolgt im unterirdischen Bahnhofteil "Löwenstrasse". Diese Anschlüsse funktionieren. Die entsprechenden Anzeigen im elektronischen Fahrplan der SBB waren fehlerhaft. Durch den Angebotsausbau dieser Verbindungen entstehen 10 zusätzliche, schnelle Reismöglichkeiten nach Bern (neu mit Umsteigen in Zürich HB). Relation St.Gallen-Basel: Den Anschluss der IC5 von St.Gallen mit Ankunft in Zürich HB um xx:57 an die Schnellzüge um xx:59 nach Basel SBB herzustellen, ist leider nicht möglich. Die schnellen Züge von St.Gallen (IC5) müssten spätestens um xx:52 in Zürich HB eintreffen - fünf Minuten früher. Dies ist aufgrund des Fahrplangefüges von St.Gallen bis nach Zürich HB nicht möglich.
14	Mörschwil	privat	850	Zurzeit gibt es eine Direktverbindung SG-BE von knapp zwei Stunden. Mit dem neuen Fahrplan dauert die Fahrt wieder länger - schade!	Durch die Anpassung der IC1 (neu mit Halt im Fürstenland und Zürich Oerlikon), verlängert sich die Direktverbindung von St.Gallen nach Bern um 18 Minuten. Im Gegenzug, besteht von den schnellen Verbindungen St.Gallen-Zürich HB (IC5 und EC) in Zürich HB perrongleich ein Anschluss auf die IC1 und IC8 nach Bern. Der Anschluss erfolgt im unterirdischen Bahnhofteil "Löwenstrasse". Diese Anschlüsse funktionieren. Die entsprechenden Anzeigen im elektronischen Fahrplan der SBB waren fehlerhaft. Durch den Angebotsausbau dieser schnellen Verbindungen, entstehen 10 zusätzliche, schnelle Reismöglichkeiten nach Bern (neu mit Umsteigen in Zürich HB). Da die schnellen Verbindungen Zürich HB-St.Gallen beschleunigt werden, reduziert sich die Reisezeit von St.Gallen nach Bern mit der Umsteige-Verbindung um 3 Minuten.
15	Teufen	privat	850	Ich vermisse den Zug 8:25 bzw. neu wäre es 8:28 ab SG nach Zürich. Als Pendlerin nutze ich die schnelle Verbindung morgens, um zur Arbeit zu fahren. Könnte es diese nicht weiterhin geben? Eine Stunde früher und später geht es ja auch. Als Mutter ist es für mich nicht möglich, den früheren Zug zu nehmen. Ich muss vorher meine Tochter in den Kindergarten bringen. Mit dem späteren Zug bin ich zu spät im Büro.	Mit den Fahrplanänderungen wird die schnelle, stündliche Verbindung von St.Gallen nach Zürich HB um eine halbe Stunde gedreht (neu zur vollen Stunden an/ab St.Gallen). Zur halben Stunde (an/ab St.Gallen) ist ein Zweistundentakt vorgesehen mit zusätzlichen Zügen zur Hauptverkehrszeit. Die Zusatzzüge wurden zu den Stunden eingeplant, wo die Nachfrage am höchsten ist und sie aus Sicht von SBB Fernverkehr die "Regelzüge" am besten entlasten. Dies ist für uns um 06:28 und 07:28 ab St.Gallen der Fall. Aus diesem Grund wird SBB Fernverkehr um 08.28 vorläufig keinen zusätzlichen Zug verkehren lassen.
16	Rapperswil	privat	70.994	Bus 994 sollte am Bahnhof Rapperswil den Anschluss auf die S5 von Zug richtung Pfäffikon SZ halten. (Bis jetzt immer den verärgerten Pendler, welche den Bus um 2 Meter verpassen, davon gefahren)	Die S5 von Zug verkehrt ab Bhf. Rapperswil zu den Minuten .10 und .32 weiter nach Pfäffikon SZ. Die Buslinie 994 erreicht den Bhf. Rapperswil planmässig zu den Minuten .25 und .55. Es handelt sich somit korrekterweise um einen geplanten Anschluss (Umsteigezeit >4min), welcher im online-Fahrplan dargestellt wird. Im täglichen Betrieb kann es infolge Verspätung der Linie 994 in der Abendspitze vereinzelt zu Anschlussbrüchen auf die S5 mit Abfahrt um .32 kommen. Ursache dafür sind u.a. Abgangsverspätung ab Bhf. Jona (Abwarten S5), Verkehrsüberlastung u.a. im Raum Schönau sowie Verlustzeiten an Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen.
17	Rapperswil	privat	70.993	Am Morgen auf 7:00 Anschluss auf IR Richtung St.Gallen und S5 Richtung Zug, einen Entlastungsbus verkehren lassen. Aufgrund der Kantischüler und sehr vielen Pendler, komplett ausgelastet und überfüllt (Fahrende Sardinendose). Immer 3-5 Minuten zu spät und keinen Anschluss auf S5. Entlastungsbus 2 Min. früher ab z.B. Jona, Belsito ohne Halt in Rapperswil, Cityplatz wäre mögliche Lösung.	Der 994-Kurs mit Ankunft 6.55 Uhr am Bhf. Rapperswil ist gut ausgelastet. Bei diesem Kurs ist der Anschluss an die S5 nach Zug teilweise kritisch ist (Anschluss an SOB-Zug nach St.Gallen ist zuverlässig, Abfahrt erst 7.03 Uhr). Das zusätzlich notwendige Fahrzeug für den Entlastungsbus kann zurzeit nicht finanziert werden. Zur Entlastung der Linie 994 und für vollständig verlässliche Anschlüsse empfehlen wir vorerst die Buslinie 885, welche ab Kempraten wenige Minuten vor der Linie 994 verkehrt.
18	Zürich	privat	750	Der Halt des RE 2144 in Zürich Oerlikon wurde vergessen. Danke für die Korrektur.	Ein Halt des RE 2144 in Zürich Oerlikon ist - wie in den Vorjahren - nicht vorgesehen. Der Zug wird im Auftrag der SBB durch Turbo produziert. Die Kapazität des Rollmaterials ist zu wenig hoch, um in Zürich Oerlikon zu halten und damit die zusätzliche Nachfrage aufzunehmen.
19	Bronschhofen	privat	835	Die 18 bis 20 Minuten Wartezeit in Wil SG bei Verbindungen nach/von St.Gallen seit vorletztem Fahrplanwechsel sind eine Zumutung und gehören nicht erst im 2035 (15 Jahre d.h. 17 Jahre nachdem der Anschluss kaputt gemacht worden ist!) ausgemerzt. Die bekannte Begründung des Bundes ist und bleibt inakzeptabel - eben eine "Begründung" und kein wirklicher Grund.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt.
20	?	privat	856	Leider musste ich feststellen, dass sich bzgl. der Anschlüsse zwischen der Buslinie 301 und Zahnradbahn Altstätten-Gais (S24) im Fahrplanentwurf 2021 nichts verändert hat. Die momentane Situation ist sehr unglücklich für Personen, die im Rheintal wohnen. Seit der Eröffnung der Durchmesserlinie in St. Gallen, sind die Anschlüsse in Gais zwar sehr schlank, doch auf der anderen Seite ist der Anschluss in Altstätten Stadt an die Buslinie 301 von/nach Heerbrugg weggefallen. Dadurch ergeben sich lange Wartezeiten in Altstätten Stadt (22 resp. 28 Minuten.) Die Kurse 301 Altstätten Stadt -> Heerbrugg mit Abfahrt um :45 starten die "Stadtrundfahrt" via Spital/Heime genau 2 Minuten bevor der Zug aus Gais eintrifft. Dies bedeutet eine Wartezeit von 28 Minuten nach Heerbrugg. Wäre es möglich, die Reihenfolge der ersten beiden Haltestellen zu tauschen? (Spital/Heime -> Stadt -> Rathaus -> ...) Im Idealfall könnten die Busse 300/301 gleichzeitig in Altstätten Stadt abfahren. So böte sich die Verbindung via Gais als vierte stündliche Verbindung von St. Gallen ins Rheintal an, die besonders in der Rush-Hour für Pendler äusserst interessant wäre, wenn die S2/S4 gestossen voll sind. In der Gegenrichtung besteht dasselbe Problem. Mir ist aufgefallen, dass der Zug in Gais meistens mehrere Minuten zu früh eintrifft. Evtl. liesse sich durch Umkehren der Bushalte Spital/Heime und Stadt sowie um einige Minuten verzögerte Abfahrt des Zuges nach Gais ein schlanker Anschluss erzeugen?	Der Anschlussbruch zwischen der Appenzeller Bahn und der Linie 301 ist sehr unglücklich. Da die Linie 301 aber auch in Heerbrugg Anschlüsse auf die S-Bahnen herstellt, kann die Abfahrtszeit in Altstätten Stadt nicht verändert werden. Auch die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S24 können nicht geändert werden. Ob mit veränderter Linienführung allenfalls einseitige Anschlüsse ermöglicht werden können, wird in künftigen Planungen untersucht.



Amt für öffentlichen Verkehr

21	Algetshausen	Einwohnerverein Algetshausen	850	Die S1 soll künftig in Bruggen halten, der Bahnhof Algetshausen bleibt weiterhin geschlossen. Dies ist Unverständlich, hatte doch der Bahnhof Algetshausen eine grössere Frequentierung bei der Zählung. Ich möchte, dass der zusätzlichen Halt der S1 den Algetshausen-Henauer zugute kommt.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
22	Winterthur	privat	850	Leider kann ich nicht mit dem Zug zur Arbeit fahren, da ich von Winterthur nach St. Gallen keine schnelle Verbindung welche vor 7 in SG ist habe. Erster direkter Zug ab Winti 0608, in Gegenrichtung schon am 0438! Ich denke ein Zug ab 0538 wäre besser ausgelastet als bspw. einer um 10:00 wo es jede 15min einen gibt. Schade muss ich auch 2021 wie viele weitere mir bekannte weiterhin mit dem Auto zur Arbeit.	Gemäss SBB Fernverkehr ist die Nachfrage zu den Morgen-Stunden von St. Gallen in Richtung Zürich deutlich höher als von Zürich/Winterthur nach St.Gallen. Sie ist aus unserer Sicht zu tief, um bereits um 05.09 einen IR13 von Zürich HB (resp. 5.38 ab Winterthur) nach St.Gallen verkehren zu lassen. Abgesehen von der Nachfrage, wäre die Leistung nur möglich, wenn SBB Fernverkehr am Vorabend entweder das Rollmaterial nach Zürich überführen oder einen IR13 nach St.Gallen streichen würden. Beides ist für SBB Fernverkehr keine Option, da entweder unverhältnismässige Mehrkosten entstehen oder ein bewährtes Angebot gestrichen würden (z.Bsp. die letzte Verbindung von Zürich HB nach St.Gallen)
23	Mörschwil	privat	880	Guten Tag Warum ist der Anschluss in SG aus dem Rheintal an die Regionale grösseren Bahnhöfen nicht verbessert worden? S2 und S4 kommen jeweils 50/20 in SG an und die einzige Verbindung geht ohne Halt bis Winti. Die S3 hält zusätzlich nicht in Mörschwil. Würde die S3 4 Minuten Vorzeitig verkehren, würde diese mit 42 in RS die Kreuzungen nicht beeinflussen und der Halt in Mörschwil wäre ebenfalls gegeben. Anschluss in St.Margrethen von Österreich wäre auch gut und die Kreuzung mit der S2 auch ok.	Ab Dezember 2024 verkürzt sich mit der Einführung Halbstundentakt Rheintalexpress die Wendezeit der S3 in St.Margrethen auf 4 Minuten. Eine zusätzlicher Halt in Mörschwil ist ab dann nicht mehr möglich.
24	Bronschhofen	privat	835	Weshalb wird nicht endlich der Anschluss in Wil SG aus Richtung Weinfelden/Bronschhofen nach St. Gallen mit dem Zug gekürzt und optimiert? Eine Wartezeit von 20 Min. in Wil ist unakzeptabel.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt.
25	?	privat	850 / 880	Seit Dez. 2013 von Heerbrugg richtung Zürich über St.Gallen oder Sargans geht nix. ligne 850 St.Gallen- Zürich : 4 züge : 2 IC + 2 s-Bahn (IC +IR sollte halte nur Wil und Gossau SG). was bringt Oerlikon Uzwil/Flawil statt verkürzt reisezeit lange fahweg uf Zürich. mehr RE St.Gallen-Wil bis Winterthur verlängert wird besser, in Oerlikon halt nicht genug Züge sollte noch IC/ IR für faule person? ligne 880 St.Gallen -Sargans : IR / S4 knapp anschluss nach Zürich letzte monat immer verspätung . s-bahn ohne anschluss an all 2 stunde IC Heerbrugg-Zürich HB IR/IC : 1h30 S4/S25 : 2h sollte anschluss korrigier . S3 bis St.Margrethen wenn verlängert bis Altstätten oder Buchs /Sargans statt muss immer warten bis 09 richtung Heerbrugg? EC Zürich-München in St.Margrethen bleibt zu lang bis wieder abfahren richtung Bregenz an falsche Gleis gl 2 statt 3. S7: Rorschach-Romanshorn= anschluss alle halbe stunde in Rorschach für wenn statt umleitung über St.Gallen nach Kreuzlingen. S5/S10 anschluss Weinfelden immer Warten oder früh abfahren. Ligne 303 : Heerbrugg -Alstätten Bus immer verpätung. Wenn Montag bis Sonntag von früh bis spät alle 15 minute.	Die Züge des Fernverkehrs Zürich - St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil - St. Gallen exakt halbstündlich. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen – Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Nachfrage für die Halte in Uzwil/Flawil und Zürich Oerlikon rechtfertigen einen Halt der IR13 und neu des IC1 (statt IC5) an diesen Bahnhöfen. Die Halte sind ebenfalls Bestandteil des nationalen Fernverkehrskonzepts. Auch wenn wir die Halte in Uzwil und Flawil auslassen würden, könnte der Fahrzeitgewinn spätestens ab Winterthur nicht weitergegeben werden. Der Grund ist die stark ausgelastete Strecke zwischen Winterthur und Zürich HB (Fern-, Regional- und Güterverkehr). Das Fahrplangefüge in diesem eng getakteten Korridor, lässt dies nicht zu. Auf den Halt in Zürich Oerlikon möchten wir auf Grund der Nachfrage nicht verzichten. Er entlastet zudem die S-Bahn-Züge zu den Hauptverkehrszeiten ab Winterthur und bietet von der Ostschweiz her eine attraktive, direkte Verbindung nach Zürich Oerlikon. Linie 880: Der Anschluss von fünf, resp. vier Minuten reicht grundsätzlich am Bahnhof St. Gallen. Die schnellen Züge (IC5 und EC) verkehren im kommenden Fahrplan später ab St.Gallen und kommen früher in St.Gallen an. Der Anschluss von der S4 oder der S2 von Heerbrugg Richtung Zürich HB entspannt sich um drei Minuten, so dass total acht, resp. sieben Minuten Umsteigezeit entstehen. Bitte beachten Sie, dass auf Grund der Fahrplanänderungen neu der stündliche Anschluss an die schnelle Verbindung (IC5 und EC) mit der S2 erfolgt. Die S4 hat teilweise immer noch Anschluss auf eine schnelle Verbindung, jedoch nicht mehr stündlich. Die EC haben in St. Margrethen eine Haltezeit von 13 Minuten, weil sich das Projekt für die Umrüstung der Triebzüge ETR 610 für den Systemwechsel zwischen SBB und ÖBB während der Fahrt – die sog. dynamische Transition – leider verzögert hat. Während des längeren Haltes in St. Margrethen wird nun der Systemwechsel durch die Lokführer manuell vorgenommen, was jedoch mehrere Minuten in Anspruch nimmt. Die Abfahrtszeit Richtung Bregenz ist so gelegt, dass es zwischen St. Margrethen und Bregenz keine Konflikte mit anderen Zügen gibt, denn diese Strecke ist nur zum kleinsten Teil zweispurig ausgebaut. All dies zusammen führt zu der verlängerten Haltezeit in St. Margrethen, was wiederum den Halt der EC in Gleis 2 notwendig macht. Erst wenn die Triebzüge für die dynamische Transition umgebaut und zugelassen sind, verkürzen sich die Haltezeit in St. Margrethen wie auch die Gesamtfahrzeit Zürich–München. Anschluss Rorschach: Diese Verbindung kann nach Abschluss der Bauarbeiten im Rheintal (Dezember 2024) halbstündlich angeboten werden. Pünktlichkeit: Messungen zeigen, dass die gewünschte Pünktlichkeit eingehalten werden kann.



Amt für öffentlichen Verkehr

26	Walenstadtberg	privat	80.443	Umsteigezeiten in Walenstadt vom Bus 443 (von Walenstadtberg) auf die Züge sind VIEL ZU KURZ. Mehrmals wurden die Züge verpasst; so auch mit dem ersten Kurs. Vorgesehene wichtige Termine konnten dann nicht eingehalten werden. Seit dem Fahrplan 2020 werden aus absolut unerklärlichen Gründen die Busse ab Walenstadtberg später geführt als früher. Fazit: Ein vollkommen unbefriedigender Fahrplan. Was nützt ein so kurzer Übergang Bus/Zug wenn nicht mal Zeit für den Billetautomaten ist? Was nützt die kürzere Wartezeit wenn der Zug weg ist? Und denken Sie doch auch an die älteren Menschen die nicht mehr so sprintfähig sind wie die St. Galler Fahrplanexperten; weit weg vom Sarganserland. Eigentlich sollte in St. Gallen bekannt sein, dass am Walenstadtberg viel Landwirtschaftsverkehr, Alpau- und Abzüge mit Viehtrieb auf mehrere Alpen, winterliche Strassenverhältnisse, Baustellenverkehr mit beschränkten und engen Strassenverhältnissen herrscht. Oftmals auch die Strassen blockierende Autos; eine denkbar schlechte Voraussetzung bei einem bewusst verschlechterten Fahrplan. Man ist oftmals wie auf Nadeln: Reicht es unten zum Bahnanschluss, oder sind die Züge schon weg...? Ein derartiger Fahrplan macht die Linie unzuverlässig und die Fahrgäste nervös und schliesslich vergraut. Als Steuerzahler macht es mich sehr ungehalten wenn die doch sehr regional-spezifischen Verhältnisse in keiner Art und Weise berücksichtigt werden. Bitte revidieren Sie die Anschlusszeiten so, dass in Walenstadt genug Reserve/Umstiegszeit besteht, analog FPL 2019.	Die Umsteigezeit in Walenstadt Bahnhof beträgt seit dem letzten Fahrplanwechsel 4, bzw. 5 Minuten statt bisher 8, bzw. 9 Minuten. Eine Pünktlichkeitsauswertung des ersten Halbjahres 2020 hat gezeigt, dass die Befürchtungen, die Anschlusszüge zu verpassen, unbegründet sind. Die Linie 443 kommt in Walenstadt Bahnhof sehr pünktlich an. Fahrausweise für die Weiterfahrt können auch beim Fahrpersonal gekauft werden. Der Ticketkauf am Billetautomaten ist nicht mehr notwendig.
27	Algetshausen	privat	850	Wir brauchen den Halt der S1 in Algetshausen. Als Studentin, die täglich mit dem Zug nach Zürich fährt, zahle ich sehr viel Geld. Ich zahle Geld dafür, dass ich kaum Verbindungen habe. Es war schon unverständlich, dass die Busverbindung so gemacht wurde, dass ich den Anschluss in Uzwil immer verpasse und von Zürich nur all Stunde einen Zug mit der passenden Busverbindung habe. Nun zu hören, dass es Kapazität für einen extra Halt gibt, dieser aber für Bruggen genutzt werden soll ist total daneben.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
28	Algetshausen	privat	850	Ich lebe in Algetshausen. Die Wiedereröffnung des Bahnhofes würde vieles vereinfachen. Der Bus ist umständlich und braucht viel mehr Zeit von A - B. Auch für Schüler, ist es mit dem Bus äusserst umständlich und zeitraubend. Es wurde immer wieder versprochen, die Haltestelle Algetshausen/Henau wieder zu eröffnen und es wurde und wird immer weiter hinausgeschoben. Es wäre an der Zeit, das Versprechen einzulösen. Möglich wäre es ja.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
29	Henau	privat	850	Gechätzte Damen und Herren. Henau-Algetshausen ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen und wird es weiterhin tun. Viele junge Familien haben in die Dörfer investiert. Denken Sie bitte an die Jugendlichen, welche zu Schulen in St. Gallen oder Wil fahren sollen, um sich gekonnt zu bilden. Die ÖV-Verbindungen zum BHF Uzwil sind ungenügend. Wir brauchen wieder dringend eine Haltestelle, um die Attraktivität der Ortschaften zu steigern und künftige Steuerzahler zu fördern. Auf gehts! Dankeschön.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
30	Algetshausen	privat	850	Wir Verlangen Halt. ich find das unverschämt, dass die Bahn in Bruggen hält und in Algetshausen nicht. Bruggen ist mit genug verbindungen ausgestattet nach SG. Algetshausen muss man jeweils 30 min mehr zeit einplanen und dann fährt der zug ab bevor der bus ankommt. das selbe wenn man nachhause kommt der bus wartet nicht auf die Pendler die von Zürich kommen. ich find das eine unverschämtheit und ich kämpfe solange bis wir den Halt in Algetshausen bekommen. ich zahle genug Geld dann erwarte ich leistung	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
31	St.Gallen	privat	850	Bruggen hat schon genügend Verbindungen. HALT in ALGETSHAUSEN-HENAU, wie ursprünglich versprochen! Ich erwarte entsprechenden Einsatz der Exekutive für diesen Bhf. Buslösung war/ist kein adäquater Ersatz.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
32	Algetshausen	privat	850	Wir haben vor 20 Jahren unseren Wohnort in Algetshausen gewählt, um die Bahnverbindungen Richtung St.Gallen und Zürich nutzen können. Sichere Anschüsse, ökologisches Verkehrsmittel, Taktfahrplan, NachHALTigkeit. Die Schliessung im Jahr 2013 hat das alles Zunichte gemacht. Versprechen wurden nicht geHALTen. Algetshausen-Henau hat heute ausserhalb der gängigen Pendlerzeiten nur eine sehr beschränkte Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die S1 ist attraktiver. BahnHALTe sind gewinnbringend	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
33	Algetshausen	privat	850	Bitte ändern Sie ihren Entwurf. Und lassen Sie die S1 wieder in Algetshausen HALTen! Wir haben vor 20 Jahren unseren Wohnort in Algetshausen gewählt, damit wir und unserer Kinder die Bahnverbindungen Richtung St.Gallen und Zürich nutzen können. Sichere Anschüsse, ökologisches Verkehrsmittel, Taktfahrplan, NachHALTigkeit etc. Die Schliessung im Jahr 2013 hat das alles Zunichte gemacht. Versprechen wurden nicht geHALTen. Algetshausen-Henau hat heute ausserhalb der gängigen Pendlerzeiten nur eine sehr beschränkte Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Gerade unsere Dorf-Jugend hat ohne BahnHALT in den Nachtstunden kaum Möglichkeiten sicher und mit realistischem Aufwand nach Hause zu gelangen. Die Bevölkerung der Dörfer Algetshausen und Henau können von einer Wiedereröffnung der HALTestelle Algetshausen nur wieder profitieren. Die S1 ist für unsere Pendler und ÖV-Benutzer attraktiver. BahnHALTe sind für alle kostengünstiger und Umweltschonender als der jetzige Bus, sie sparen mit der S-Bahn 1/3 der Zeit. Bahnverbindungen HALTen das Dorf lebendiger und sind für viele gewinnbringend.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.



Amt für öffentlichen Verkehr

34	Buchs	privat	880	<p>Erneut sind die Nachtzüge 466 und 464 Wien Hbf - bzw. Graz Hbf - Zürich HB, 465 und 467 Zürich HB - Graz Hbf bzw. Wien Hbf für Inlandreisende gesperrt. Die Nachtzüge böten Inlandreisenden ab Buchs SG eine umsteigefreie Fahrt von und nach Zürich HB. Erfahrungsgemäss ist der IR 13 am Morgen oft verspätet, so dass der Anschluss in Sargans gebrochen wird, was gerade für Pendler mehr als unangenehm ist. Selbst wenn der IR13 pünktlich ist, entspricht die Übergangszeit in Sargans einem "Turnschuhanschluss". Die Nachtzüge führen Sitzwagen 2. Klasse, die in der Regel sehr wenig besetzt sind. Die Beförderung von Reisenden zwischen Buchs SG und Zürich HB könnte ohne zusätzliche Fahrzeuge bewältigt werden, d.h. zusätzliche Kosten würden nicht entstehen.</p> <p>Die Sperrung der Nachtzüge für Inlandreisende wird jeweils mit der Verspätungsanfälligkeit der NJ begründet. Falls die NJ verspätet sind, stünde immer noch die Umsteigeverbindung IR13/IC3 zur Verfügung, wobei, wie bereits erwähnt, auch diese Verbindung oft nicht funktioniert. Die NJ wären in diesem Fall immerhin eine Alternative.</p> <p>Ich würde es begrüßen, wenn Sie sich für eine Öffnung der Nachtzüge für Inlandreisende, vor allem von und nach Buchs SG, einsetzen würden. Jahrzehntlang war das überhaupt kein Problem; selbst die grossen Expresszüge (Arlberg-Orient-Express) konnten im Lokalverkehr benützt werden!</p> <p>P.S. Ich gestatte mir noch anzumerken, dass die neue grafische Gestaltung der Kursbuchfelder die Lesbarkeit und Übersichtlichkeit deutlich verschlechtert hat. Neu bedeutet nicht in jedem Fall auch besser!</p>	<p>Die Nachtzüge bleiben gemäss SBB Fernverkehr für den Inlandverkehr weiterhin geschlossen, weil die bereits mehrfach genannten Gründe nach wie vor bestehen und es mit dem bestehenden Inlandangebot genügend Alternativen hat.</p> <p>Die Beschwerden zur Lesbarkeit der Kursbuchfelder werden aufgenommen und an die Herausbergemeinschaft weitergeleitet.</p>
35	Uzwil	privat	850	<p>Es kann nicht sein, dass man sagt es könne für Algetshausen-Henau keine Minute mehr eingerechnet werden, der neue Fahrplan aber genau dies vorsieht, anstatt für Algetshausen wird diese Minute aber für SG Bruggen gebraucht. Aus meiner Sicht könnte man den Halt in Bruggen auslassen, dafür aber einen Halt in Algetshausen einplanen. Da ab Gossau SG die S5 und die S1 hintereinander fahren, besteht in Gossau oder SGWI perfekten Anschluss von der S1 auf die S5 und somit nach SG Bruggen, auch Richtung Wil</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
36	Algetshausen	privat	850	<p>Ein Halt der S1 in Algetshausen-Henau anstelle SG Bruggen würde das öV-Angebot in der Umgebung von Algetshausen wieder massiv verbessern. Mit der heutigen Fahrzeit der Turbo-Fahrzeuge ist dieser Halt im Fahrplan möglich und behindert keine Cargo-Trassen.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
37	Algetshausen	privat	80.729	<p>Auch im neuen Fahrplan haben wir mit dem Bus 729 in Uzwil keinen Anschluss nach Zürich. Als Pendler, der seine Arbeitszeit nicht fix nach dem Fahrplan richten kann, ist es sehr mühsam, pro Stunde nur einen Anschluss in Wil nach Zürich zu haben. Auch unsere Kinder, die in St. Gallen die Hochschulen besuchen, haben mit einem stündlichen Angebot keine wirkliche Alternative zum Individualverkehr. Diese Verschlechterung gegenüber dem früheren Halbstundentakt zwang uns, ein zweites Auto anzuschaffen.</p>	<p>Als Alternative zum zweiten Auto könnte von Algetshausen her der 2.5km entfernte Bahnhof Uzwil mit dem Velo oder dem E-Bike erreicht werden. Dort besteht eine grössere Anzahl an Verbindungen. Ein Halbstundentakt auf der Linie 729 ist aufgrund der geringen Nachfrage nicht realistisch. Die Linie 729 ist in Wil und Uzwil wegen den Anschlussverbindungen stark eingespannt. Aufgrund des geänderten Bahnfahrplans ist seit Fahrplan 2019 in Uzwil kein Anschluss auf den Fernverkehr in Richtung Zürich mehr möglich. Auf Fahrplan 2021 werden die Abfahrtszeiten aufgrund von betrieblichen Erfahrungen leicht angepasst. Der Bahnhof Uzwil wird neu drei Minuten früher erreicht, wodurch ein Turnschuhanschluss (2 Minuten Übergangszeit) auf den Fernverkehr nach Zürich möglich wird. Der Anschluss wird aber nicht offiziell im Fahrplan publiziert, da die offizielle Umsteigezeit unterschritten ist.</p>
38	Dietikon	privat	80.445	<p>Die Linie 445 wird oft als Betriebliche Leerfahrt nach Walenstadt geführt. Alle Leerfahrten sollen öffentlich sein und im Fahrplan abgebildet werden</p>	<p>Die Leerfahrten finden nicht regelmässig statt und sind von Wochentag zu Wochentag verschieden. Die Leerfahrten führen dabei nicht immer nach Walenstadt Bahnhof, sondern auch zum Depot nach Walenstadt. Mitfahrten von Fahrgästen bei Leerfahrten bleiben daher leider ausgeschlossen.</p>
39	Algetshausen	privat	850	<p>Halt S1 in Algetshausen / Anschluss Ich pendle nach ZH und besuche wöchentlich eine Ausbildung in SG. Für die Fahrt Algetshausen-SG benötige ich 66 Min. Meine Kollegen von ZH HB haben kürzere Fahrzeiten! Mit einem Halt S1 verkürzt sich die Fahrzeit auf 20 Min. Die Argumentation "besserer Anschluss Bruggen ans Fürstentum", da das Umsteigen in Winkeln nur 4 Min kostet. Uzwil, Bus 729 In Uzwil hat Bus 729 keinen Anschluss von/nach ZH, was früher möglich war. Danke für konstruktive Lösungen.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
40	Algetshausen	privat	850	<p>Der Regiobus 729 bringt Henau genau nichts, da er ein paar wenige Minuten vor dem Postauto durch Henau fährt. Es kann nicht als zusätzlicher Anschluss gewertet werden und die Wartezeiten am Bahnhof Wil und Uzwil sind sehr lange. Ein Halt der S1 in Algetshausen-Henau wäre viel gewinnbringender und zeitsparender, für die stark wachsende Region! Vielen Dank für die Überprüfung des Anliegens. Ich würde mich über eine Wiedereröffnung des Bahnhofs Algetshausen-Henau sehr freuen! :D</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>



41	Uzwil	privat	850	<p>Das Regionaljournal Ostschweiz sendete kürzlich einen Beitrag über die langen Umsteigezeiten in Wil für Reisen vom Fürstenland ins Toggenburg. Der Amtsleiter, Herr Ruggli, zeigte Verständnis für diese unbefriedigende Situation und sprach von Optimierungen und Verbesserungen. Im aufliegenden Fahrplanentwurf 2021 ist jedoch keine Verbesserung der Anschlusssituation in Wil ersichtlich. So beträgt die Umsteigezeit von und nach dem Toggenburg in Wil auch weiterhin 19 Minuten. Ebenfalls dauert die anschlussbedingte Umsteigezeit nach und von Weinfeld 19 Minuten. Von diesem kundenunfreundlichen Konzept sind Reisende aus dem Einzugsgebiet Gossau, Flawil, Uzwil stark betroffen. Zudem ist dieses Angebot für Pendler mit Wohnort Bazenhaid und Arbeitsort Uzwil (ZB Bühler AG, Berufs- und Weiterbildungszentrum) oder Wohnort Uzwil und Arbeitsort Bazenhaid (ZB Micarna) kein Anreiz den ÖV zu benutzen.</p> <p>Lösungsvorschlag Zur Optimierung dieser unbefriedigenden Anschlusssituation schlage ich vor, die Fahrlage der S1 gemäss Fahrplanentwurf 2021 wie folgt zu ändern: St.Gallen - Linie 850 (Entwurf = E, Vorschlag = V St.Gallen ab E..17 V..02 E..47 V..32 St.Gallen Bruggen E..20 V..05 E..50 V..35 St.Gallen Winkeln E..22 V..07 E..52 V..37 Gossau E..26 V..11 E..56 V..41 Flawil E..30 V..15 E..00 V..45 Uzwil E..35 V..20 E..05 V..50 Algetshausen-H E-- V..23 E-- V.. 53 Wil an E..43 V..28 ..29 E..13 V..58 ..58</p> <p>Anschlüsse in Wil Wil ab nach Wattwil E..02 V..32 E..32 V..02 nach Weinfeld E..02 V..32 E..32 V..02 nach Frauenfeld E..11 V..41 E..41 E..11 nach Sirmach E..48 V..48 E..18 V..18</p> <p>Wil - St-Gallen Linie 850 Wil an von Wattwil E..58 V..58 E..28 V..28 von Weinfeld E..57 57 E..27 27 von Frauenfeld E..48 48 E..18 18 von Sirmach E..42 42 E..12 12</p> <p>Anschlüsse in Wil Wil ab E..17 V..02 ..01 E..47 V..32 ..31 Algetshausen-H E-- V-- E-- V..36) Uzwil E..24 V..09 E..54 V..39 Flawil E..29 V..14 E..59 V..44 Gossau E..34 V..18 E..04 V..48 St.Gallen Winkeln E..37 V..21 E-- V..51 St.Gallen Bruggen E..39 V..23 E..09 V..53 St.Gallen an E..44 V..28 E..14 V..58</p> <p>Der Lösungsvorschlag hat folgende Vor- und Nachteile: Vorteile: Umsteigezeit Fürstenland-Toggenburg 5 Minuten statt 19 Minuten zusätzliche Anschlussverbindung nach Frauenfeld mit 12 Minuten resp 14 Minuten nach Weinfeld schlanke Anschlüsse von 3 Minuten statt 19 Minuten kurze Anschlüsse sind kundenfreundlicher St-Gallen Bruggen und St-Gallen Winkeln haben Anschluss an den IR 13 vorgeschlagene Fahrlage der S1 erlaubt einen Halt in Algetshausen-H ohne Infrastrukturausbauten politisches Versprechen Nachteile: ev Rollmaterialeinsatz weniger wirtschaftlich längere Aufenthaltszeiten Richtung Sirmach-Eschlikon-Winterthur Grütze</p> <p>Im Wissen, dass die Vernehmlassung für den Fahrplan 2021 nicht für Änderungen im Angebotskonzept vorgesehen ist, erlaube ich mir trotzdem Ihnen einen Vorschlag zur Optimierung der kundenunfreundlichen Anschlusssituation im Knoten Wil zur Prüfung zu unterbreiten. Ich hoffe und würde mich freuen, wenn im Fahrplanentwurf 2022 eine optimierte Anschlusssituation in Wil und die Verkehrszeiten für den Halteort Algetshausen-Henau veröffentlicht werden.</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Zu den für die S-Bahn vorgeschlagenen Verkehrszeiten verkehrt gemäss Planung der SBB jeweils ein Güterzug.</p>
----	-------	--------	-----	--	---



Amt für öffentlichen Verkehr

42	St.Gallen	privat	-	<p>Die Darstellung der meisten Fahrplanfelder in diesem Fahrplanentwurf ist sehr benutzerunfreundlich bezüglich Umsteigen und bei Abfahr- und Ankunftszeiten bei Start und Endpunkten durchgehender Zugverbindungen, wie das folgende Beispiel vom Fahrplanfeld 880 St.Gallen – Sargans zeigt (Darstellung liegt dem AöV vor). Der IR13 3259 fährt Zürich ab 8 09 ohne Umsteigen in St.Gallen, im Gegensatz zu den früheren Verbindungen S4, S3 und S2. Ankunft in Sargans 10 24 und in Chur 10 48, mit oder ohne Umsteigen in Sargans?</p> <p>Wieso kann nicht die Darstellung wie in Fahrplanfeld 850 Winterthur – St.Gallen durchgehend verwendet werden, bei der klar ersichtlich ist, bei welchen Verbindungen ein Umsteigen notwendig ist und wo nicht, sowie die Ankunftszeit in Sargans klar ist, leider aber nicht am Endpunkt Chur mit den vielen Anschlussverbindungen. (Darstellung liegt dem AöV vor.). Bereits beim Kursbuch 2020 gab es die gleichen Probleme. Damals wurde auf die zu kurze Zeit für die Umstellung auf die neue Darstellung verwiesen. Es scheint, dass auch ein Jahr später die Situation leider nicht besser ist. Sehr enttäuschend und unverständlich, dass es keine durchgehende Systematik gibt.</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Die direkten Züge sollten normalerweise auf den Feldern ersichtlich sein. Wieso dies auf gewissen Fahrplanfeldern nicht der Fall ist, können wir Ihnen im Moment nicht beantworten. Ihre Rückmeldung haben wir den Verantwortlichen zur Bearbeitung und Abklärung weitergeleitet.</p>
43	Algetshausen	privat	850	<p>Als ehemalige Pendlerin habe ich den Bahnhof Algetshausen regelmässig genutzt. Die aktuelle Busverbindung ist kein adäquater Ersatz. Seit Jahren wird uns ein erneuter Halt in Algetshausen versprochen. Es wäre nun sehr enttäuschend wenn jetzt zuerst der ohnehin gut erschlossene Standort Bruggen wieder bedient würde. Gerne würde ich wieder mit dem Zug ab Algetshausen zur Arbeit fahren. Bitte nehmen Sie Algetshausen anstatt Bruggen als Halt für die S1 auf.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
44	Henau	privat	850	<p>Lebensqualität zurück holen! Halt Algetshausen wieder eröffnen.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
45	Algetshausen	privat	850	<p>Für unsere Jungs, ist der Zug ein Highlight. Aber mit 3 Kindern (4,2&0) ist es anstrengend, zuerst mit dem Bus zu einem Bahnhof zu fahren. Dabei würde ich gerne mehr mein Halbtax verwenden.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
46	Uzwil	privat	850	<p>Ich ersuche um die Wiedereröffnung der Haltestelle Algetshausen-Henau (S1 Ostwind). Die Anbindung an den öV ist mit dem Bus viel schlechter geworden, es dauert deutlich länger von Algetshausen nach Wil wie nach Uzwil. Jugendliche sind auf den öV angewiesen und es soll ja nicht die Autobenutzung gefördert werden.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
47	Uzwil	privat	850	<p>Die Gemeinde Uzwil wartet schon seit geraumer Zeit auf die versprochene wieder Inbetriebnahme des Bahnhofs Algetshausen-Henau. Jetzt soll Bruggen wieder einen Halt der S1 erhalten. Dabei ist erwiesen, dass in Algetshausen-Henau mehr Pendler ein- und ausgestiegen sind. Algetshausen-Henau hat Wachstumspotential und benötigt dringend den Bahnanschluss wieder.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
48	Uzwil	privat	850	<p>Guten Tag. Ich reihe mich vermutlich ein in viele Stellungnahmen, aber wie kann es sein, dass St.Gallen Bruggen an die S1 gehängt wird aber Algetshausen-Henau nicht? Das geht nicht, das wurde allzeit anders kommuniziert. Ich hoffe, es ist noch nicht zu spät für eine Kurskorrektur.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
49	Uzwil	privat	850	<p>Die S-Bahn S1 hält künftig wieder in SG-Bruggen. Für die Gemeinde Uzwil wäre eine Wiedereröffnung der Station Algetshausen-Henau von grosser Bedeutung. Die Station wurde bis 2013 rege genutzt und dient vor allem auch Schülern als gute und sehr schnelle Verbindung nach Wil SG oder St.Gallen. Leider mussten seit dann viele aufs Auto umsteigen. Viele würden sofort wieder auf die S-Bahn umsteigen (evtl besteht ja die Möglichkeit von Halt auf Verlangen).</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
50	Algetshausen	privat	850	<p>In unserem Betrieb wird die Mobilität mit dem ÖV gross geschrieben. Es wäre ein grosser Mehrwert und Zeitersparnis für mich als Arbeitsweg, wenn der Zug in Algetshausen-Henau wieder anhalten würde. Wir machen auch ab und zu als Familie (5 Personen) einen Ausflug mit dem Zug.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
51	Henau	privat	850	<p>Aus meiner Sicht ist es absolut unverständlich, dass ein Halt beim Bahnhof Bruggen möglich sein soll, aber in Algetshausen-Henau nicht. Der Bahnhof Bruggen ist verkehrstechnisch bereits ausgezeichnet erschlossen, ganz im Gegensatz zu uns! Es wäre mehr als wünschenswert, diese Strategie zu überdenken und den Vorzug einer wachsenden Gemeinde mit ausgewiesenem Bedarf an einem Bahnhof zu geben.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
52	Speicherschwendi	privat	80.180	<p>Wir ersuchen die Postautolinien 80.190 und 80.180 als Durchmesserlinie über den Hauptbahnhof St.Gallen zusammenzuschliessen.</p>	<p>Eine Verlängerung der Linie 190 von Speicherschwendi nach St. Gallen, Bahnhof würde sowohl andere Buslinien sowie die Appenzeller Bahn unnötig konkurrenzieren und ist ressourcentechnisch nicht sinnvoll. Auf den Zusammenschluss der Linien 180 und 190 wird deshalb verzichtet.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

53	Flawil	privat	80.751	Strecke Burgau,Flawil/Flawil,Bahnhof/ Burgau,Flawil (751): Verbindung auch am Wochenende und am Abend wäre sehr wünschenswert. Für Ausflüge oder Besucheranreise ist die Erreichbarkeit mit ÖV nicht gewährleistet zu diesen Zeiten. Auch Personen mit unregelmässigen Arbeitszeiten (Abend-/ Nacht-/Wochenenddienste) haben keine Möglichkeit den Arbeitsweg mit ÖV zurückzulegen.	Die Nachfrage auf dem Linienast Flawil Bahnhof - Burgau ist eher tief. Ein Angebotsausbau am Samstag tagsüber wird auf Fahrplan 2022 geprüft. Am Abend und am Sonntag ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig. Dies führt zu Sprungkosten, welche aufgrund der tiefen Nachfrage nicht gerechtfertigt sind.
54	Algetshausen	privat	850	Ein Halt der S1 in Algetshausen ist einem Halt in Bruggen vorzuziehen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
55	?	privat	-	Im Rahmen der diesjährigen Fahrplanvernehmlassung meine erste Eingabe: Publizieren Sie auch die grafischen Fahrpläne und Netzgrafiken. Und auch alles andere was Sie zur Verfügung haben, wie Streckentabellen, etc. Es ist nur fair wenn der Betroffene die gleichen Informationen erhält. Die Vernehmlassung soll keine Alibiübung mehr sein.	Netzgrafiken der Netznutzungspläne können beim BAV aufgerufen werden. Grafische Fahrpläne sind unter Fahrplanfelder.ch ersichtlich.
56	?	privat	Fähre	Sie haben zwar den Fahrplanentwurf der Fähre nicht publiziert, doch erfahrungsgemäss ändert dieser nicht: Die Fähre hat heutzutage Symmetrieminute 15. Dies ist nicht zulässig! Das Prinzip des Taktfahrplans bedingt die gleiche Symmetrieminute bei allen Verkehrsträgern. Und diese ist die Minute 00 (eigentlich offiziell gemäss Absprachen mit ausländischen Bahngesellschaften 00:58:30, was aber total bescheuert und in der Praxis äusserst selten ist) Also es gibt folgende Möglichkeiten: 1. Abfahrt in Romanshorn um 22 beibehalten und Ankunft auf 38 legen (braucht einen Umlauf mehr) 2. Abfahrten und Ankunft um 36 und 24. Bedingt 15 Minuten mehr Umsteigezeit. 3. Oder Variante 2 in Kombination mit dem zurückverlegen der Taktknoten in Romanshorn auf 00 und 30 statt den ohnehin brachial dämlichen, anschlussbrechenden 15 und 45.	Wird durch den Kanton Thurgau folgendermassen beantwortet: Mit dem Fahrenfahrplan hat man in Romanshorn schlanke Anschlüsse in alle Richtungen. Die Reisezeit von Friedrichshafen nach Zürich ist zum Beispiel 7 Minuten kürzer, als früher. Uns ist bewusst, dass der Fahrenfahrplan mit der Symmetrieminute 15 im Stundentaktssystem in Friedrichshafen die Anschlüsse verschlechtert. Friedrichshafen weist aber wesentlich weniger Durchreisende auf, als Romanshorn. Wir haben uns deshalb für einen auf Romanshorn abgestimmten Fahrplan entschieden.
57	?	privat	845	Seit einigen Jahren gibt es keine Züge mehr von Rorschach nach Kreuzlingen und Schaffhausen. Stattdessen wenden die Züge in Romanshorn um nach Weinfelden zu fahren, was absolut nutzlos ist und einen fast 100%igen Passagierwechsel in Romanshorn zur Folge hat. Stattdessen fährt die S8 von St Gallen nach Schaffhausen. Ebenfalls irrsinnig, denn von St Gallen geht es weitaus schneller über Winterthur nach Schaffhausen. Die Züge von Rorschach sollen wieder nach Schaffhausen durchgebunden werden.	Das jetzige Fahrplanangebot wurde in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen ausgearbeitet und ist mit den weiteren Planungen der weiteren Bahnausbau Schritte kompatibel. Auswertungen zeigen, dass die Passagierströme zwischen Kreuzlingen und St.Gallen grösser sind als zwischen Kreuzlingen und Rorschach.
58	?	privat	845	Das heutige Angebot an der Seelinie ist überaus unattraktiv. Die Fahrt von SMG nach SH dauert 2h. Mit einem Schnellzug mit nur ausgewählten Halten, könnte diese Zeit auf 1h10 reduziert werden. Der neue Schnellzug soll SMG zur Minute 10 verlassen, und mit Halt in RCK und STA. Damit bietet er gleich noch einen attraktiven Sammlerdienst für den IR13. Ab Rorschach soll er nur noch in Rorschach Hafen, Romanshorn, Kreuzlingen Hafen, Kreuzlingen, Steckborn, Stein am Rhein halten. Bei der Einführung dieses Zuges soll auf angemessenes Rollmaterial geachtet werden. Ein lokbespannter Zug mit Bpm51, analog des Gotthard Weekender wäre passend.	Das jetzige Fahrplanangebot wurde in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen ausgearbeitet und ist mit den weiteren Planungen der weiteren Bahnausbau Schritte kompatibel. Ein Schnellzug entlang des Bodensees und Rheins wurde in den Planungen zum Bahnausbau Schritt 2035 geprüft, aufgrund des hohen Infrastrukturbedarfs und dem letztlich beschränkten Potenzial aber durch den Bund nicht berücksichtigt.
59	?	privat	880	Die S3 endet in St.Margrethen, nur um dort 16 Minuten rumzustehen. In dieser Zeit wäre es problemlos möglich, nach Heerbrugg zu fahren und dort zu wenden. Wenn dabei auf den Halt Au SG verzichtet wird, wären sogar längere Wendezeiten möglich als bei der früheren S2. Damit kann die Zahl der Verbindungen von Rheineck nach Heerbrugg wieder auf das Niveau vor 2013 angehoben werden!	Ab Dezember 2024 verkürzt sich mit der Einführung Halbstundentakt Rheintalexpress die Wendezeit der S3 in St.Margrethen auf 4 Minuten. Eine Weiterführung bis Heerbrugg ist nicht mehr möglich.
60	?	privat	880	Die Fahrzeuge und Lokführer der S2 stehen 18 Minuten nutzlos in Altstätten rum. In dieser Zeit wäre es problemlos möglich nach Oberriet zu fahren um dort zu wenden. Ausser Trassengebühren, die bei der Bestellung ohnehin nur einen vernachlässigbar kleinen Teil ausmachen wären damit keine Mehrkosten verbunden. Oberriet erhält somit endlich den Halbstundentakt!	Die einspurige Strecke zwischen Altstätten und Oberriet verhindert eine Verlängerung, da die Kreuzung mit dem entgegenkommenden IR13 auf diesem Abschnitt erfolgen müsste.
61	?	privat	880	Der IR13 ist zwischen Altstätten und Rorschach gerade mal eine Minute schneller als der RE vor 2013. Hier mal der Vergleich: RE bestand aus Re 4/4 II und bis zu 9 Wagen in UIC Länge. Seine Beschleunigung lag unter 0.5m/s ² . Dennoch benötigte er trotz einem halt mehr nur 21 Minuten! Die heute eingesetzten FVD haben eine Beschleunigung von mehr als 1.1m/s ² und brauchen 20 Minuten, obwohl der Halt in Rheineck gestrichen wurde. Das steht in keiner Relation. der Halt in Rheineck wäre problemlos möglich, mit der Einhaltung der heutigen 20 Minuten! Der Halt in Rheineck gehört wieder eingeführt.	Das Angebot wurde gegenüber 2013 ausgebaut und es verkehren mehr Züge auf der Strecke von St.Gallen bis Sargans. Dabei wurde auch die Fahrzeit des IR13 auf dem Abschnitt St. Gallen bis St. Margrethen gegenüber 2013 um rund 5 Minuten reduziert. Taktgebend für das Fahrplangefüge ist die einspurige Linie zwischen St. Margrethen und Sargans. Ein Halt Rheineck würde in beide Fahrtrichtungen einen Zeitverlust bedeuten und Kreuzungskonflikte auf der Einspurstrecke St. Margrethen - Sargans auslösen (IR13 und S4). Zudem wäre der Anschluss des IR13 in Sargans an den IC3 nicht mehr möglich. Aus diesen Gründen kann der Halt des IR13 in Rheineck nicht eingeführt werden.
62	?	privat	850	Im neuen Fahrplan wird der schnelle IC wenige Minuten beschleunigt. Diese Beschleunigung ist absolut nutzlos, weil die Abfahrt in SG immer noch vor der vollen bzw halben Stunde erfolgt, und es somit weiterhin nicht möglich ist einen Taktknoten einzuführen. Wenn hingegen der Halt in ZFH gestrichen wird, lassen sich Fahrzeiten von 52 Minuten einführen. Das wäre eine massive Verbesserung. Die langsameren IC genügen vollauf, den Flughafen anzubinden. Vorallem haben diese auch Niederflureinstieg im Gegensatz zu den Neigezügen.	Dieses Betriebskonzept wird langfristig umgesetzt. Kurzfristig fehlt zwischen Winterthur und Zürich HB die dazu nötige Infrastruktur.



Amt für öffentlichen Verkehr

63	Algetshausen	privat	850	S1 soll wieder ab Dezember in Algetshausen halten	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
64	Niederuzwil	privat	850	Der Bahnhof Algetshausen-Henau soll bitte wieder in Betrieb genommen werden. So sind die Einwohner, wie auch andere Gemeinde Einwohner aus der Umgebung wieder besser verbunden.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
65	Niederuzwil	privat	850	Der Bahnhof Algetshausen-Henau muss unbedingt wieder in Betrieb genommen werden. Es kann nicht sein, dass der zusätzliche Halt St.Gallen Bruggen kommt. Die haben genügende Verbindungen und einen weniger gut ausgebauten Bahnhof. Nehmen Sie uns endlich ernst und halten sie ihr Versprechen, den BHF Algetshausen-Henau wieder zu eröffnen! Es reicht. Wir verlangen HALT!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
66	Henau	privat	850	Wir verlangen den Halt der S1 in Algetshausen–Henau ab 2021, der Halt ist wichtig für den Arbeitsweg und Schulwege nach Wil und St.Gallen (Kanti wie auch Lehrstellen).	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
67	Henau	privat	850	Wir verlangen den Halt der S1 in Algetshausen–Henau ab 2021, der Halt ist wichtig für den Arbeitsweg und Schulwege nach Wil und St.Gallen (Kanti wie auch Lehrstellen), wir sind im Moment anschlusstechnisch sehr schlecht an den ÖV angebundenen, Bruggen hat schon eine sehr gute Busanbindung. Wir hingegen brauchen den S1-Halt!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
68	Züberwangen	privat	80.726	Die Wartezeiten an den Bahnhöfen Wil bzw. Uzwil sind zu lange. Dies gilt zumindest für Fahrten zwischen Züberwangen/Zuzwil und St. Gallen. Zudem: Die Verbindungen direkt über Uzwil (ohne Umweg nach Wil) könnten eigentlich sehr viel schneller sein - sind sie aber nicht, wenn man mit dem gleichen Bus ganz Uzwil abdecken muss.	Die längere Streckenführung in Uzwil ergab sich ab Fahrplan 2019 aufgrund des neuen Bahnfahrplans. Die Anschlussverbindungen in Uzwil und Wil liessen Reservezeit für die bessere Ortserschliessung von Uzwil übrig. Ab Fahrplan 2021 werden die in Wil die Übergangszeiten zur S1 verkürzt, da die S1 eine Minute später in Wil eintrifft und zwei Minuten früher ab Wil abfährt.
69	Algetshausen	privat	850	Ich möchte gerne das der Bhf. Algetshausen-Henau wieder in Betrieb genommen wird. Dass der Regierungsrat sein Versprechen mal in Taten umsetzt.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
70	Henau	privat	850	Seit der Schliessung der S-Bahn-Haltestelle Algetshausen im Jahr 2013 verliere ich und alle reglmässigen Pendler täglich eine halbe Stunde, weil die S1 St.Gallen-Wil nicht mehr in Algetshausen hält und die Busnutzung zeitaufwändiger ist. Ich fordere deshalb die Wiedereinführung der Haltestelle Algetshausen anstelle der Haltestelle SG Bruggen. In Algetshausen könnte der bereits bestehende Parkplatz zu einem P+R ausgebaut und sogar vergrössert werden. Dies würde die regionale Nutzung noch stärken.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
71	Uzwil	privat	850	Der S1-Halt in Algetshausen-Henau ist als regelmässiges ÖV-Angebot dringend nötig für die Einwohner im Einzugsgebiet dieser Station, besonders für Schüler/Studenten und Berufstätige, aber auch als Verbindung, welche Freizeit- und Kulutur-Aktivitäten erleichtert.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
72	Henau	privat	850	Die Attraktivität des ÖV an meinen Wohnort (Henau) ist wegen der geschlossenen Bahnhaltestelle und des deswegen notwendigen Busslaloms zum Anschlussbahnhof auch für mich als Gelegenheitsnutzer unterirdisch! Auch um die Chancengleichheit zwischen Stadt und Land zu gewährleisten ist es unumgänglich die "Land"-Haltestellen Algetshausen-Henau und Schwarzenbach (und aller anderen vernachlässigten abseitigen "Land"-Haltestellen...) im üblichen Takt zu bedienen!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
73	Henau	privat	850	Wieder-Eröffnung der Haltestelle Algetshausen-Henau (S1). Unsere Familie wohnt rund 100m vom Bahnhof Algetshausen-Henau entfernt. Im Vorfeld der Schliessung des Bahnhofs wurde uns von Politik und SBB versprochen, die Schliessung sei technisch und nur vorübergehend. Sobald der neue Durchgangsbahnhof in Zürich HB offen sei, habe es wieder den nötigen Platz im Fahrplan. Es wird Zeit, das Versprechen einzulösen! Öffnen Sie den Bahnhof jetzt wieder dauerhaft!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
74	Oberuzwil	privat	850	Anstelle des mehrfach offiziell versprochenen Haltes in Algetshausen soll die S1 Wil - St. Gallen neu in Bruggen halten. Dies ist nicht nachvollziehbar. Algetshausen hat deutlich mehr Nutzer (gehabt) als Bruggen und ist im Gegensatz zu Bruggen nicht durch andere Zughalte erschlossen. Zudem sind in Algetshausen und Henau aktuell mehrere grössere Bauvorhaben in Umsetzung oder geplant, sodass die Zahl der Nutzer noch steigen wird. Wenn die verfügbare Zeit für Bruggen reicht, reicht sie auch für Algetshausen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.



Amt für öffentlichen Verkehr

75	Flawil	privat	80.750/80.751	Der ortsinterne Verkehr in Flawil ist für öV-Kunden nach wie vor eine Peinlichkeit erster Güte – oder eine Lachnummer für Aussenstehende. Motto: öV zum Abgewöhne. a) Überversorgung im Westen versus krasse Unterversorgung im Osten b) die einst geschätzte bzw. nützliche Verbindung quer durchs Dorf ist wiederum nicht gegeben (der Bus 750 fährt dem Bus 751 beim Bahnhof vor der Nase weg) c) der Nutzen der werbewirksamen Erschliessung von Burgau ist angesichts des erwähnten Mangels und der bescheidenen Frequenz und Einschränkungen äusserst gering. Vermutlich wäre eine optimale Ressourcennutzung durch einen Rundkurs (evtl. Achterbahn via Burgau) realisierbar. Ziel müsste m.E. auch ein über die Zeitachse gut verteiltes Angebot sein. Im Westen bietet der überlagerte 80.741 bereits heute eine komfortable Verdichtung.	Damit der Anschluss aus Burgau auf den Ortsbus hergestellt werden kann, müsste die Fahrzeit für die Schlaufe Burgau um 2' gekürzt werden. Durch die beidseitige Fahrt via Lindengut wird etwas Fahrzeit gespart, aber nicht 2'. Die Abfahrt Richtung Burgau verspätet sich durch das Abwarten des Fernverkehrs öfters leicht. Ein stabiler Anschluss auf den Ortsbus mit Abfahrt x.35 kann deshalb nicht angeboten werden.
76	Algetshausen	privat	850	Warum hält die S1 nicht in Algetshausen-Henau statt in St. Gallen Bruggen? Die Fahrzeit wäre die gleiche. Die Eröffnung unseres Bahnhofs war uns schon 2018 versprochen worden. Die für mich wichtigsten Gründe als Pendlerin nach SG: 18 Minuten Fahrzeit pro Weg weniger, d.h 36 Minuten pro Arbeitstag, keine verpassten Anschlüsse vom Zug auf den Bus, Verbindung ökologischer, halbstündige Verbindung, Bruggen hat bereits eine S Bahn Anbindung.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
77	Algetshausen	privat	850	Warum soll neuerdings die S1 in Bruggen halten und nicht in Algetshausen? Wir fahren (sobald wir wieder dürfen) regelmässig zu unseren Heimspielen nach Winkeln. Einige in Algetshausen arbeiten in Winkeln bzw Bruggen. Das wären zusammen pro Monat einige 100 Fahrten. Die Fahrzeit mit dem Bus (blöde Anschlüsse) beträgt über 50 Minuten gegenüber früher 17 .. die Anzahl der Neubeschaffung von Autos in Algetshausen steigt wieder .. Ist das der Komfort den sich der öV Schweiz auf die Fahne schreibt?	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
78	Degersheim	privat	870	Warum fahren am frühen Morgen die Züge nicht wie üblich im halbstündlichen Takt? Es wäre für mich wie für viele andere Pendler ein großer Vorteil, wenn auch um 05.44 Uhr ein Zug Richtung St. Gallen fahren würde. 05.14 Uhr ist für den Arbeitsbeginn deutlich zu früh, 06.14 zu knapp. Oftmals muss ich die Lösung mit dem Auto via Flawil oder Herisau wählen um einen früheren Zug zu erreichen damit ich pünktlich bei der Arbeit bin.	In den Randzeiten wird der übliche Tagestakt bedarfsgerecht ausgedünnt. Die Frage ab bzw. bis wann das normale Taktangebot gelten soll und ab wann ein reduziertes Angebot gerechtfertigt ist, beschäftigt die Transportunternehmen und Kantone immer wieder. Auf dem Abschnitt Wattwil-St. Gallen wird das Taktangebot ab 6 Uhr angeboten. Für das Angebot (Menge, Erweiterung) sind Bund und Kantone zuständig. Ein Ausbau des Angebotes hängt von deren Finanzierungsmöglichkeiten ab.
79	Algetshausen	privat	850	Die direkte, schnelle Verbindung in beide Richtungen ermöglicht Arztbesuche, Einkaufen, Fahrt zur Arbeit. Deshalb: Wiedereröffnung des Bahnhofs Algetshausen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
80	Tübach	Gemeinde	80.210	Wochentags bestehen in Horn oder Steinach Anschlüsse Richtung Rorschach oder Romanshorn (Umsteigezeit ca. 15'). Am Wochenende erreichen die Linien Horn oder Steinach 15' später, d.h. die Wartezeit beträgt dann 30', d.h. kein Anschluss. Können die Wochentag-Abfahrtszeiten nicht auch am Wochenende beibehalten werden? Danke für Ihre Überprüfung.	Die Fahrpläne am Wochenende und am Abend wird angepasst, damit die Anschlüsse in Horn auf die S7 möglich sind.
81	Niederuzwil	privat	850	Habe kein Auto und kenne Leute in der Nähe vom Algetshausen Bahnhof, die ich gerne besuche. Mit Postauto braucht es bedeutend mehr Zeit, dorthin zu gehen. Auch ist die Fahrt im Zug viel ruhiger und angenehmer als im Bus und Postauto.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
82	Flawil	privat	80.750	Unser Anliegen betrifft den Anschluss in Flawil vom Bus aus Burgau 751 zum Ortsbus 750. Wir kommen am Bahnhof Flawil um ..36 an, der Ortsbus fährt um ..35 vom Bahnhof Flawil ab. Für uns ist diese Innerortsverbindung unglücklich abgestimmt, auf den Fernverkehr Richtung Zürich ausgerichtet. Auch der Umstieg aus Richtung St. Gallen am Bahnhof Flawil Flawil Burgau ist äusserst knapp, im Spurt zu bewältigen. Besten Dank!	Damit der Anschluss aus Burgau auf den Ortsbus hergestellt werden kann, müsste die Fahrzeit für die Schlaufe Burgau um 2' gekürzt werden. Durch die beidseitige Fahrt via Lindengut wird etwas Fahrzeit gespart, aber nicht 2'. Die Abfahrt Richtung Burgau verspätet sich durch das Abwarten des Fernverkehrs öfters leicht. Ein stabiler Anschluss auf den Ortsbus mit Abfahrt x.35 kann deshalb nicht angeboten werden.
83	Henau	privat	850	Seit 2013 halten am Bahnhof Algetshausen keine Züge mehr. Die S1 ist für uns Pendler attraktiver als der jetzige Bus. Wir würden mit der S-Bahn 1/3 der Zeit sparen. Ich fahre 4 Mal in die Woche nach St.Gallen. Es wäre sehr schön wenn die S1 wieder in Algetshausen halten würde. Besten Dank!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
84	Algetshausen	privat	850	Mein Wunsch den Bahnhof Algetshausen wieder öffnen, die S1 Algetshausen-Henau. Es ist lästig wenn der Bus in Wil 3 Minuten zu früh abfährt und man danach danach 1 Stunde auf den nächsten warten muss. Eine Taxifahrt kostet über 30.00 SFR und das kann es wirklich nicht sein.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
85	Zürich	privat	850	Bahnhof Algetshausen/Henau sollte infolge Bautätigkeit/ Zuzüger unbedingt wieder geöffnet werden. Nur 1 Verbindung pro Stunde mit dem Postauto nach Wil ist eine Zumutung. Bruggen ist hinreichend bis gut erschlossen im Gegensatz zu Algetshausen!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.



Amt für öffentlichen Verkehr

86	Niederteufen	privat	850	Wäre es möglich, dass Sie den 8:25 Uhr Zug ab St. Gallen beibehalten?	Mit den Fahrplanänderungen wird die schnelle, stündliche Verbindung von St.Gallen nach Zürich HB um eine halbe Stunde gedreht (neu zur vollen Stunden an/ab St.Gallen). Zur halben Stunde (an/ab St.Gallen) ist ein Zweistundentakt vorgesehen mit zusätzlichen Zügen zur Hauptverkehrszeit. Die Zusatzzüge wurden zu den Stunden eingeplant, wo die Nachfrage am höchsten ist und sie aus Sicht SBB Fernverkehr die "Regelzüge" am besten entlasten. Dies ist für SBB Fernverkehr um 06:28 und 07:28 ab St.Gallen der Fall. Aus diesem Grund kann SBB Fernverkehr um 08.28 vorläufig keinen zusätzlichen Zug anbieten.
87	Wilten	privat	850	Abfahrt 500er/1500er ab SG .58/.28. Vorschlag: Abfahrt eine Minute früher, damit bei einem Ausfall 700er/3200er zeitliche Reserve besteht für ausserordentlichen Halt in Wil für die Frequenzaufnahme (Frequenz Gossau, Flawil, Uzwil mit S1 nach Wil). Im aktuellen Fahrplan ist dieser ausserordentliche Halt jeweils kritisch wegen der nachfolgenden S7 ab Winterthur.	Eine frühere Abfahrt der IC5/EC ab St.Gallen würde nicht den gewünschten Effekt bringen, da unmittelbar vorher die S1, welche neu zusätzlich in St.Gallen Bruggen hält, in Wil SG ankommt und die IC5/EC abbremsen würde, so dass die frühere Abfahrt keinen Nutzen mehr bringt. Des Weiteren hätte eine frühere Abfahrt der IC5/EC um xx:57 in St.Gallen Anschlussbrüche vom Voralpenexpress, wie auch von der S82 zur Hauptverkehrszeit von Wittenbach her zur Folge. Beide Linien haben in St.Gallen eine Ankunftszeit von xx:55. Aus diesen Gründen lehnt SBB Fernverkehr die frühere Abfahrt in St.Gallen ab.
88	Rheineck	Gemeinde	880	Besten Dank für die Möglichkeit, zum Fahrplan 2021 Stellung nehmen zu können. Gerne nehmen wir Anlass dazu, ein jahrelanges Anliegen der Stadt Rheineck wieder aufzunehmen. Die Linie 880 hält seit einigen Jahren nicht mehr in Rheineck. Die damaligen Anträge wurden mit der Begründung abgelehnt, dass die in Rheineck eingesparte Zeit für den Zugwechsel in Wil benötigt würde. Dieses Problem stellt sich heute nicht mehr — ein Schnellzugshalt in Rheineck scheint unserer Ansicht nach nun wieder möglich zu sein. Wie Sie wissen, kämpft unsere Zahnradbahn Rheineck-Walzenhausen um eine genügende Auslastung. Ein Schnellzugshalt in Rheineck hilft nicht nur der Zahnradbahn zu höherer Auslastung, sondern ist für das Einzugsgebiet von rund 12'000 Einwohnern mit dem Busdrehkreuz in Rheineck eine absolute Notwendigkeit. Deshalb ersuchen wir Sie, den Schnellzugshalt in Rheineck wieder einzuführen.	Das Angebot wurde gegenüber früher ausgebaut und es verkehren mehr Züge auf der Strecke von St.Gallen bis Sargans. Dabei wurde auch die Fahrzeit des IR13 reduziert. Taktgebend für das Fahrplangefüge ist die einspurige Linie zwischen St. Margrethen und Sargans. Ein Halt Rheineck würde in beide Fahrtrichtungen einen Zeitverlust bedeuten und Kreuzungskonflikte auf der Einspurstrecke St. Margrethen - Sargans auslösen (IR13 und S4). Zudem wäre der Anschluss des IR13 in Sargans an den IC3 nicht mehr möglich. Aus diesen Gründen kann der Halt des IR13 in Rheineck nicht eingeführt werden.
89	Algetshausen	privat	850	In Algetshausen sind wir auf gute Verbindungen in Richtung St. Gallen/Zürich angewiesen. Mit der Schliessung der Haltestelle in Algetshausen/Henau der Bahn wurden die Verbindungen von Jahr zu Jahr schlechter. Der neue Fahrplan sieht als zusätzl. Haltestelle SG-Bruggen vor, das bereits heute im Stadt-Verkehr mit Bussen sehr gut angeschlossen ist (im Gegensatz zu Algetshausen / Henau, wo insb. die Anbindung Richtung Zürich mit 2 x umsteigen eine Zumutung ist. Wiedereröffnung S1 Alg./Henau !!!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
90	Algetshausen	privat	850	Kein vernünftiger Anschluss Richtung Zürich für Schüler/Permdler die auf Zeit in diese Richtung müssen. Der Bus kommt an wenn der direkte Zug weg ist und retour umgekehrt. So organisieren sich viele Pendler zusätzlich mit dem Auto. Eine Öffnung der Haltestelle Algetshausen/Henau ist schon längst überfällig und auch ökologisch ein grosses Plus.(weniger Verkehr zum Bahnhof) Wie kann SG-Bruggen mit guten Anschlüssen mit den Bussen der Stadt einen Halt erhalten? Sehr fragliche Planung.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
91	Henau	privat	850	Ich fordere, dass der Bahnhof Algetshausen-Henau wieder in Betrieb genommen wird, weil: offenbar liegt ein Zeitfenster auf der Linie Wil-St.Gallen vor, weil über eine Oeffnung der Haltestelle Bruggen berichtet wird. Wenn schon ein Halt drinliegt hat dieser in Algetshausen-Henau zu geschehen. In Bruggen ist die Infrastruktur nicht gegeben. Dann ist Bruggen durch andere Anschlüsse gut genug mit der Stadt verbunden und 5 Minuten vor einem anderen Zug braucht dort keiner zu halten. Henau hat mehr Personen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
92	Algetshausen	privat	850	Algetshausen-Henau braucht wieder einen S1 Halt. Es ist völlig unverständlich die S1 in Bruggen halten zu lassen, wo bereits die S5 hält mit wenigen Minuten Abstand und in Algetshausen soll der Halt nicht möglich sein. Algetshausen Henau ist ein Wachstumsgebiet in der Gemeinde und ein guter ÖV Anschluss ist zentral. Wir brauchen nicht noch mehr Autos an der Augartenkreuzung in Niederuzwil sondern einen S1 Halt in Algetshausen. Vielen Dank für die Berücksichtigung.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
93	Sargans	privat	900	Bahnhof Sargans: Der Anschluss vom IC3 aus Richtung Zürich zum IR 13 in Richtung St. Gallen ist mit 4 Minuten heute schon sehr knapp. Anschlussbrüche oder hektisches Umsteigen in Sargans sind sehr häufig. Wieso wird diese Umsteigezeit nun in beiden Richtungen auf 3 Minuten verkürzt? Wieso werden die Fahrzeiten des IC3 in beiden Richtungen um eine Minute verschoben?	Die geänderten Verkehrszeiten der IC3 in Sargans hängen mit den Fahrplanänderungen im Nord-Süd-Verkehr anlässlich der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels zusammen. Diese wirken sich im Abschnitt Thalwil-Zürich HB und in der Ein- und Ausfahrt der Züge in Zürich HB auf den IC3 aus. Die Zugfolgezeit - der Abstand bis der nächste Zug dieselbe Strecke in gleicher Richtung befahren kann - macht es notwendig, dass der IC3 in Zürich HB eine Minute früher ankommen muss. Sie beträgt 2.5 Minuten. Der IC3 ist der erste Zug im "Dreierbündel", welcher in Zürich HB ankommt (IC3 an xx:22 - IR75 von Luzern an xx:25 - EC von Mailand an xx:27). Eine spätere Ankunft der Züge, hätte Anschlussbrüche in Zürich HB zur Folge. In der Gegenrichtung ist der IC3 der letzte Zug im "Dreierbündel" und demzufolge muss er eine Minute später abfahren (EC nach Mailand ab xx:33 - IR75 nach Luzern ab xx:35 - IC3 ab xx:38). Eine frühere Abfahrt der Züge, hätte Anschlussbrüche in Zürich HB zur Folge.
94	Sargans	privat	80.431	Abfahrtszeit ab Sargans, Bhf. zur Minute xx:02 ist sehr ungünstig. Anschluss zu diesem Bus besteht nur noch aus Richtung Chur. Mit der späteren Ankunft der S4 besteht auch aus Richtung Rheintal kein Anschluss mehr.	Eine Umsteige Verbindung von der S4 auf die Linie 431 kann leider nicht umgesetzt werden. Eine spätere Abfahrt ab Sargans ist nicht möglich, da die Linie 431 in Mels Post auf die 433 in Fahrtrichtung Sargans Bahnhof übergeht. Die Linie 433 kommt planmässig zur Minute xx.23 in Sargans an und stellt somit einen Anschluss auf den IC 3 nach Zürich her.
95	Algetshausen	privat	850	Als Einwohner von Algetshausen stelle ich fest, dass die Verbindung mit dem Regiobus alles andere als befriedigend ist. Reisen in alle Richtungen dauern viel länger als mit der Bahn, oftmals ist man gezwungen das Privatfahrzeug zu benutzen. Dies ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Es gibt viele Gründe (z.B. Ausbau des Bahnhofs, Frequentierung, grosses Einzugsgebiet) die für eine Wiedereröffnung unseres Bahnhofs sprechen. Ich fordere, dass der Bahnhof Algetshausen wieder eröffnet wird.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.



Amt für öffentlichen Verkehr

96	Schleitheim	privat	80.430	Anschlüsse vom 80.430 in Sargans auf den IC3 nach Zürich zur vollen Stunde weiterhin sicherstellen. Zudem sind die nachgefragten Verbindungen im Wintersportverkehr systematisch verspätet, sodass die Anschlüsse auf den IC 3 in Sargans nicht/sehr knapp erreicht werden. Eine zusätzliche Haltestelle auf der Südseite der Personenunterführung (Ragazerstrasse) könnte zu einer Entspannung dieser Situation führen.	Im Rahmen der laufenden Busplanung Sarganserland prüfen wir zusammen mit Sargans und den Nachbargemeinden die Möglichkeit einer Bushaltestelle auf der Südseite des Bahnhofs Sargans.
97	Algetshausen	privat	850	Ich finde es eine richtige Schweinerei, dass der BHF SG-Bruggen vor dem BHF Algetshausen-Henau wieder von der S1 bedient werden soll, obschon SG-Bruggen den viel besseren ÖV-Anschluss (auch ohne S1) hat als Algetshausen. Zudem kommt, dass der Regiobus aktuell fast den ganzen Tag, ausser in den Stosszeiten, leer herumfährt und somit umweltschädlicher ist. Ich weiss nicht, ob ich diese Regierungsräte nochmals wählen werde, wenn die uns so in den Rücken fallen. Eine richtige Schweinerei ist das!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
98	Henau	privat	850	Es ist mir ein Anliegen, dass der Bahnhof/Haltestelle Algetshausen wieder in Betrieb genommen wird!!! Es verbraucht täglich zu viel Zeit mit dem Bus und deshalb bin ich ab und zu auf das Auto umgestiegen. Wenn der Bahnhof wieder in Betrieb wäre, würde ich wieder mehr mit dem Zug nach St. Gallen zur Arbeit fahren.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
99	Henau	privat	850	Ich würde es begrüßen, wenn der Bahnhof/Haltestelle Algetshausen wieder in Betrieb genommen würde. Es ist die Infrastruktur ja vorhanden und ich finde es nicht umweltfreundlich wenn nun Busse anstelle der vorhandenen Zugverbindung genutzt werden soll.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
100	Algetshausen	privat	850	Immer mehr Zuzüger. Keine Infrastruktur Der Bahnhof muss unbedingt wieder geöffnet werden Für Jung und Alt. Gibt wieder etwas Bewegung in unser Dorf.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
101	Algetshausen	privat	850	Die Wiedereröffnung des Bahnhofs Algetshausen-Henau soll dem Bahnhof Bruggen vorgezogen werden. Dies ist im Sinne der Nachhaltigkeit und in Bezug zu den Wahlen vom letzten Jahr die einzig logische Konsequenz.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
102	Algetshausen	privat	850	Vor Jahren als die Haltestelle Algetshausen geschlossen wurde, wurde versprochen diese baldmöglichst wieder zu eröffnen. Als regelmässiger Nutzer der Haltestelle, habe ich gesehen, dass um 7 Uhr ca. 140 Personen am Perron standen und dies bei ca 2000 Einwohnern (Algetshausen und Henau). Wenn es Zeit hat für einen Halt in Bruggen so hat es sicherlich auch Zeit für Algetshausen. (ist erst noch billiger als ein Bus mit welchem man 20 Minuten nach Uzwil hat).	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
103	Algetshausen	privat	850	Als Familie mit Kindern in Ausbildung, ist es wichtig einen ÖV Anschluss zu haben, welcher diesen Namen auch verdient. Nach der Schliessung der Haltestelle wurde versprochen, diese wiederzueröffnen sobald eine Möglichkeit dazu besteht. Dies ist nun sicherlich gegeben wenn in Bruggen, welche bereits Zugverbindungen haben, wieder angehalten werden kann. Es ist mir nicht verständlich das ein Stadtbahnhof innerhalb von 5 Minuten zwei Züge braucht. Wo ist hier die Auslastung?	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
104	Algetshausen	privat	850	Seit sieben Jahren sind wir ohne Zugverbindung!die S1 ist für uns Pendler attraktiver als der jetzige Bus man spart ein Drittel der Zeit.Ausserdem ist der Zug ökologischer. Henau und Algetshausen werden in den nächsten Jahren weiter wachsen.Bruggen hat schon jetzt sehr gute Verbindungen darum verlange ich ein schon lange immer wieder versprochener Halt in Algetshausen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
105	Henau	privat	850	Bahnhof Algetshausen-Henau Die Benutzer unseres Bahnhofs hatten im Intresse der Allgemeinheit temporär auf ihren direkten Bahnanschluss verzichtet. Nun ist es nur fair das Versprechen einzulösen und den Bahnhof wieder zu eröffnen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
106	Henau	privat	850	Als der Bahnhof in Algetshausen-Henau im Dez. 2013 TEMPORÄR schloss, hat sich mein Arbeitsweg pro Tag um 30min+ verlängert. Klar das ich seit daher vermehrt mit dem Auto meinen Arbeitsweg bestreite. Die Begründung für die Schliessung war ein Trassenkonflikt. Mit Verwunderung habe ich festgestellt, dass nun ein Halt in Bruggen möglich ist aber Algetshausen-Henau geschlossen bleiben soll. Ein Halt in Algetshausen-Henau bringt sicher mehr Pendler von der Strasse auf die Schiene.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
107	Algetshausen	privat	850	Als Schüler fahre ich nach St. Gallen zweimal pro Tag. Meine Schule endet und beginnt um xx:30. Mit den jetzigen Bus und Zug Verbindungen muss ich immer noch mindestens eine halbe Stunde warten. Wenn Sie Algetshausen wieder an die S1 Linie anschliessen würden, wie kSie es mit Bruggen SG tun, würde die Fahrt nur 20 Minuten gehen und ich müsste nicht mehr warten. Wenn der Zug wieder halten würde, hätte ich mehr als eine Verbindung pro Stunde und ich wäre viel flexibler.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.



Amt für öffentlichen Verkehr

108	Algetshausen	privat	850	Es würde mich freuen, wenn die Züge wie früher wieder am Bahnhof Algetshausen halten würden.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
109	Walenstadt	Gemeinde	900	An Wochenenden ist zurzeit der letzte Zug ab Zürich um 23.12 Uhr bzw. sehr umständlich um 23.34 Uhr. Da die meisten Veranstaltungen gegen 23.00 Uhr enden und diese nicht immer um den Hauptbahnhof angesiedelt sind, muss entweder die Veranstaltung vorzeitig verlassen werden oder man muss auf ein Fahrzeug ausweichen. Der Einzige Regio-Express, welcher in Walenstadt nicht hält, ist der 2396 an den Wochenenden.	Seitens Kanton SG wird angestrebt, dass der Spätzug RE 3495 an Wochenenden (Zürich ab 0:20) die gleiche Haltepolitik wie tagsüber verfolgt, also mit Halt unter anderem in Walenstadt. Diesem Vorhaben steht der Umstand gegenüber, dass die Verbindung auf den Nachtbusknoten in Chur ausgerichtet ist. Zusätzliche Halte verlängern die Fahrzeit und machen diese Anbindung nicht mehr möglich. Gemeinsam mit den SBB als Leistungserbringer werden Lösungsmöglichkeiten gesucht. Die Lösung liegt für den Fahrplan 2021 noch nicht vor.
110	Walenstadt	Gemeinde	80.443	Auf der Linie 80.443 Walenstadt — Walenstadtberg soll an den Wochenenden ein zusätzlicher Kurs aufgenommen werden. Analog Werktagen soll auch samstags und sonntags der Kurs um 7.20 Uhr ab Walenstadt Bahnhof nach Walenstadtberg geführt werden.	Es fährt bereits am Samstag und Sonntag ein Bus mit Abfahrt 07.20 Uhr ab Walenstadt Bahnhof nach Walenstadtberg.
111	Henau	privat	850	Halt in Algetshausen S1 als Mutter von zwei Kindern, die immer mit den ÖV's in die Stadt St. Gallen fahren muss um arbeiten zu gehen, wäre es für mich eine starke Entlastung wenn ich nur zum Bahnhof Algetshausen laufen und dort einsteigen kann. Somit gewinne ich mehr Zeit zu Hause und spare mir die Zwischenzeit am Bahnhof Uzwil. Zudem würde der Bahnhof Algetshausen / Henau durch die stetig steigenden Einwohnerzahlen gut benutzt werden.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
112	Feldkirch	privat	880	Würde vorschlagen die S4 in Buchs und Sevelen 2stündlich 3 Minuten früher von Buchs nach Sargans verkehren zu lassen, damit es einen Anschluss zum IC 3 Richtung Zürich ergibt. Ich erreiche den Bf Rüthi SG von meinem Wohnort aus mit einem Fussmarsch einer knappen Stunde, daher würde ich durch diesen Anschluss eine kürzere Reisezeit von 30 Minuten bekommen.	Eine frühere Abfahrt der S4 in Buchs SG Richtung Sargans ist nicht möglich. Die S4 muss in Buchs die entgegenkommenden Züge (RE Chur - St. Gallen und Railjet) abwarten. Die Rahmenbedingung der bestehenden Infrastruktur verhindert ein früheres Verkehren der S4. Nach Abschluss der Infrastrukturausbauten im Dezember 2024 wird der Anschluss von der S4 zum IC Richtung Zürich möglich.
113	St.Gallen	privat	80.010	Bus 10 verkehrt am Samstag ab Bahnhof Richtung Röteli im Halbstundentakt, abends im Stundentakt. Dazwischen entsteht von 19:12 bis 20:32 eine übermässige Lücke. Mit einem Kurs um 19:32 könnte der Uebergang zwischen den beiden Taktarten abgedeckt werden.	Die Lücke ergibt sich durch den Taktwechsel vom Tages- zum Abendangebot. Ein zusätzlicher Kurs zum Schliessen der Taktlücke wird auf Fahrplan 2022 geprüft.
114	Algetshausen	privat	850	Algetshausen Bahnhof ist ein wichtiger Anschluss. Da ich regelmässig auf St.Gallen fahren muss wegen der Arbeit wäre es sinnvoll mit dem Zug zu gehen. Da ich aber mit dem Bus nach Uzwil und nur schon im Bus 20 Minuten brauche bis Uzwil, bin ich mit dem Auto schneller. Da aber 2021 der Rosenbergstunnel gebaut wird, werde ich besonders dann auf die Bahn angewiesen sein und deshalb wäre es essentiell den Bahnhof Algetshausen wieder zu öffnen.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
115	Bühler	privat	855	Auf der Webseite vom Tagblatt wurde am 09. Juni 2020 durch die Stadredaktion der folgende Text publiziert: "Der Fahrplan 2021 verbessert die Fahrplanstabilität und erhöht die Sicherheit beim Erreichen der Anschlüsse". Im Entwurf vom Fahrplan ist aber keine Anpassung bei den Zügen von Trogen sichtbar. Sie kommen auf dem Fahrplan noch immer zu gleicher Zeit an wie im Fahrplan 2020 - was in den meisten Fällen jedoch nie gehalten werden kann. Bitte planen Sie die Reserve wirklich ein.	Gemäss Appenzeller Bahnen fanden nach der Eingabe des Fahrplanentwurfs nochmals Korrekturen im Minutenbereich zwischen Trogen und St.Gallen statt. Diese werden im definitiven Fahrplan abgebildet sein. Die Anschlüsse von/nach Speicher-Trogen funktionieren damit zuverlässiger.
116	Wil	privat	80.726	Die Linie 80.726 hat in Wil Bahnhof ausser teilw. von/nach St.Gallen keine Anschlüsse. Die S11 z.B. kommt genau dann in Wil an, wenn die obige Linie abfährt. Spital und Pflegezentrum sind denkbar schlecht an den ÖV von/nach Wil angebunden.	Die Linie 80.726 hat in Wil SG Anschlüsse auf die S1 von und nach St.Gallen sowie auf die S12 von und nach Winterthur. Aufgrund der Netzkonzeption sind die Anschlüsse nach Weinfelden, Frauenfeld, Littenheid und ins Toggenburg mit längeren Umsteigezeiten verbunden. Vom Spital Wil wird mit kurzem Fussweg ebenfalls die Haltestelle Wil Weidle erreicht. Von dort verkehren die Linien 704, 724 und 725 zum Bahnhof Wil. Diese Linien bieten bis auf die S15 nach Frauenfeld schlanke Umsteigebeziehungen in alle Richtungen.



117	?	privat	900	<p>Fahrplanbegehren Nummer 1: Der IC 3 soll laut Fahrplanentwurf ab dem Dezember 2020 den HB Zürich mit XX.38 Uhr verlassen und jeweils mit XX.33 in Sargans ankommen. Hier handelt es sich nach meiner Ansicht um einen Leistungsabbau, denn somit beträgt die Umsteigezeit in Sargans neu nur noch 3 Minuten (bis anhin waren es 4 Minuten). Die Umsteigesituation wird sogar noch zusätzlich verschärft, dies deshalb, weil die SBB vielfach mit 2 vollen Kompensationen unterwegs und somit die Umsteigewege sich wesentlich verlängern und auch deshalb 3 Minuten zu knapp sind. Vorschläge: a) Weiterhin Abfahrt in Zürich mit XX.37 Uhr, hat sich relativ gut bewährt. Pünktlichkeit kann ins System gebracht werden, wenn zügiger abgefertigt werden würde! b) Besser wäre Abfahrt in Zürich mit XX.35 Uhr, würde mehr Fahrplanstabilität bringen. Dieser Vorschlag ist umsetzbar.</p> <p>Fahrplanbegehren Nummer 2 Die Züge, welche mit XX.07 den HB Zürich verlassen, machen keinen Anschluss auf die S-Bahn in Sargans. Die S-Bahn in Sargans verlässt den Bahnhof um XX.00 der Zürcher-Zug trifft indessen um XX.03 Uhr ein. Diese Situation gehört verbessert. Vorschläge: a) Abfahrt in Zürich 4 Minuten früher und somit könnte der Anschluss in Sargans problemlos gewährleistet werden; beim Umsteigen soll darauf geachtet werden, dass die auf dem gleichen Perron vor sich gehen kann. b) Abfahrt in Zürich weiterhin früher, vielleicht 2 Minuten. Neue Abfahrtszeit der S-Bahn Sargans mit XX.06. Mit dieser Abfahrtszeit ist die Pünktlichkeit gegeben, wartet doch diese S-Bahn in Buchs / SG und Oberriet jeweils einige Minuten. Bitte Perrongleich umsteigen.</p> <p>Fahrplanbegehren Nummer 3 Womit wir beim langjährigen Sorgenkind Sargans sind. Die Probleme sind bis heute nicht gelöst und es macht den Anschein, dass es für die SBB auch von keinerlei Interesse ist, diese zu lösen. Der IC 3 verlässt den Bahnhof Sargans um XX.28 in Richtung in Zürich. Vom St. Galler Rheintal her beträgt die Umsteigezeit vom IR 13 lediglich 3 Minuten und ist eindeutig zu knapp bemessen, zudem ein sehr langer Umsteigeweg in Kauf genommen werden muss. Dieser Umsteigeweg ist insbesondere für ältere Leute, Kinder und gebrechliche Personen nicht nur eine Zumutung, sondern Stress Pur und hat mit Reisekomfort nichts zu tun. Ich zeige nachstehend einige Verbesserungsvorschläge auf, welche von mir überprüft wurden und auch umgesetzt werden können: a) Die Abfahrtszeiten XX.29 oder XX.30 genügen vollends; mit dem heutigen Rollmaterial treffen die Züge dann noch zu früh in Zürich ein. In Zürich bestehen zudem genügend Anschlüsse mit bequemen Umsteigen. b) Die Gleisbelegung in Sargans mit Gleis 2 ist falsch und eine Zumutung. Meine Abklärungen haben ergeben, dass eine Gleisbelegung 4 oder 5 möglich ist; hier schaltet die SBB auf stur.</p> <p>Die SBB verweisen immer darauf, dass der Ausbau der St. Galler Rheintal-Linie mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2024 in Kraft treten soll. Dieser Aussage trete ich mit sehr gemischten Gefühlen entgegen, denn bis heute ist ein definitiver Baubeginn nicht veröffentlicht. Von der Annahme ausgehend, dass es noch Einsprachen geben wird, wird es sicher 2027 bis der Doppelspurausbau beendet ist. Nochmals 7 Jahre warten, bis endlich Sargans gelöst ist, nein Danke.</p>	<p>zu 1) Leider muss in Zürich HB die Abfahrtszeit des IC 3 Richtung Chur auf xx:38 verschoben werden, da zuvor noch die EC Richtung Mailand (ab xx:33) und die IR 75 nach Luzern (ab xx:35) fahren, die bis Thalwil die gleiche Strecke nutzen. Diese Züge können nicht früher ab Zürich verkehren, weil ihnen dann wichtige Anschlüsse verloren gingen. Ein Trassentausch (IC 3 nach Chur vor IR 75 nach Luzern) ist u.a. wegen der Einspurabschnitte auf der Strecke Thalwil – Zug nicht umsetzbar.</p> <p>zu 2) Eine Abfahrt der IC 3 vor xx:07 ab Zürich ist leider nicht umsetzbar. In diesen Takt sind internationale ICE der Linie Hamburg - Frankfurt – Basel - Zürich – Chur integriert, die in Zürich erst xx:00 ankommen. Zudem würde im Fall eines nicht durchgehend Basel - Chur verkehrenden Zuges der Anschluss in Zürich verloren gehen, wenn die IC 3 vor xx:07 abfahren würden.</p> <p>zu 3): Eine spätere Abfahrt des IC 3 in Sargans Richtung Zürich ist leider ebenfalls nicht möglich, da aufgrund der anstehenden grossen Bauarbeiten auf diesem Streckenabschnitt (u.a. Sanierung Bommersteintunnel) die Fahrzeitsituation ohnehin angespannt ist und ansonsten die Fernverkehrsanschlüsse in Zürich verloren gingen.</p>
118	Algetshausen	privat	850	<p>Es tut weh zu sehen, dass Algetshausen nach 7 Jahren ohne Bahnhof und unzähligen Versprechen wieder ausgelassen wird. Bruggen soll die S1 wieder erhalten, wo die Verbindungen Richtung SG sowieso schon hammermässig sind. Bitte berücksichtigen Sie die Wünsche der ÖV-Nutzer (Ausgang, Studium, Arbeit) welche durch die reine Busverbindung benachteiligt werden in Algetshausen. Es muss möglich sein, die Haltestelle Algetshausen-Henau wieder zu eröffnen 2021!!!</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
119	Henau	privat	850	<p>Das Einzugsgebiet um Henau/Algetshausen verzeichnet einen starken Bevölkerungszuwachs. Die Verbindungen mit Bus nach Uzwil und Wil sind mit einem enormen zeitlichen Mehraufwand verbunden. Wenn über die Wiedereröffnung des Bahnhofs Bruggen diskutiert wird, kann auch eine Lösung zur Wiedereröffnung des Bahnhofs Henau/Algetshausen in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
120	Algetshausen	privat	850	<p>Ich muss täglich von Algetshausen nach St. Gallen Winkeln zur Arbeit. Die Busverbindungen von Algetshausen <-> Uzwil sind nicht aufeinander abgestimmt, der Zeitverlust enorm. Mit dem Wegfall vom Bahnhof Algetshausen musste ich gezwungenermassen auf das Auto umsteigen. Wird der Bahnhof wieder angefahren, werde ich gerne wieder auf die Bahn umsteigen und meinen Beitrag zur CO2 Reduktion leisten.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
121	Algetshausen	privat	850	<p>Ich muss täglich von Algetshausen nach St. Gallen Winkeln zur Arbeit. Die Arbeitszeiten sind fix vom Arbeitgeber vorgegeben. Die Busverbindungen von Algetshausen <-> Uzwil sind nicht aufeinander abgestimmt. Ich muss einen enormen Zeitverlust in Kauf nehmen oder vermehrt auf das Auto umsteigen. Wird der Bahnhof wieder angefahren, hätte ich mehr Freizeit und könnte einen Beitrag zur CO2 Reduktion leisten.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

122	Niederteufen	privat	80.155	Der Bus bis zum Zoo fährt erst ab 8.00 Uhr. Ich und viele weitere Mitarbeiter benötigen den Bus um 7.00 Uhr, auch am Wochenende.	Ein zusätzlicher Kurs am Morgen wird auf Fahrplan 2022 geprüft.
123	Gossau	privat	80.155	Der Bus bis zum Walter Zoo fährt erst ab 08:00 Uhr. Ich und weitere Mitarbeiter wären froh, wenn es bereits um 07:00 eine Verbindung geben würde, auch am Wochenende. Über eine Berücksichtigung wären wir sehr dankbar.	Ein zusätzlicher Kurs am Morgen wird auf Fahrplan 2022 geprüft.
124	Sirnach	privat	80.735	Betrifft Bus 735 von Wil SG nach Sirnach Gloten am Abend. Anschluss von Zürich Wil an 20.25, Bus ab 20.19, dasselbe 21.25/19 Wäre es nicht möglich, den Bus entsprechend später fahren zu lassen, sodass Anschluss an den IC aus Zürich gewährleistet ist? Zumal der Bus aus Bichelsee erst .10 in Wil zurück ist, was auch kein idealer Anschluss ist. Danke fürs Prüfen.	Die Linie 735 stellt in Wil Anschlüsse auf die S-Bahnen von/nach Winterthur und St. Gallen her. In Bichelsee haben die Busse keine Standzeiten. Das bedeutet, dass eine Verschiebung der Abfahrt ab Wil auch zu einer Verschiebung der Ankunft in Wil führen würde. Dadurch gehen die Anschlüsse sowohl in Wil, als auch in Eschlikon verloren. Auf eine Anpassung wird deshalb verzichtet.
125	Wil	privat	80.726	Die Linie 80.726 hat in Wil Bahnhof ausser teilw. von/nach St.Gallen keine Anschlüsse mehr (das war bis vor eineinhalb Jahren anders!). Die S11 z.B.kommt genau dann in Wil an, wenn die obige Linie abfährt. Spital und Pflegezentrum sind denkbar schlecht an den öV von/nach Wil angebunden.	Die Linie 80.726 hat in Wil SG Anschlüsse auf die S1 von und nach St.Gallen sowie auf die S12 von und nach Winterthur. Aufgrund der Netzkonzeption sind die Anschlüsse nach Weinfelden und ins Toggenburg mit längeren Umsteigezeiten verbunden. Vom Spital Wil wird mit kurzem Fussweg ebenfalls die Haltestelle Wil Weidle erreicht. Von dort verkehren die Linien 704, 724 und 725 zum Bahnhof Wil. Diese Linien bieten bis auf die S15 nach Frauenfeld schlanke Umsteigebeziehungen in alle Richtungen.
126	Wil	privat	80.701	Die Haltestelle Sonnenberg wird voraussichtlich aufgehoben. Dadurch, dass das Postauto keine direkten Anschlüsse mehr an den Zug von Zürich Richtung Wil (Haltestelle Spital) anbietet, werden die Anwohner der Fürstenlandstrasse beim Wegfallen der Haltestelle Sonnenberg nicht mehr bedient. Das ist ein grosser Verlust für regelmässige PendlerInnen und BusnutzerInnen.	Die Anwohner der Fürstenlandstrasse haben mit der Linie 726 ab der Haltestelle Spital attraktive Verbindungsmöglichkeiten zur S1 von/nach St.Gallen und auf die S12 und die S35 von/nach Winterthur und Zürich. Die Haltestelle Sonnenberg wird im Rahmen der Umsetzung des Buskonzepts Wil 2021 aufgehoben. Attraktive Verbindungsmöglichkeiten zum Fernverkehr von/nach Zürich bestehen neu ab der Haltestelle Kapuziner Kloster, welche in Fusswegdistanz zur Fürstenlandstrasse liegt.
127	Wil	Region Wil	diverse	Die Regio Wil dankt Ihnen für die Möglichkeit, zum Fahrplanentwurf 2021 Stellung zu beziehen. Wir halten fest, dass der Fahrplan 21 viele positive Entwicklungen für die Region beinhaltet. Die Umsetzung des Buskonzept 21 in Wil stabilisiert den Fahrplan und erhöht damit auch die Verlässlichkeit des Bussystems. Weitere kleinere Angebotsausbauten stärken die Region und werden sehr begrüsst. Mit Freude wird zudem die wiedergewonnene Direktverbindung nach Bern zur Kenntnis genommen. Die Regio Wil geht davon aus, dass diese mit den künftigen Ausbausritten des Fernverkehrs aufwärtskompatibel ist. Leider muss auch ein Abbau verzeichnet werden: Auf der Linie 722 werden zwischen dem Bahnhof Wil und Rossrüti/Wuppenau die Zusatzkurse zur Hauptverkehrszeit eingestellt. Dies ist sehr zu bedauern. Mit Verwunderung hat die Region zudem vom neu eingeführten Halt der S1 in Bruggen erfahren. Aufgrund vergangener Versprechen ging man davon aus, dass entstehende Optionen für zusätzliche Halte der S1 am Bahnhof Algetshausen-Henau eingesetzt werden. Die Regio Wil beantragt, dass diesem Versprechen bei nächster Gelegenheit nachgekommen wird. Für den Fahrplan 21 stellt die Regio Wil keine Änderungsanträge.	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
128	St.Gallen	IGöV Stadt St.Gallen	diverse	Mit der Publikation der künftigen Fahrpläne im Internet hat Ihr Amt uns die Gelegenheit gegeben, zum Fahrplanentwurf 2021 Stellung zu beziehen. Wir begrüssen es ausserordentlich, dass St.Gallen mit dem neuen Fahrplan im Fernverkehr besser an die umliegenden Zentren angebunden werden kann. Die Direktstrecke St.Gallen – Zürich wird bei den Fahrzeiten beschleunigt, ebenso die Strecke St.Gallen – München. Dass beim Bahnhof Bruggen neu über gewisse Tageszeiten ein Halbstundentakt erreicht wird, stimmt uns leicht positiv und zeigt, dass auch mit betrieblichen Optimierungen das entrückte System in Teilen geheilt werden kann. Generell sind wir aber noch weit davon entfernt, einen annähernden Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe zu erreichen. Wegen der nicht optimierten innerstädtischen Abstimmung werden die gewonnenen Fahrzeiten im Fernverkehr wieder verspielt. In einer noch unveröffentlichten Studie der Hochschule für Technik (HSR), an der sich auch die IGöV Stadt St.Gallen beteiligt hat, werden alternative Stossrichtungen für den Zeithorizont 2024/25 skizziert. Grundidee könnte ein schneller Intercity Zürich–St.Gallen sein, der als Rückgrat des künftigen ÖV-Netzes in unserer Region dient. Mit einer Führung über Wallisellen führen und dem konsequenten Einsatz von Neigezügen würden die Gesamtfahrzeiten um rund 10 Minuten beschleunigt. Reisende aus dem Westen der Stadt St.Gallen sowie dem Fürstenland würden über die S1 in Wil an diese Schnellverbindung angebunden. So könnte über möglichst sinnvolle Kombinationen von zwei halbstündlichen Intercity-Schnell-Linien mit der S1 bzw. S5 ein Viertelstundentakt für das Stadtgebiet im Westen konstruiert werden. Vergleichbare Lösungen sind auch im Korridor St.Gallen–Wittenbach und St.Gallen–Rorschach zu erreichen. Dies insbesondere, um bis im Jahr 2024/25 ein funktionierendes S-Bahn-System im gesamten Stadtgebiet zu schaffen. Unverständlich für uns ist, dass in Wittenbach die Kurzlinien (S81/82) nicht ganztags geführt werden. Dies wäre ein wichtiges Element, um Reisenden aus dem Oberthurgau einen Umsteigehub zu bieten, um mit einer schnellen S-Bahn ins Stadtzentrum zu gelangen. Damit könnte auch die Einfallsachse Langgasse und der neuralgische Engpass beim Marktplatz entschärft werden. Beim Stadtbahnhof Haggen sollte zudem der „Konstanzer“ einen zusätzlichen Halt einlegen, damit dieses für die Stadt St.Gallen wichtige Neubaugebiet für Wohnungen besser erschlossen wird. Wir danken Ihnen für die Prüfung und Übernahme unserer Vorschläge. Zusammenfassend stellen wir Verbesserungen bei der Anbindung von St.Gallen im Fernverkehr fest, was wir als IGöV Stadt St.Gallen ausserordentlich begrüssen. Diese Verbesserungen werden jedoch nach wie vor durch ein nicht optimiertes S-Bahn-System und damit einer anhaltenden Nichtausschöpfung des Potentials der Stadtbahnhöfe getrübt. Alternative Stossrichtungen sind zu prüfen, um einen wirksameren öffentlichen Verkehr für die Entwicklung der Stadt St.Gallen zu schaffen. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Viertelstundentakt S-Bahn Winkeln/Bruggen Zwischen Gossau und St.Gallen verkehren pro Stunde und Richtung vier Züge des Fernverkehrs, zwei Güterzüge, vier S-Bahnen sowie vereinzelte Dienstzüge. Die Fahrpläne des Fern- und Güterverkehrs sind national abgestimmt und vorgegeben. Die S-Bahnen lassen sich unter diesen Vorgaben nicht exakt viertelstündlich versetzen. Ganztägiger Betrieb S81/S82 Die S81 verkehrt Montag bis Freitag bereits ganztägig. Ein weiterer Ausbau ist bei den Linien S81 und S82 zurzeit nicht möglich. Das kantonale Gesetz und die Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor ein Ausbau beschlossen werden kann. Diese Vorgaben werden zurzeit leider deutlich nicht erreicht. Halt RE Herisau-Konstanz in St.Gallen Der Halt ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. In St.Gallen, Gübsensee und Herisau werden Gegenzüge gekreuzt und Anschlüsse angeboten, die bei einem zusätzlichen Halt des RE nicht mehr funktionieren würden. Im Zielkonzept wird angestrebt, dass zwischen Herisau und St.Gallen vier S-Bahnen mit Halt in Haggen und exakt viertelstündlich versetzt verkehren. Dieses Angebot kann aktuell nicht eingeführt werden, da es die gesetzlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit nicht erfüllt. Die übrigen Anliegen sind nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens 2021.



Amt für öffentlichen Verkehr

129	St.Gallen	privat	870	Konstanzer (Züge Nr. 52xx) hält in St. Gallen Haggen. Wird möglich durch Verschieben der Fahrordnung von VAE (IR Nr. 20xx) und Konstanzer um je ca 1 Minute. Anschluss VAE an Fernverkehr in SG von/nach Zürich: vgl. Eingabe in Feld 850.	Der Halt des RE Herisau-Konstanz in SG Haggen ist nicht möglich. Der Halt wurde geprüft, das Fahrplangefüge mit Anschlüssen und vorhandene Infrastruktur als Rahmenbedingungen lassen den Halt jedoch nicht zu.
130	St.Gallen	privat	850	(neuer) IC 5 um xx.58h/xx.02 von/nach SG wird von/nach St. Gallen leicht verschoben, damit Anschluss VAE trotz Halt des Konstanzers in SG Haggen möglich wird. IC 5 von/nach SG um xx.58/xx.02 hält in Wil SG und verkehrt via Wallisellen. Eine vierte Direktverbindung via Zch Flughafen ist unnötig und die Verbindung SG - Zch könnte um ca 7 Minuten beschleunigt werden.	Zwischen St.Gallen und Winterthur teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Die Abfahrt xx:58 und Ankunft xx:02 in St.Gallen wird durch den Einsatz der Neigetechnik auf dem Abschnitt St.Gallen-Winterthur (genaugenommen bis Wil SG) erreicht. Zwischen (Wil SG) - Winterthur und Zürich HB bleiben die Verkehrszeiten gleich. Eine spätere Abfahrt in St.Gallen oder ein Halt in Wil SG kann leider nicht umgesetzt werden, da nach Zürich HB kein Trasse mehr vorhanden wäre.
131	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.200	Aus der Presse (St. Galler Tagblatt 04.04.2020) haben wir erfahren das diese Linie während der HVZ ab dem Fahrplan 2022 nur noch bis Wittenbach verkehren soll. Aus folgenden Gründen lehnen wir dieses Vorhaben ab: Nach unseren Beobachtungen steigt nur etwa ein Drittel der Fahrgäste in Wittenbach um. Die Busse sind ab der Haltestelle Kronbühl Bruggbach gut besetzt. Daraus schliessen wir, dass eine direkte Verbindung nach St. Gallen von den Kunden geschätzt wird. Da die Linie 4 der VBSG via Wittenbach Schwimmbad fährt würden sich die Fahrzeit mit der Umsteigezeit um 12 Minuten verlängern. Die Strassen in der Stadt St. Gallen sind während der HVZ stark ausgelastet, damit erhöht sich das Risiko von Anschlussbrüchen bei Verspätungen.	Die Einkürzung der Linie 200 an den Bahnhof Wittenbach ist Teil eines Gesamtkonzepts für den Korridor St.Gallen-Wittenbach-Arbon. Damit werden die Bahn und der Schnellbus Arbon-St.Gallen gestärkt. Zudem ist die Verlängerung der Linie 3 (ohne Schlaufe Schwimmbad) an den Bahnhof Wittenbach vorgesehen, wodurch von der Linie 200 eine attraktive Umsteigemöglichkeit auf den Bus in Richtung St.Gallen entsteht. Ein Entscheid über die Umsetzung des vorgeschlagenen Gesamtkonzepts wurde noch nicht gefällt. Moomentan laufen Gespräche mit den betroffenen Gemeinden.
132	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.003	Während der Messen OFFA und OLMA sollen zusätzliche Busse zwischen den Haltestellen OLMA und Hauptbahnhof eingesetzt werden. Wir haben beobachtet, dass die Kunden während der HVZ ab dem Marktplatz in Richtung Westen aufgrund der vollen Busse keinen Platz mehr hatten.	Das Problem wurde erkannt. Zukünftig wird die VBSG während den Messetagen weitere Zusatzbusse auf der Achse St.Gallen, Bahnhof - Olma Messen einplanen.
133	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.004	Während der Messen OFFA und OLMA sollen zusätzliche Busse zwischen den Haltestellen OLMA und Hauptbahnhof eingesetzt werden. Wir haben beobachtet, dass die Kunden während der HVZ ab dem Marktplatz in Richtung Westen aufgrund der vollen Busse keinen Platz mehr hatten.	Das Problem wurde erkannt. Zukünftig wird die VBSG während den Messetagen weitere Zusatzbusse auf der Achse St.Gallen, Bahnhof - Olma Messen einplanen.
134	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.242	Von Montags – Freitags sind zwischen 12.00 und 13.00 Uhr Fahrten zur gleichen Zeit einmal mit Umsteigen in Rorschach Signalstrasse und einmal direkt aufgeführt. Wir gehen davon aus, dass es sich hier um einen Druckfehler handelt, und bitten diesen zu beseitigen.	Die Kurse 24235 und 24243 sind aus betrieblichen Gründen um 12.02 Uhr bzw. 12.32 Uhr in Rorschach, Signalstrasse gebrochen. Es werden dann Fahrzeugkategorien getausch (Midi-Bus zu Mega-Bus und umgekehrt), u.a. damit die grösseren Fahrzeuge auf den nachfrageintensiveren Kursen eingesetzt werden. Die Kurse sind bereits im aktuellen Fahrplanjahr so gebrochen. Ein Fahrzeugtausch am Linienende würde erheblich mehr Leerkilometer auslösen.
135	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.732	Damit das Buskonzept Wil auf dieser Linie bereits zum nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt werden kann, fordern wir den Kanton St. Gallen dazu auf, sich mit den Beteiligten des Rechtsverfahrens auf eine Uebergangslösung bis zu dessen Ende zu einigen. Es kann nicht sein, dass Angebotsverbesserungen auf diese kundunfreundliche Weise behindert werden.	Die Verzögerung bei der Umsetzung des Buskonzept Wil 2021 im Korridor Wil-Kirchberg wird bedauert. Da kein dringender Handlungsbedarf besteht, wurde die Einführung um ein Jahr verschoben und das heutige Angebot beibehalten.
136	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	900	Die Anschlüsse in Sargans zwischen der IC 3 Zürich – Chur und der IR 13 sind mit dem heutigen Fahrplan bereits sehr knapp, und werden bei Verspätungen kritisch. Uns ist es deshalb unverständlich, warum die Umsteigezeit mit dem Fahrplan 2021 nochmals um ein bis zwei Minuten verkürzt wird. Wir fordern dass die IC Linie Zürich – Chur weiter nach dem heutigen Fahrplan betrieben wird.	Die geänderten Verkehrszeiten der IC3 in Sargans hängen mit den Fahrplanänderungen im Nord-Süd-Verkehr anlässlich der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels zusammen. Diese wirken sich im Abschnitt Thalwil-Zürich HB und in der Ein- und Ausfahrt der Züge in Zürich HB auf den IC3 aus. Die Zugfolgezeit - der Abstand bis der nächste Zug dieselbe Strecke in gleicher Richtung befahren kann - macht es notwendig, dass der IC3 in Zürich HB eine Minute früher ankommen muss. Sie beträgt 2.5 Minuten. Der IC3 ist der erste Zug im "Dreierbündel", welcher in Zürich HB ankommt (IC3 an xx:22 - IR75 von Luzern an xx:25 - EC von Mailand an xx:27). Eine spätere Ankunft der Züge, hätte Anschlussbrüche in Zürich HB zur Folge. In der Gegenrichtung ist der IC3 der letzte Zug im "Dreierbündel" und demzufolge muss er eine Minute später abfahren (EC nach Mailand ab xx:33 - IR75 nach Luzern ab xx:35 - IC3 ab xx:38). Eine frühere Abfahrt der Züge, hätte Anschlussbrüche in Zürich HB zur Folge.
137	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	880	Nach der Eröffnung der Doppelspur Goldach – Rorschach Stadt muss die Kreuzung zwischen der S 3 und der S4 nicht mehr zwangsweise in Goldach stattfinden. Deshalb kann und soll die S3 in Mörschwil halten.	Ab Dezember 2024 verkürzt sich mit der Einführung Halbstundentakt Rheintalexpress die Wendezeit der S3 in St.Margrethen auf 4 Minuten. Eine zusätzlicher Halt in Mörschwil ist ab dann nicht mehr möglich.
138	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	850	Die stündlich verkehrenden schnellen IC-Züge sollen in Zürich wie bisher zur halben Stunde abfahren. Die EC-Züge Zürich – München wie geplant zur vollen Stunde. Damit kann der Anschluss vom IC aus Basel (Zürich an xx.26) weiterhin stündlich angeboten werden.	Der Zielzustand des EC Zürich – München sieht vor, dass dieser zweistündlich zur halben Stunde ab Zürich HB verkehrt. Die Ausrüstung des Rollmaterials (Astoro/ETR610) für einen Systemwechsel während der Fahrt zwischen SBB und ÖBB, verzögerte sich, so dass für den EuroCity ein Aufbaukonzept notwendig wurde. Die EuroCity müssen ab Zürich zur vollen Stunde abfahren. Sie ergänzen sich mit dem IC5 zum Stundentakt. Zur halben Stunde haben wir zweistündlich einen IC5 eingeplant, dort wo ursprünglich der EC hätte verkehren sollen. Die Auswirkungen der Verzögerung möchten wir auf die schnellen Verbindungen zwischen Zürich und St.Gallen (EC und IC5) eingrenzen. Die Beibehaltung der schnellen, stündlichen IC-Verbindung zur halben Stunde ab Zürich, hätte Auswirkungen auf die Umsetzung von weiteren Fahrplanänderungen. Dennoch bestehen weiterhin zweistündlich ein Anschluss vom IC aus Basel (Ankunft xx.26). Von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit, sind zusätzliche IC5 eingeplant, so dass zu diesen Zeiten ein stündlicher Anschluss besteht.



Amt für öffentlichen Verkehr

139	Wil	privat	80.726	Schlanke Anschlüsse vom und zum Postauto (Haltestelle Spital Wil) existieren für attraktive Verbindungen nach von von St. Gallen weiterhin nicht. Alternativen für mich sind deshalb: bei schönem Wetter mit dem Velo zum Bahnhof (55 Min. von Haustür zur Bürotür) und bei schlechtem Wetter mit dem Auto direkt ins Büro nach St. Gallen (25 Min. von Haustür zur Bürotür). Das aktuelle Angebot ist für Rentner*innen und den Tourismus ausreichend, nicht aber für den Berufsverkehr.	Ab Fahrplan 2021 werden die in Wil die Übergangszeiten zwischen der Linie 726 und der S1 verkürzt, da die S1 eine Minute später in Wil eintrifft und zwei Minuten früher ab Wil abfährt. Die Umsteigezeiten betragen dann vier bis fünf Minuten, was wir als sehr attraktiv erachten.
140	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.240	Wir haben aus der Presse (Tagblatt Online 27.06.2020) erfahren, dass diese Linie ab Fahrplan 2022 nur noch bis zur Haltestelle Theater/Kantonsschule verkehren soll. Auch wenn diese Haltestelle nahe am Stadtzentrum liegt, lehnen wir dieses kundenunfreundliche Vorhaben ab. Durch die Verkürzung der Linie könnte ein Bus eingespart werden. Mit dieser Einsparung werden die Umlaufzeiten der Busse sehr knapp. Aufgrund der stark ausgelasteten Strassen in St. Gallen wird sich die Verspätung eines Busses auf den Kurs in die andere Richtung auswirken.	Die Funktion der Linie 240 liegt hauptsächlich in der schnellen Verbindung zwischen der Region Rorschach und dem Osten sowie dem Zentrum der Stadt St.Gallen zur Hauptverkehrszeit. Einzige Ausnahme der Linienfunktion bildet die Haltestelle Mörschwil Riederer, welche nur durch die Linie 240 bedient wird. ÖV Kunden aus der Region Rorschach sollen den Hauptbahnhof St.Gallen über die Bahn erreichen und nicht mit der Linie 240. Heutige Fahrgäste der Linie 240 in der Stadt St.Gallen weichen neu auf den Stadtbus aus. Die Einkürzung der Linie 240 bis zur östlichen Altstadt hilft somit der Funktionstrennung und entlastet den Korridor Marktplatz-Bahnhof um einige Busse. Dies hilft dem gesamten öV System. Die Vorteile des neuen Konzepts überwiegen die Nachteile für eine geringe Anzahl Fahrgäste. Im Fahrplan und am Linienende bestehen Reservezeiten, wodurch Verspätungen ausgeglichen werden. Mit dem neuen Konzept wird die Fahrplanstabilität ungefähr auf dem heutigen Stand verbleiben.
141	Chur	privat	diverse	<p>Fahrplanfeld 900: zum Fahrplanentwurf Chur - Zürich habe ich ein generelles Anliegen, resp. es stellen sich folgenden Fragen für mich. Der xx.39 IC ab Chur fährt neu schon xx.37 und ist wie bisher xx.53 in Zürich HB. In umgekehrter Richtung fährt der xx.07 IC in Zürich wie bisher und kommt neu erst um xx.23 anstatt xx.22 in Chur an. Die Fahrzeit beträgt neu 76 Minuten anstatt 74 resp. 75 Minuten wie heute. Auch die Fahrzeit sämtlicher IC / ICE /RJ variiert zwischen 55 und 58 Minuten zwischen Sargans und Zürich. Warum wird die Fahrzeit gegenüber dem Fahrplan 2020 verlängert ohne logischen Grund? die Fahrzeiten sind heute schon langsam gegenüber dem PKW und mit längeren Fahrzeiten und kürzeren Umsteigezeiten in Landquart wird der ÖV nicht attraktiver sondern genau das Gegenteil davon geschieht.</p> <p>Generell: Die sehr unbeliebten und unbequemen Bombardierzüge sollen so schnell wie möglich auf der IC Linie Chur - Zürich - Basel durch andere Züge ersetzt werden. Die Rüttelzüge sind sehr schlechte Werbung für den Tourismuskanton Graubünden! Auch haben diese Züge viel zu wenig Platz für Babywagen, Fahrräder, Skis etc. Auch habe schon Reklamationen an die SBB deswegen geschrieben, verbessert hat sich leider nichts. Der ICE 4 hingegen fährt "butterweich" gegenüber dem Bombardierzügen und ist ein wahrer Gewinn für Graubünden! In diesem Zusammenhang habe ich folgenden Fragen an sie: Werden sie sich für einheitliche IC / ICE Fahrzeiten von 74 Minuten zwischen Chur - Zürich einsetzen? Werden sie sich für besseres Rollmaterial als die neuen Bombardierzüge auf der Achse Chur - Basel als IC Kompositionen einsetzen?</p> <p>Fahrplanfeld 880: Erfreulich ist das die EC Verbindungen Zürich - München ausgebaut werden und die Fahrzeit schneller wird. Dennoch gibt es grosses Potenzial für weitere grosse Fahrzeitverkürzungen mit besseren Anschlüssen in St. Margrethen resp. in Lindau und München. Die Umsteigezeiten in St. Margrethen zwischen dem IR Chur - St.Gallen resp. dem EC Zürich - München sollen verbessert werden und nicht fast 30 Minuten betragen. Hier wäre eine Umsteigezeit von ca. 5 bis max. 10 Minuten sinnvoll in Zukunft. In München sollen zusammen mit der DB kürzere Umsteigezeiten zwischen dem EC Zürich - München resp. dem ICE Sprinter München - Berlin realisiert werden. Die Umsteigezeit zwischen diesen Zügen in München sollte auf 10 Minuten reduziert werden. So könnten von Chur, resp. Landquart, Sargans, Buchs, und St. Margrethen resp. St. Gallen kürzere und schnellere Verbindungen über München hinaus nach Nürnberg., Erfurt, Halle, Leipzig und Berlin verwirklicht werden. Die Bahn könnte so sicher mehr Kunden gegenüber dem Flugzeug und dem PKW gewinnen!</p> <p>Verbindungen Richtung Stuttgart: Die Verbindungen von Chur resp. dem Sarganserland nach Stuttgart mit der Bahn sind sehr langsam. Von Chur dauert die Reise fast 4.5 Stunden, während der PKW nur gut 3.25 Stunden braucht. Mit der Inbetriebnahme der elektrischen Südbahn Ende 2021 resp. der Schnellfahrstrecke Ulm- Stuttgart Ende 2022 liesse sich die Fahrzeit von Chur via St. Margrethen - Lindau - Friedrichshafen - Ulm nach Stuttgart auf ca. 3.5 bis 3.75 Stunden reduzieren mit guten Anschlüssen in St.Margrethen -Lindau resp. Ulm.</p> <p>In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen an Sie: Werden sie sich für kürzere Umsteigezeiten in St. Margrethen zwischen dem EC Zürich - München und dem IR Chur - St. Gallen einsetzen? Werden sie sich bei DB für gute Anschlüsse vom EC Zürich - München in München an den ICE Sprinter nach Nürnberg - Erfurt - Berlin einsetzen? Werden sie sich bei DB für gute Anschlüsse vom EC Zürich - München in Lindau an den RE nach Ulm resp. weiter an den ICE nach Stuttgart einsetzen?</p> <p>Ich bin überzeugt, mit den von mir genannten Verbesserungen liessen sich viele Fahrgäste für den Umstieg vom PKW resp. Flugzeug auf die Bahn erzielen.</p>	<p>Fahrplanfeld 900: Die Fahrzeitverlängerungen um 1-2 min sind umfangreichen Bauarbeiten zwischen Zürich und Sargans (u.a. der Sanierung des Bommersteintunnels) geschuldet. Im Fahrplan 2021 werden anstelle der FV-Dosto voraussichtlich wieder vermehrt IC 2000-Pendelzüge auf dem IC 3 zum Einsatz kommen. Zudem werden alle IC mit einem Speisewagen ausgerüstet (Ausnahme: Saisonzüge im Wintersport) und es verkehren vermehrt Züge mit einem Panoramawagen in der 1.Klasse.</p> <p>Fahrplanfeld 880: Ab Dezember 2024 verkehrt der IR zwischen Chur/Sargans und St.Gallen im Halbstundentakt. Ab diesem Zeitpunkt besteht zwischen Chur und München eine ideale Verbindung mit einer Umsteigezeit von 8 Minuten in St.Margrethen.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

142	St.Gallen	privat	80.006	<p>Verlängerung der Buslinie 6 zum Bahnhof Schwarzer Bären mit Anschluss an die S21 der AB nach Speicher, Trogen AR wäre echt sehr wünschenswert! Da ich aus der Quartier St.Georgen komme, muss ich, wenn ich nach Trogen AR fahren möchte, einen grossen Umweg über der St.Galler Bahnhof machen, was die Reise dann 1h statt 20 Minuten dauert. Im Anhang wäre die orange markierte meine gewünschte Verlängerung und die Blaue die Aktuelle Reiseweg.</p>	<p>Die Idee mit einer Verlängerung der Linie 6 bis Schwarzen Bären und somit die Schaffung einer direkten Verbindung vom Quartier St.Georgen Richtung Trogen, scheint in der Tat auf den Ersten Blick eine gute Angebotserweiterung zu sein. Bei der genaueren Betrachtung dieser Lösung kommen aber technische und wirtschaftliche Aspekte zum Vorschein, welche klar gegen eine Umsetzung sprechen. Der obere Teil der St.Georgen Strasse zwischen Bach und Schwarzen Bären ist sehr eng gehalten und Kreuzungen zwischen Bus und PW können nur sehr erschwert vollzogen werden. Zudem fehlt bei der Haltestelle Schwarzer Bären eine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse. Für einen regelmässigen Busbetrieb und zur Verbesserung der Sicherheit müssen deshalb zwingend vorgängig teure Ausbauten an der Strasseninfrastruktur vorgenommen werden. Speziell zu beachten sind zudem in diesem Streckenabschnitt die Abend-Sperrzeiten für den Amphibienschutz. Da der heutige Fahrplan auf der Linie 6 keine Zeit-Reserven mehr hat, braucht es für eine Verlängerung besagter Linie ein zusätzliches Fahrzeug. Dies führt zu Sprungkosten, welche die zu erwartende Nachfragerhöhung für ein solches Nischenangebot bei weitem nicht wieder kompensieren kann. Die Linienverlängerung zum Schwarzen Bären würde deshalb in keinem guten Verhältnis zum sinkenden Kostendeckungsgrad stehen.</p>
143	St.Gallen	HEV St.Gallen	diverse	<p>Mit der Publikation der künftigen Fahrpläne im Internet hat Ihr Amt uns die Gelegenheit gegeben, zum Fahrplanentwurf 2021 Stellung zu beziehen. Die Werthaltung von Liegenschaften hängt in höchstem Masse von der Erschliessungsgüte ab. Dabei spielen der öffentliche Verkehr wie auch der motorisierte Individualverkehr eine entscheidende Rolle. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes vom eigenen Wohnort aus ist zudem elementar bei der Arbeitsplatzwahl. Effektive Fahrzeiten von Tür zu Tür, Umsteigehäufigkeiten sowie die Dauer allfälliger Wartezeiten sind entsprechend für Firmen wie auch Privatpersonen bei ihrer Standortwahl wesentlich. Personen, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeiten Reisen im nationalen und internationalen Kontext bestreiten, wählen Wohnorte mit Früh- und Spätverbindungen in die nationalen Zentren und wünschen gute Anbindungen an den Flugverkehr. Unter diesen Gesichtspunkten haben wir den neuen Fahrplan 2021 beurteilt.</p> <p>Wir begrüßen es ausserordentlich, dass St.Gallen mit dem neuen Fahrplan im Fernverkehr besser an die umliegenden Zentren angebunden werden kann. Die Direktstrecke St.Gallen – Zürich wird bei den Fahrzeiten beschleunigt, ebenso die Strecke St.Gallen – München. Dass beim Bahnhof Bruggen neu über gewisse Tageszeiten ein Halbstundentakt erreicht wird, stimmt uns leicht positiv und zeigt, dass auch mit betrieblichen Optimierungen das entrückte System in Teilen geheilt werden kann. Generell sind wir aber noch weit davon entfernt, einen annähernden Viertelstundentakt für die Stadtbahn zu erreichen. Wegen der nicht optimierten innerstädtischen Abstimmung beim Fern-, Regional-, S-Bahn- und innerstädtischem Busverkehr (VBSG, Postauto, Weitere) werden die gewonnenen Fahrzeiten im Fernverkehr wieder verspielt. Die Fahrzeiten Tür-zu-Tür aus verschiedenen St.Galler Quartieren nach Zürich etwa übersteigen nach wie vor die Knock-out-Schwelle (maximal 90 Minuten) für attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte.</p> <p>Wir verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme zu einzelnen Haltestellen oder Linien und formulieren für die weiteren Optimierungen des ÖV-Systems im Raum St.Gallen drei generelle Forderungen:</p> <p>1.) Es braucht bis 2024/2025 alternative Stossrichtungen, wie sie etwa in einer noch unveröffentlichten Studie der Hochschule für Technik (HSR), an der sich auch der HEV St.Gallen beteiligt hat, skizziert werden. Grundidee könnte ein schneller Intercity Zürich–St.Gallen sein, der als Rückgrat des künftigen ÖV-Netzes in der Region St.Gallen dient. Der Leitweg dieses Zuges könnte über Wallisellen führen (Fahrzeitreduktion ca. 6 min). Der konsequente Einsatz von Neigezügen (Fahrzeitreduktion ca. 3 min) würde die Gesamtfahrzeiten weiter optimieren. Am Umsteigeknoten Wil würden mit einem konsequenten Anschluss an die S1 Reisende aus dem Westen der Stadt St.Gallen sowie aus dem Fürstenland angebunden. So könnte über möglichst sinnvolle Kombinationen von zwei halbstündlichen Intercity-Schnell-Linien mit der S1 bzw. S5 ein Viertelstundentakt für das Stadtgebiet im Westen konstruiert werden. Vergleichbare Lösungen sind auch im Korridor St.Gallen – Wittenbach und St.Gallen – Rorschach zu erreichen. Dies insbesondere, um bis im Jahr 2024/25 ein funktionierendes S-Bahn-System im gesamten Stadtgebiet zu schaffen.</p> <p>2.) Das Überangebot an städtischen VBSG-Linien muss parallel zu den Anstrengungen unter Punkt 1.) zugunsten einer gestärkten städtischen S-Bahn überarbeitet werden. Die langsamen Fahrzeiten der Busse sind keine Alternative zu schnellen S-Bahnen. Dank einem Entschlacken der Buslinien (und der damit verbundenen Reduktion des Fahrzeugbestands) kann auf das kostspielige, auf 100 Millionen Franken geschätzte neue Busdepot der städtischen Verkehrsbetriebe VBSG am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse verzichtet werden. Es macht während der jahrelangen und dringend nötigen Instandsetzung der Stadtautobahn A1 und dem Teilprojekt 3. Röhre Rosenberg keinen Sinn, die Zürcher Strasse mit den ausströmenden Bus-Convoy der VBSG zusätzlich zu belasten und den Flaschenhals beim Autobahnzubringer Kreuzbleiche bzw. die Zufahrten von Westen zur Innenstadt (et vice versa) weiter abzuschnüren. Damit kann ein wesentlicher Beitrag an die künftigen städtischen (und wohl auch kantonalen) Sparprogramme geleistet werden.</p> <p>3.) Der HEV Stadt St.Gallen fordert das Amt für öffentlichen Verkehr weiterhin auf, zusammen mit den zuständigen Planungsbehörden der Stadt St.Gallen über die Fahrplanung 2021 hinaus sämtliche notwendigen Massnahmen einzuleiten, damit sämtliche Stadtbahnhöfe von St.Gallen durchgängig im Minimum mit einem annähernden Viertelstundentakt bedient werden. Zudem sind auf Seite der Infrastruktur im Hinblick auf nächste Planungsvorhaben im öffentlichen Verkehr sämtliche Abklärungen für Eingaben zu tätigen, damit finanzierbare infrastrukturelle Lücken zielgerichtet behoben werden. Wir danken Ihnen für die Prüfung und Übernahme unserer Vorschläge. Zusammenfassend stellen wir Verbesserungen bei der Anbindung von St.Gallen im Fernverkehr fest, was wir als Verband ausserordentlich begrüßen. Diese Verbesserungen werden jedoch nach wie vor durch ein nicht optimiertes S-Bahn-System und damit einer anhaltenden Abwertung der Stadtbahnhöfe getrübt. Alternative Stossrichtungen sind zu prüfen, um einen wirksameren öffentlichen Verkehr für die Entwicklung der Stadt St.Gallen zu schaffen. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Viertelstundentakt S-Bahn Winkeln/Bruggen Zwischen Gossau und St.Gallen verkehren pro Stunde und Richtung vier Züge des Fernverkehrs, zwei Güterzüge, vier S-Bahnen sowie vereinzelte Dienstzüge. Die Fahrpläne des Fern- und Güterverkehrs sind national abgestimmt und vorgegeben. Die S-Bahnen lassen sich unter diesen Vorgaben nicht exakt viertelstündlich versetzen.</p> <p>Ganztägiger Betrieb S81/S82 Die S81 verkehrt Montag bis Freitag bereits ganztätig. Ein weiterer Ausbau ist bei den Linien S81 und S82 zurzeit nicht möglich. Das kantonale Gesetz und die Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor ein Ausbau beschlossen werden kann. Diese Vorgaben werden zurzeit leider deutlich nicht erreicht.</p> <p>Halt RE Herisau-Konstanz in St.Gallen Der Halt ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. In St.Gallen, Gübsensee und Herisau werden Gegenzüge gekreuzt und Anschlüsse angeboten, die bei einem zusätzlichen Halt des RE nicht mehr funktionieren würden. Im Zielkonzept wird angestrebt, dass zwischen Herisau und St.Gallen vier S-Bahnen mit Halt in Haggen und exakt viertelstündlich versetzt verkehren. Dieses Angebot kann aktuell nicht eingeführt werden, da es die gesetzlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit nicht erfüllt.</p> <p>Die übrigen Anliegen sind nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens 2021.</p>



144	St.Gallen	VCS	diverse	<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Fahrplänenwurf 2021. Vorweg möchten wir einige übergeordnete Bemerkung anbringen, nachfolgend dann unser Kommentar zu den einzelnen Verbindungen.</p> <p>Der VCS sieht die Region St.Gallen-Bodensee-Rheintal als eigenständige starke Wirtschaftsregion – einen Metropolitanraum. Die Wichtigkeit der Stadt St.Gallen als Zentrum dieser Region bedingt zwingend, dass die Paradenstrecke Genf-Bern-Zürich-St.Gallen durchgehend beibehalten wird. Zur Stärkung der Region und der Stadt St.Gallen als Zentrum gehört eine weitere Verdichtung des Fahrplans sowie die Einführung von modernem Niederflurmaterial auf der Strecke St.Gallen-Zürich-Bern-Genf. Die vorhergesehene weitere Stärkung der Achse Zürich-St.Gallen-München ist aus Sicht des VCS als positiv und zukunftsweisend zu werten, ebenso wie die weiteren Fahrplanausbauten auf verschiedenen anderen Linien und auch der Wegfall des Nachtzuschlags ab dem Fahrplanwechsel.</p> <p>Anmerkungen zu den einzelnen Verbindungen:</p> <p>Stadtbus St.Gallen Linie 12 St.Gallen Bahnhof-Abtwil Sonnenberg Grundsätzlich begrüsst der VCS die Vergrößerung der Schlaufe der Linie 12 und dass dadurch der Bus neu über die Mühlestrasse verkehrt. Dadurch kann eine Verkürzung der Gehdistanz zur Bushaltestelle für die Anwohnerinnen des Sonnenbergs erreicht werden. Das Beibehalten der schnellen Verbindung in die Stadt zu Pendlerzeiten ist generell im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrspolitik. Gleichzeitig entsteht durch die neue Haltestelle Abtwil, Dufourpark leider eine Belastung einer Quartierstrasse, die bisher wenig befahren und von Kindern zum Spielen genutzt wurde. Die neue Linienführung ist aus dieser Sicht ungünstig und zu überdenken. Ein zusätzlicher Halt der Linie 12 in St.Josefen ist ebenfalls dringend zu prüfen.</p> <p>Instabiler internationaler Fernverkehr Der <u>EC München-St.Gallen-Zürich</u> wird in den nächsten Jahren markant beschleunigt. Er bildet sozusagen das Rückgrat der Verbindungen für St.Gallen. Dass der EC alternierend die stündliche schnelle Verbindung nach Zürich ersetzt, ist aus der Sicht des VCS indes keine optimale Lösung. Die Fahrplanstabilität war in den letzten Jahren immer schlecht und der EC darum für Schweizer Verhältnisse sehr unzuverlässig. Der Zug trifft aus München oftmals mit zum Teil grossen Verspätungen in St.Gallen ein. Bislang fuhr der EC als Ergänzung zur schnellen Verbindung nach Zürich. Der VCS hätte sich die Beibehaltung des bisherigen Regimes gewünscht, in der der Eurocity eine zusätzliche Verbindung zum nationalen Taktfahrplan bietet.</p> <p>IC1 und IC5: Die Beschleunigung auf der Linie St.Gallen-Zürich ist positiv. Für den VCS darf sie aber nicht auf Kosten der VelofahrerInnen und Familien geschehen. Heute stellt der IC1 die schnelle Verbindung sicher. Das Rollmaterial des IC1 ist, da Niederflur, für VelofahrerInnen, aber auch für Reisende mit viel Gepäck und für Eltern mit Kinderwagen der perfekte Fernreisezug. Der neue schnelle Kurs nach Zürich wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember mit ICN-Kompositionen geführt – kein Niederflur-Rollmaterial. Velos können nur in sehr beschränkter Anzahl und im Sommer nur auf zahlungspflichtige Vorreservation mitgeführt werden. Das stellt aus Sicht des VCS eine klare Verschlechterung dar.</p> <p>Konsequenterweise fordert der VCS, dass der IR13 zwingend und immer mit Bombardier-Doppelstockzügen zu führen ist. Niederflur ist hier Voraussetzung, sonst entsteht in Kombination mit IC5 (ICN) und EC (Eurofima/EWIV-Wagen) der totale Verlust der Familienfreundlichkeit und Multimodalität. Für den IR13 ist darum unerlässlich, dass das Update der problembehafteten Bombardierzüge bis zum Fahrplanwechsel erfolgreich und dauerhaft umgesetzt ist.</p> <p>Der Fahrplanwechsel bringt insgesamt mehr schnelle Verbindungen. Zudem ist die Durchbindung der «St.Galler-Züge» durch den unterirdischen Bahnhof Zürich Löwenstrasse positiv: Diese Verkehrsführung wird ausgezeichnete Verbindungen vom schnellen IC5 nach Bern und hervorragende Umsteigemöglichkeiten garantieren, der nachfolgende Zug nach Bern folgt im Blocktakt auf demselben Perron.</p> <p>Interregio/Regio: Randzeiten ausgebaut Die häufigeren Verbindungen an den Randzeiten für die Frauenfeld-Wil-Bahn, sowie auf den Achsen Chur-St.Gallen-Zürich und Konstanz-St.Gallen, begrüsst der VCS.</p> <p>Warum noch immer keine internationale S-Bahn im Rheintal? Keine Verbesserungen hingegen bringt der neue Fahrplan auf der Ebene der S-Bahn im Rheintal: Insbesondere fehlt hier die internationale Perspektive. Aktuell herrscht ein Stillstand zwischen Buchs-Feldkirch-Bludenz. Die S-Bahn von Buchs übers Fürstentum Liechtenstein bis nach Vorarlberg (FL.A.CH) soll 2027 mit über 100 Mio. Franken ausgebaut werden. Vorgezogene Verbesserungen scheinen mit der bestehenden Infrastruktur hingegen nicht machbar. Die internationale Perspektive fehlt zudem auf dem weiter nördlich liegenden Grenzübergang von St.Margrethen: Aus Sicht des VCS ist es höchst bedauerlich, dass die S-Bahnkompositionen der ÖBB und von Thurbo im Schweizer Grenzort wenden und nicht etwa in Form der S3 nach St.Gallen-Weinfelden bzw. Lindau durchgebunden werden. Um hier motorisierten Grenzverkehr nachhaltig zu reduzieren und die PendlerInnen auf die Schiene zu bringen, wäre eine direkte Verbindung St.Gallen-Rorschach-St.Margrethen-Bregenz-Lindau auf dem Niveau einer S-Bahn wichtig. Eine Alternative zur Verbindung nach St.Gallen könnte eine S-Bahn rund um den Bodensee sein, wie sie am 150-Jahr-Jubiläum der Seelinie letztes Jahr erneut aufgegriffen wurde. Ein spürbarer Komfortgewinn wäre nur schon, wenn überall in der St.Galler Grenzregion wenigstens ÖBB-Tickets gelöst werden könnten; heute muss in St.Margrethen nachlösen, wer über den Rhein will. Gerne weisen wir an dieser Stelle auch auf die VCS-Petition «Eine Reise ein Ticket» hin, die fordert, dass grenzüberschreitender öV-Verkehr einfacher wird, weil für die gewünschte Strecke/Reise möglichst europaweit ein einziges Ticket gelöst werden kann. https://www.europamitdemzug.ch/petition Noch immer fehlt in der wirtschaftlich so nah zusammengedrängten Ostschweiz und dem Bodenseeraum eine internationale S-Bahn wie sie in den Grossräumen Genf, Lugano und Basel längst selbstverständlich ist. Alle drei investieren zum Teil auch massiv in die grenzüberschreitende Infrastruktur, um den Pendler- und</p>	<p>Stadtbus Linie 12 Mögliche Varianten, Routen und Haltestellenpositionen wurden im Rahmen des Projekts "Busplanung Abtwil" mit Vertretern von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen erarbeitet und diskutiert. Eine bessere Quartierserschliessung ist ohne die Fahrt über Quartierstrassen nicht möglich. Die Platz-Verhältnisse und die Übersichtlichkeit auf Höhe der neuen Haltestelle Dufourpark sind für einen regelmässigen Busbetrieb auf der Mühlenstrasse gegeben.</p> <p>Instabiler internationaler Fernverkehr Mit dem stetigen Ausbau des S-Bahnangebotes im Perimeter des ZVV, der Sicherung von Trassenkapazitäten für den Güterverkehr in den Netznutzungsplänen des BAV sowie dem Ausbau des Fernverkehrs in der Ostschweiz allgemein, ist ein Fahrplangefüge entstanden, das es nötig macht, auch die Züge der EC-Linie Zürich-München in den Takt zu integrieren. Die taktüberlagerte Führung, wie bisher umgesetzt, ist definitiv nicht mehr möglich.</p> <p>Zur Forderung IC1 und IC 5 Die Beschleunigung zwischen St.Gallen und Zürich kann nur durch den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik (ICN und ETR610) realisiert werden. Diese können auf der Strecke zwischen St.Gallen und Wil SG die zahlreichen Kurven mit einer höheren Geschwindigkeit befahren. Daher kann die SBB auf diesen Zügen kein doppelstöckiges Rollmaterial einsetzen. Die SBB bestätigen, dass die IR13 integral mit Fernverkehrs-Dosto verkehren. Ebenfalls werden auf den IC1 mehrheitlich Fernverkehrs-Dosto eingesetzt. Wo dies nicht der Fall ist, greifen wir auf die bewährten IC2000-Doppelstock-Kompositionen zurück. Die Zuverlässigkeit der Fernverkehrs-Dosto hat sich seit der Inbetriebnahme deutlich gesteigert. Zusammen mit Bombardier arbeitet die SBB weiter daran, die Betriebsstabilität weiter zu steigern.</p> <p>Internationale S-Bahn Entsprechende Planungen laufen, können aber noch nicht im Fahrplan 2021 umgesetzt werden.</p> <p>Viertelstundentakt Winkeln/Bruggen An den Bahnhöfen halten die S1 und die S5 je im Halbstundentakt. Es ist unklar, wie sich so die im Schreiben prognostizierte Lücke von 50 Minuten ergeben soll.</p> <p>Taktlücken S5 Das kantonale Gesetz und die kantonale Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor Ausbauten getätigt werden können. Diese Vorgaben werden zurzeit nicht erreicht.</p> <p>Korridor Rorschach-St.Gallen Langfristig verkehren zwischen Rorschach und St.Gallen vier S-Bahn-Züge je Stunde. Ein sauberer Viertelstundentakt dieser Züge ist aufgrund der Belastung (Internationaler Fernverkehr, nationaler Fernverkehr, Güterverkehr, S-Bahn) und der unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieser Züge nicht möglich.</p> <p>Südlicher Teil des Kantons: Die SOB setzt auf der S6 Rapperswil - Schwanden moderne Fahrzeuge des Typ Flirt ein. Dadurch wird eine Liniaverknüpfung in Rapperswil Richtung Einsiedeln möglich, was in Rapperswil den perrongleichen Umstieg auf die S5 Richtung Uster/Zürich in beiden Fahrrichtungen ermöglicht. Weitere Angebotsverbesserungen im Rahmen der S-Bahn Obersee sind möglich, sobald die Infrastrukturausbauten im Raum Uznach - Schmerikon, welche derzeit durch Einsparungen blockiert sind, erfolgt sind.</p> <p>Darstellung durchgehender S-Bahn-Linien Die Rückmeldung wurde an die SBB weitergeleitet. Danke für den Hinweis.</p> <p>Die übrigen Anliegen sind nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens 2021.</p>
-----	-----------	-----	---------	--	---



			<p>Grenzverkehr auf der Strasse zu reduzieren. In der Ostschweiz herrscht aber de facto Denkstillstand. Aus Sicht des VCS ist das höchst bedenklich und nicht länger haltbar, wenn wir uns wirklich als Metropolitanraum St.Gallen – Bodensee - Rheintal etablieren und positionieren wollen.</p> <p>S-Bahn St.Gallen: Weiterhin kein ¼-Stundentakt der S-Bahn in St.Gallen Eine der grössten Schwächen des neuen Fahrplans ist, dass es im Zentrum des Metropolitanraums St.Gallen-Bodensee-Rheintal noch immer keinen vollwertigen ¼-Stundentakt geben wird. Nominell gibt es einige Halte in St.Gallen Winkeln und Bruggen – aber jeweils nur 7 Minuten versetzt und danach folgt jeweils eine 50-minütige S-Bahn-Lücke. Eine weitere Beschleunigung des IC5, etwa dank der Verkehrsleitung über Wallisellen (statt über den Flughafen) könnte für die St.Galler Stadtbahn einen etwas ausgeglicheneren S-Bahnverkehr ermöglichen. Dadurch wäre zwar noch kein sauberer ¼-Stundentakt möglich, realisieren liesse sich die Verbesserung für die S-Bahn jedoch in kurzer Zeit und ohne Infrastrukturbauten in zweistelliger Millionenhöhe. Die Verbesserungen für PendlerInnen lägen auf der Hand; die Quartierbahnhöfe könnten so die Funktion von Hubs übernehmen und die Strasse würde massiv entlastet werden. Während der Sanierung der A1 ist es zwingend die Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen, mit dem Ziel PendlerInnen durch das gute Angebot längerfristig und dauerhaft zum Umsteigen auf den öV zu bewegen (siehe nächsten Punkt: Sanierung der Stadtautobahn).</p> <p>Aussteigen! – Umsteigen? Die S5 hat Taktlücken, die durchgebundenen S-Bahnen verwirrende Namenwechsel Eine weitere Verbesserung wäre möglich, wenn die S5 konstant und nicht nur während der Rushhours im Halbstundentakt zwischen Weinfelden-Bischofszell-St.Gallen fahren würde. Heute endet sie in den Zwischenzeiten in Bischofszell; ein unterbrochener Takt ist immer schlecht. Nun bekommt durch Corona die Forderung nach besserer Verteilung der Verkehrsmengen auf den ganzen Tag (Spitzen brechen) neuen Auftrieb. Das verlangt aber auch zwingend nach einem durchgehenden Takt. Es darf doch nicht sein, dass St.Gallen nicht kann, was im Thurgau selbstverständlich ist und die S5 an der Kantonsgrenze stehen bleibt. Wenn die Realität besser als der Fahrplan ist, sollte dies unbedingt an den Anzeigetafeln und im Zug angezeigt werden! Wer von Schaffhausen über St.Gallen bis Wil und umgekehrt reist, kann in St.Gallen sitzen bleiben. Die S8 ändert in St.Gallen aber den Namen und heisst ab hier S1. Im Fahrplan ist gar «umsteigen» notiert. Das gleiche gilt auf der Strecke Weinfelden-St.Gallen-St.Margrethen und umgekehrt. Auch hier kann man sitzen bleiben. Die S5 ändert in St.Gallen aber den Namen in S3. Und im Fahrplan heisst es wiederum «umsteigen». Daran ändert sich im neuen Fahrplan nichts. Lediglich die Abfahrtszeiten ändern um wenige Minuten und der Aufenthalt in St.Gallen dauert leicht länger: 7 statt 6 Minuten. Der VCS erwartet, dass die SBB-App bis zum Fahrplanwechsel so verbessert wird, dass nicht mehr «umsteigen» angezeigt wird, wenn man sitzen bleiben kann.</p> <p>Sanierung der Stadtautobahn: Taugliches öV-Konzept zum Auffangen der grösseren Nachfrage fehlt Der VCS fordert ein realistisches Konzept für den öV-Mehrverkehr der aufgrund der Sanierung der alten Stadtautobahn unweigerlich kommen wird. Die Stadt St.Gallen steht vor der mehrjährigen Sanierung der Stadtautobahn und dem anschliessend beabsichtigten Bau einer dritten Röhre durch den Rosenberg. Der motorisierte Individualverkehr MIV droht auf dem Stadtgebiet unkontrolliert in die Höhe zu schnellen. Astra, Kanton und Stadt sprechen von einer nötigen MIV-Abnahme von mindestens 10%, um das Stauchaos zu vermeiden. Ein Teil soll durch mehr Fuss, Velo, E-Bike und Bus aufgefangen werden. Das wird aber nicht ausreichen. Eine Stadtbahn im ¼-Stundentakt mindestens zwischen Wittenbach und Herisau sowie St.Fiden und Gossau würde hingegen entscheidend helfen.</p> <p>Korridor Rorschach-St.Gallen aufwerten Die ¼-Stundentakt-Forderung erhebt der VCS auch für den Raum Rorschach. Nur ab Rorschach-Hauptbahnhof gibt es diesen ¼-Stundentakt heute schon. Dort aber sind merklich geringere Nutzerfrequenzen zu verzeichnen. Ab Rorschach-Stadt bleibt auch mit dem Fahrplanwechsel der sogenannte Hinketakt bestehen: Der Schnellzug hält leider nicht im Stadtbahnhof. Dies obwohl derzeit der Bahnhof Rorschach-Stadt zu einem vollwertigen Bahnhof ausgebaut wird, inklusive einer Velo- und einer Fussgänger-Unterführung. Diese Forderung drängt und würde auch für Goldach eine klare Verbesserung bringen.</p> <p>Kaum Verbesserungen ennet dem Ricken Die S-Bahn Obersee im Wahlkreis See-Gaster erfährt nur eine unwesentliche Veränderung mit dem Wechsel des Service von der SBB zur SOB. Dass dadurch Richtung Glarnerland neu die angenehmen FLIRT-Kompositionen mit Niederflur-Einstieg eingesetzt werden, ist erfreulich. Leider bleibt aber der für Pendler sehr lästige Aufenthalt der S25 in Schwanden bestehen. Er wird zwar von 7 bzw. 8 Minuten auf deren fünf verkürzt, die Fahrzeit zwischen Rapperswil und Linthal verbessert sich insgesamt aber nicht. Eine deutliche Fahrzeitverbesserung könnte erreicht werden, wenn die Züge nicht in Glarus sondern in Netstal kreuzen würden. Neue TRAVERSO-Züge werden die SOB zudem auf den stark touristisch ausgelegten und beworbenen Verbindungen des Voralpenexpresses und des Treno Gottardo einsetzen. Dass bei diesen ein Fotoabteil mit Fenster zum Öffnen fehlt, ist aus Sicht des VCS eine verpasste Chance. Die Rhätische Bahn hatte vor einigen Jahren auf ganz ähnlichen, modernen «Stadler-Zügen» für die Albula- und Berninastrecke solche Abteile realisiert und punktet damit seither bei Familien und Touristen.</p> <p>Infrastruktur pflegen – Umdenken ermöglichen und unterstützen Der VCS fordert Bund, Kanton und Gemeinden auf, weiterhin für moderne, helle und umsteigefreundliche Bahnhöfe besorgt zu sein. Umsteigen heisst für den VCS vor allem im Sinne einer klugen Mobilität die Schaffung von grossen aber auch ganz kleinen Hubs mit Auto- und Veloparkplätzen und mit weiteren Anschlüssen an den regionalen Nah- und Nächstverkehr. Der VCS bedankt sich fürs vermehrte Reinigen in Corona-Zeiten, erwartet aber auch im ganzen Land saubere und gepflegte Bahnhöfe. Sie bilden die Visitenkarte und «Empfangshalle» für jeden Ort.</p>	
--	--	--	---	--



Amt für öffentlichen Verkehr

				Und schliesslich bringt der VCS gerne den Wunsch an, dass bei besonderen Ereignissen und Wochenenden oder Wetterlagen noch flexibler und vorausschauender soweit möglich und vorhanden zusätzliches Rollmaterial zur Verfügung gestellt wird, für Fahrgäste und für Velos.	
145	Wittenbach	IGöV Ostschweiz	diverse	<p>Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Fahrplanentwurf 2021 Stellung nehmen zu können. Beim Fernverkehr begrüßen wir die Beschleunigung auf der Linie Zürich-München sowie die Änderungen auf der Linie St. Gallen-Zürich mit Ausbau der schnellen Verbindungen und Reduktion der Fahrzeit. Für die Region Wil gibt es einige Verbesserungen, einerseits die stündliche Direktverbindung des IC1 von Wil nach Bern sowie die Umsetzung der ersten Etappe des Buskonzepts Wil 2021, welche teilweise bessere bzw. sicherere Anschlüsse bringt. Weiter begrüßen wir die zusätzlichen Angebote Chur-Zürich sowie den zusätzlichen Schnellzug Konstanz-St. Gallen am Abend. Wichtig ist auch die halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Bruggen durch die S1. Bei den genannten Änderungen sind wir gespannt auf die Reaktionen der Pendlerinnen und Pendler.</p> <p>Unsere Anliegen vom letzten Jahr bringen wir nochmals vor, wir hoffen, dass sie nun auf den Fahrplanwechsel 2021 realisiert werden können:</p> <p>Fahrplanfeld 730 Rapperswil-Meilen-Zürich bzw. 800/S16 Zürcher S-Bahn S16 Frühverbindung Rapperswil-Zürich-Zürich Flughafen Antrag: Gegenüber heute (früheste Verbindung Flughafen an 05.59) soll eine frühere Verbindung geführt werden, mit einer Ankunftszeit vor 05:30 Uhr, damit Flughafenangestellte ihren Arbeitsplatz mit öV erreichen können und die Fluggäste die Frühabflüge. Begründung: Das Bedürfnis ist ausgewiesen und wurde wiederholt und erneut an die IGöV Ostschweiz herangetragen.</p> <p>Fahrplanfeld 850 Gossau-St. Gallen bzw. 852 Weinfelden-St. Gallen Antrag: Einführung des integralen Halbstundentakts der S5 Weinfelden-St. Gallen, vor allem auch wegen der Anbindung der Stadtbahnhöfe St. Gallen Winkeln und St. Gallen Bruggen. Begründung: Nachdem nun die S1 die Station Bruggen halbstündlich bedienen wird, ist die Forderung umso naheliegender. Es ergäben sich so durchgehend vier Abfahrten pro Stunde in St. Gallen Winkeln und St. Gallen Bruggen, wenn auch mit Hinketakt 4-26. Aber es wäre immerhin ein erster Schritt Richtung durchgehendem Viertelstundentakt der S-Bahn Gossau –Winkeln-Bruggen-St. Gallen. Diese Forderung ist aktuell durch den Umstand, dass durch die Instandsetzung der Stadtautobahn auf der ganzen Strecke St. Gallen Winkeln bis St. Gallen Neudorf von 2019 bis 2027 regelmässig mit Stau zu rechnen ist und der MIV deutlich reduziert werden sollte. Dies war ein Hauptthema an der Veranstaltung des ASTRA im Dezember 2019. Der Viertelstundentakt ist eine Chance, Pendlerinnen und Pendler während dieser langen Bauphase und dann darüber hinaus zum Umsteigen auf den öV zu gewinnen.</p> <p>Neu: Fahrplanfeld 870 Romanshorn-St. Gallen-Rapperswil Antrag: Die S82 Wittenbach-St. Gallen soll durchgehend geführt werden. Die Ankunftszeiten der S8 in St. Gallen mit xx:11 und xx:41 weisen denkbar schlechte Anschlüsse nach Zürich auf, man wartet 17 bzw. 26 Minuten. (St. Gallen ab nach Zürich: xx:07, xx:28 nur zweistündlich, xx:37, xx:58) In der Gegenrichtung sind die Anschlüsse in St. Gallen auf die S8 mit 17 bzw. 27 Minuten genau so schlecht. Die Ankunftszeiten der S82 mit xx:24 und xx:55 in St. Gallen bzw. Abfahrtszeiten ab St. Gallen xx:36 und xx:04 sind dagegen für den Anschluss recht gut. Dies betrifft mit Wittenbach eine Agglogemeinde mit bald 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern.</p> <p>Für die Linie 200 ab Arbon ist ein Umsteigen in Wittenbach („Hub“ ab Fahrplanwechsel 2022 ?) allerdings so oder so nicht attraktiv, weil der Anschluss auf die S8 ausgerichtet ist.</p> <p>Weitere Anliegen: - Integraler IC-Halbstundentakt Sargans - Zürich - Durchbindung S3 (SG) mit S3 (Vorarlberg) in St. Margrethen - Frühverbindung ab Rorschach mit Anschluss in St. Gallen an den IC1 706 St. Gallen ab 5.07</p> <p>Wir bitten Sie, unsere Anträge und Anliegen zu berücksichtigen.</p>	<p>Fahrplanfeld 730 Eine S16 um 4:30 ab Rapperswil ist vor den Betriebszeiten der Zürcher S-Bahn von 6 - 24 Uhr. Mit dem ZVV ist abgesprochen, dass die Frühverbindungen aller Korridore und deren Anschlüsse gesamtheitlich auf den Fahrplan 2022 (ab Dezember 2021) analysiert werden. Daher werden wir die Verbindung im kommenden Fahrplan nicht anbieten können.</p> <p>Durchgehender Halbstundentakt S5 Das kantonale Gesetz und die kantonale Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor Ausbauten getätigt werden können. Diese Vorgaben werden zurzeit nicht erreicht.</p> <p>Durchgehender Halbstundentakt S82 Das kantonale Gesetz und die kantonale Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor Ausbauten getätigt werden können. Diese Vorgaben werden zurzeit nicht erreicht.</p> <p>Anschluss Linie 200-S8 Mit dem Umstieg von der Linie 200 auf die S8 in Wittenbach besteht eine attraktive Verbindung nach St.Gallen, ins Fürstentum und nach Wil. Mit der Einkürzung der Linie 200 sind für den Korridor Arbon-Wittenbach zudem weitere Verbindungsmöglichkeiten vorgesehen, welche attraktive Verbindungen auf den Fernverkehr nach Zürich ermöglichen.</p> <p>IC-Halbstundentakt Sargans-Zürich Der integrale Halbstundentakt Sargans-Zürich ist leider noch nicht möglich. Dafür benötigt es einen Ausbau der Infrastruktur, damit Güterzüge, S-Bahnen und die Intercities verkehren können. Die entsprechenden Ausbauten sind in den nächsten Jahren vorgesehen. Bereits zum Fahrplan 2021 können wir aber einzelne Taktlücken schliessen:</p> <p>So verkehrt der bisher nur im Wintersportverkehr am Sonntag und tlw. Samstag eingesetzte IC 934 (Chur 17:37 – Sargans 17:57 – Zürich HB 18:53) neu ganzjährig und täglich. Weiterhin verkehren im Wintersport am Sonntag von Weihnachten bis Ostern bzw. Januar bis März neu die IC 930 (Chur 15:37 –Sargans 15:57 – Zürich HB 16:53) und IC 938 (Chur 19:37 – Sargans 19:57 – Zürich HB 20:53). In der Gegenrichtung verkehrt neu ganzjährig an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen der IC 915 (Zürich HB 9:07 – Sargans 10:02 – Chur 10:23) sowie samstags von Januar bis März der IC 909 (Zürich HB 6:07 – Sargans 7:02 – Chur 7:23). Ab Sargans Richtung Zürich besteht so neu ein täglicher Halbstundentakt von 16:30 bis 19:30, in der touristischen Hauptsaison am Sonntag gar von 14:30 bis 20:30. Ab Zürich besteht am Wochenende ein durchgehender Halbstundentakt von 6:30 bis 10:30, in der Wintersaison am Samstag sogar von 6:00 bis 12:30.</p> <p>Internationale S-Bahn Entsprechende Planungen laufen, können aber noch nicht im Fahrplan 2021 umgesetzt werden.</p> <p>Frühverbindung ab Rorschach mit Anschluss in St. Gallen an den IC1 706 St. Gallen ab 5.07 Die potentielle Nachfrage ermöglicht es aktuell nicht, die Verbindung täglich anzubieten und zu finanzieren. Sobald die Nachfrage steigt oder sich Anpassungen bei der Produktion ergeben, wird das Anliegen neu beurteilt.</p>
146	Walenstadtberg	Verein pro Walenstadtberg	80.443	Die talwärts fahrenden Busse xx:50 ab Reha-Klinik sollen wieder im Takt xx:46 fahren, wie vor dem Fahrplanwechsel 2019/2020. Die beiden Verbindungen zur Mittagszeit sollen beide um xx:09 fahren. Gründe: Anschluss zu SBB unzuverlässig, ordentliche und merkbare Fahrzeiten. Siehe die vielen Kommunikationen mit dem AöV.	Die Umsteigezeit in Walenstadt Bahnhof beträgt seit dem letzten Fahrplanwechsel 4, bzw. 5 Minuten statt bisher 8, bzw. 9 Minuten. Eine Pünktlichkeitsauswertung des ersten Halbjahres 2020 hat gezeigt, dass die Befürchtungen, die Anschlusszüge zu verpassen, unbegründet sind. Die Linie 443 kommt in Walenstadt Bahnhof sehr pünktlich an.
147	Walenstadtberg	privat	80.443	Die talwärts fahrenden Busse xx:50 ab Reha-Klinik sollen wieder im Takt xx:46 fahren, wie vor dem Fahrplanwechsel 2019/2020. Die beiden Verbindungen zur Mittagszeit sollen beide um xx:09 fahren. Gründe: Anschluss zu SBB unzuverlässig, ordentliche und merkbare Fahrzeiten. Siehe die vielen Kommunikationen mit dem AöV.	Die Umsteigezeit in Walenstadt Bahnhof beträgt seit dem letzten Fahrplanwechsel 4, bzw. 5 Minuten statt bisher 8, bzw. 9 Minuten. Eine Pünktlichkeitsauswertung des ersten Halbjahres 2020 hat gezeigt, dass die Befürchtungen, die Anschlusszüge zu verpassen, unbegründet sind. Die Linie 443 kommt in Walenstadt Bahnhof sehr pünktlich an.
148	St.Gallen	privat	855	Zusätzlicher Kurs um 00:26 Uhr nach Trogen wäre wünschenswert, da sonst die Anschlussreisende mit der IR aus Arth-Goldau, der um 23:55 Uhr ankommt, nicht profitieren würden. 1 Minute für den Umstieg auf die letzte S21 nach Trogen, der um 23:56 Uhr abfährt, wäre zu knapp. Alternativ wäre, die letzte S21 nach Trogen nicht um 23:56 Uhr abfahren zu lassen, sondern um 00:00 Uhr. Dieses soll für die Wochentage gelten, da am Wochenende schon angeboten würden. Ich selber komme oft mit der IR aus Arth.	Von Montag bis Sonntag wird die Abfahrt der S21 ab St.Gallen nach Trogen von 23:56 Uhr auf 0:00 Uhr nach hinten verschoben. Damit ergeben sich auf den letzten Kurs (am Wochenende zweitletzter Kurs) zusätzliche Anschlussverbindung vom Voralpenexpress und von mehreren Buslinien.



Amt für öffentlichen Verkehr

149	Algetshausen	privat	850	S1 soll wieder in Algetshausen halten!	Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhofs in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.
150	St.Gallen	privat	850	Übrigens habe ich mit grosser Genugtuung festgestellt, dass die S1 nun neu auch wieder in SG Bruggen hält – auch ein altes Anliegen meinerseits... Herr Ruggli hat das ja schon im letzten Herbst in Aussicht gestellt. Herzlichen Dank!	Mit dem Halt in St.Gallen Bruggen wird ein wachsendes Arbeitsplatz- und Wohngebiet erschlossen.
151	Flawil	privat	80.751	Gerne möchte ich diese Busverbindung regelmässiger nutzen können. Ich begrüsse es wenn die Busverbindungen Montag - Freitag bis 23.00 Uhr und Samstag/Sonntag die Haltestelle Flawil Burgau stündlich bedient wird. Besten Dank	Die Nachfrage auf dem Linienast Flawil Bahnhof - Burgau ist eher tief. Ein Angebotsausbau am Samstag tagsüber wird auf Fahrplan 2022 geprüft. Am Abend und am Sonntag ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig. Dies führt zu Sprungkosten, welche aufgrund der tiefen Nachfrage nicht gerechtfertigt sind.
152	Murg	privat	900 / 735	Fahrplanfeld 735 - VAE Rapperswil 0004 - Uznach 0014 täglich statt nur am Wochenende Grund: tägliche Anbindung der S5 (ZVV) von Zürich - Uster - Wetzikon - Rapperswil an die S4 (SG) Uznach ab 0017 Richtung Sargans (täglich) Fahrplanfeld 900 - kein Anschluss in den Abendrandstunden vom nationalen Vollstudentakt (Zürich HB 21 / 22 / 23 Uhr) nach Mühlehorn, Murg, Unterterzen, Mols - Erste Verbindung täglich von Chur nach Mols - Unterterzen - Murg - Mühlehorn: Chur ab 0516, Sargans an 0535, Sargans ab 0602 (27 Min. Aufenthalt...) - Zweite Verbindung sonntags von Chur nach Mols - Unterterzen - Murg - Mühlehorn: Chur ab 0616, Sargans an 0635, Sargans ab 0702 (27 Min. Aufenthalt...) Wünschenswert: S12 täglich Chur ab 0531 + 0631 - letzte Verbindung von Chur (+ Rheintal + FL) nach Mols - Unterterzen - Murg - Mühlehorn: Chur ab 2231, Sargans ab 2302. Spätere Verbindung wird erbeten, also Sargans ab 0002. Grund: Heimreise nach Konzert- und Kinobesuchen oder Arbeit. - Die aktuelle Verbindung Zürich ab 2137 - Sargans an 2231/ RE ab 2237 - Walenstadt an 2245 funktioniert 2021 nicht mehr, da der IC3 Sargans erst um 2233 erreicht und der RE bereits um 2235 abfährt. Der Anschluss verringert sich von 6 auf unrealistische 2 Minuten. Schade um diese praktische Verbindung zur halben Stunde. Das gilt auch für den neuen IC3 Zürich ab 2238 (Sargans an 2336 / RE ab 2337 (Freitag+Samstag))	Fahrplanfeld 735 Die potenzielle Nachfrage rechtfertigt es heute nicht, diese Verbindung täglich anzubieten. Der Kanton strebt an, diese Lücke im Angebot mittelfristig zu schliessen. Fahrplanfeld 900 1. Die S25 wird hauptsächlich durch die Kantone Zürich, Schwyz und Glarus bestellt. Das Anliegen zum Ausbau in den Abendrandstunden wird regelmässig vorgebracht. 2. Die Nachfrage für einen zusätzlichen IC3 um 5.39 ab Chur schätzt SBB Fernverkehr als zu tief ein, um diesen Zug anzubieten. Zudem ist diese Fahrplanlage nicht im Netznutzungsplan des BAV gesichert und hat Konflikte mit dem Güterverkehr. 3. Ein Ausbau des Angebots der S12 wird in Absprache mit dem Kanton GR geprüft. Entscheidend für einen möglichen Ausbau ist das Erreichen eines Mindestmasses an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage und die generelle Finanzierungsmöglichkeit der Kantone. 4. Ein Ausbau des Angebote S12 und S4 wird unter anderem mit dem Kanton GR geprüft. Entscheidend für einen möglichen Ausbau ist das Erreichen eines Mindestmasses an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage und die generelle Finanzierungsmöglichkeit der Kantone. 5.1 Durch die Bauarbeiten und den Einspurbereich im Bommersteintunnel sind die Fahrzeiten der IC3 nicht einkürzbar. Des Weiteren ist eine frühere Abfahrt der IC3 ab Zürich infolge des vorausfahrenden IR75 nach Luzern (zwischen Zürich und Thalwil) nicht möglich. Leider können wir die Ankunftszeit in Sargans nicht vorziehen. 5.2 Beim IC3 um 22.38 ab Zürich HB kommt zusätzlich zu Punkt 5.1 noch hinzu, dass dieser bis Ziegelbrücke hinter der S2 (abweichende Haltepolitik) verkehrt und daher erst 23.36 in Sargans ankommt.
153	Wil	privat	80.726	Das Spital sollte sowohl für Besuchende, Patienten und auch für die Mitarbeitenden gut erschlossen sein. Das Fahrplanangebot ist in diesem Bereich ungenügend. Es gibt keine schlanken Anschlüsse in Richtung Thurgau (Weinfelden/Frauenfeld/Littenheid) sowie ins Toggenburg. Auch mit dem neuen Fahrplan sind keine Verbesserungen in Sicht. Diese Tatsache steht im Widerspruch zum Energiekonzept der Stadt Wil, zur Energiestrategie des Kantons und sämtlichen Bemühungen, das Klima mehr zu schonen. Betriebliches Mobilitätsmanagement läuft ins Leere, wenn nur noch auf die grossen Linien gesetzt wird. Die Versetzung der Linienführung im Neulandengebiet baut die Erreichbarkeit des Spitals und Pflegezentrums weiter ab. Ich hoffe, das die Erschliessung des Spitals mit dem ÖV auf den kommenden Fahrplanwechsel noch verbessert wird.	Die Linie 80.726 hat in Wil SG Anschlüsse auf die S1 von und nach St.Gallen sowie auf die S12 von und nach Winterthur. Aufgrund der Netzkonzeption sind die Anschlüsse nach Weinfelden, Frauenfeld, Littenheid und ins Toggenburg mit längeren Umsteigezeiten verbunden. Vom Spital Wil wird mit kurzem Fussweg ebenfalls die Haltestelle Wil Weidle erreicht. Von dort verkehren die Linien 704, 724 und 725 zum Bahnhof Wil. Diese Linien bieten bis auf die S15 nach Frauenfeld schlanke Umsteigebeziehungen in alle Richtungen.
154	St.Gallen	privat	850	Der Sprinter Zürich-St.Gallen wird noch immer nicht durchgehend halbstündlich angeboten, obwohl dies in ZEB so vorgesehen war. Während diverse IC-Routen in den nächsten Jahren zum Halbstudentakt ausgebaut werden, wäre es hier bereits möglich. Es ist nicht verständlich, warum dies dann nicht auch umgesetzt wird. Mit der zeitlichen Nähe des IC 1 und des IC 5 von nur 9 min ab St.Gallen reduziert sich das nutzbare Angebot teilweise auf einen Studententakt, was auf einer Hauptachse klar zu wenig ist.	Das Angebot an schnellen Verbindungen zwischen St.Gallen und Zürich wird mit dem kommenden Fahrplan ausgebaut. Die IC5 oder EuroCity verkehren zur vollen Stunde stündlich und zur halben Stunden zweistündlich ab St.Gallen. Das Angebot zur halben Stunde ab St.Gallen wird von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichen, schnellen Verbindungen ergänzt. Aus Sicht SBB Personenverkehr ist die Nachfrage für einen integralen Halbstudententakt der schnellen Verbindungen St.Gallen – Zürich noch nicht vorhanden.
155	St.Gallen	privat	850	Der letzte Sprinter ab Zürich fährt neu um 20:03. Das ist zwar besser als bisher, aber es ist immer noch zu früh. Die übrigen Züge sind mit sieben Zwischenhalten einfach keine Alternative. Nach Chur fährt der letzte IC 3 nun auch erst um 22:38. Das BAV hält in der FV-Wegleitung auch ganz klar fest, dass der Betrieb bis 23.00 zu gehen habe (letzte Abfahrt um 22.03). Das ist vernünftig, endet das öffentliche Leben doch nicht schon um Acht Uhr. Mit den ICN kann man Kapazitäten neu besser skalieren.	Die Randstunden sowohl am Morgen, wie auch am Abend, sind aus Sicht SBB Personenverkehr nachfrageorientiert gestaltet. Die Betriebszeiten sind in der Wegleitung "Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr" des BAV von 06:00 bis 23:00 festgehalten. Das BAV ermöglicht es SBB Personenverkehr jedoch, sofern die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit dies rechtfertigen, die Vorgaben flexibel anzuwenden. Aus Sicht SBB Personenverkehr ist dieser Umstand erfüllt. Im Gegenzug fährt SBB Personenverkehr im Rahmen der Konzession sehr späte Verbindungen (Beispiel IR13 um 00:17 ab Zürich nach St. Gallen) oder sehr Frühe (Beispiel IR13 um 04.37 ab St.Gallen nach Zürich). Dies ist aus Sicht SBB Personenverkehr eine gute Kompromiss-Lösung, um möglichst früh oder spät noch Verbindungen anbieten zu können. Da der Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben werden muss, würde eine strikte Einhaltung der Qualitätsvorgaben zu Angebotseinbussen in den Randstunden führen.



Amt für öffentlichen Verkehr

156	St.Gallen	privat	international	<p>Das ausgebaute EC-Angebot nach München ist erfreulich. Weniger erfreulich ist, dass das Zielangebot noch ein Jahr auf sich warten lässt. Noch weniger erfreulich ist, dass der erste EC München erst 11.04 erreicht. Das ist zu spät und nicht viel besser als der lahme Dieselzug, der es früher auch immer bis 11.28 nach München geschafft hat. Ein früherer Zug mit Ankunft in München VOR 10.00 muss ergänzt werden. Ausserdem sollte die 4h-Mittagslücke noch gefüllt werden.</p>	<p>Dass die erste Ankunft um 11 Uhr in München für die erste Verbindung relativ spät ist, ist uns bewusst und wurde auch schon zwischen den ÖBB, der DB Fernverkehr AG und den SBB diskutiert. Im Fahrplan 2021 bedeutete eine Vorlegung des ersten EC ab Zürich eine Abfahrt dieses Zuges ab Zürich um 05.03 Uhr früh bzw. ab St.Gallen um 06.06 Uhr, wofür wir keine ausreichende Nachfrage sehen. Durch das Fahrplangefüge zwischen dem bestellten Regionalverkehr und dem eigenwirtschaftlichen Fernverkehr in Deutschland und Österreich sind wir zudem an den 2-hTakt und die dadurch vorbestimmten Abfahrtsstunden gebunden, weshalb ein "Schieben" der Fahrpläne um 60 min leider nicht möglich ist. Die Taktlücke wird mit dem 7. EC-Zugpaar gefüllt sobald die Nachfrageentwicklung den Einsatz eines zusätzlichen Umlaufs rechtfertigt. Die beteiligten Bahnen werden die Auslastung der Züge und die Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Verbindungen dafür im Laufe des Jahres 2021 beobachten und analysieren.</p>
157	St.Gallen	privat	diverse	<p>Die Stadt St.Gallen scheint sich ja in ihrer Rolle als ÖV-Schlusslicht 1. zu gefallen und 2. diese noch ausbauen zu wollen, insbesondere scheint das Ziel zu sein, die Passagiere möglichst herumzuhetzen, sprich unnötigerweise umsteigen zu lassen. Dabei wäre das unnötig.</p> <p>1. Es ist ein Skandal, dass es kaum Durchmesser-S-Bahnen gibt, z. B. ist es unmöglich, von St.Fiden umsteigefrei nach Bruggen und Winkeln zu reisen, obschon folgende Linien verknüpft werden könnten, da sie im Fahrplan zeitlich zusammenfallen und je im HB wenden: -S3 und S5 stündlich -S8 und S1 halbstündlich (Alternative S8 und S1, bzw. S8 und S81, je stündlich)</p> <p>2. Die neue Bieridee, das Postauto 240 nicht mehr bis zum HB laufen zu lassen: Wie kann man, in Corona-Zeiten! die Passagiere vom Postauto in schon volle VBSG-Busse stopfen? Abgesehen von der Komfort-Einbusse..... Ein Erfolgsrezept wird zerstört.</p>	<p>Verknüpfung S3/S5 und S1/S8 Die Linien sind betrieblich miteinander verknüpft. Es muss nicht umgestiegen werden. Der Kunde wird entsprechend im Fahrzeug informiert. Die SBB wurden von den Kantonen mehrfach aufgefordert, diese Verknüpfung in ihren Fahrplansystemen kundenfreundlicher und besser verständlich darzustellen. Die Forderung wurde im Zuge des Fahrplanverfahrens 2021 nochmals an die SBB herangetragen.</p> <p>Linie 240 Die Funktion der Linie 240 liegt hauptsächlich in der schnellen Verbindung zwischen der Region Rorschach und dem Osten sowie dem Zentrum der Stadt St.Gallen zur Hauptverkehrszeit. Einzige Ausnahme der Linienfunktion bildet die Haltestelle Mörschwil Riederer, welche nur durch die Linie 240 bedient wird. ÖV Kunden aus der Region Rorschach sollen den Hauptbahnhof St.Gallen über die Bahn erreichen und nicht mit der Linie 240. Heutige Fahrgäste der Linie 240 in der Stadt St.Gallen weichen neu auf den Stadtbus aus. Die Einkürzung der Linie 240 bis zur östlichen Altstadt hilft somit der Funktionstrennung und entlastet den Korridor Marktplatz-Bahnhof um einige Busse. Dies hilft dem gesamten ÖV System. Die Vorteile des neuen Konzepts überwiegen die Nachteile für eine geringe Anzahl Fahrgäste. Mit den neuen Fahrplanzeiten und der Einkürzung der Linie 240 bis zur Kantonsschule kann ein Fahrzeug eingespart werden. Im neuen Konzept wäre die Weiterführung der Linie 240 an den Bahnhof St.Gallen daher mit hohen Kosten verbunden und würde kaum einen Nutzen aufweisen.</p>
158	St.Gallen	SP St.Gallen	diverse	<p>Die SP des Kantons St.Gallen bedankt sich bei der Regierung für die Möglichkeit, eine Vernehmlassungsantwort zum Fahrplanwechsel 2021 abgeben zu können.</p> <p>St.Gallen als Metropolitanregion St.Gallen-Bodensee muss weiterhin Teil der Paradenstrecke. Die SP bewertet die vorgesehene weitere Stärkung der Achse München-St.Gallen-Zürich als sehr positiv und richtungsweisend für die Zukunft. Zur Stärkung gehört eine weitere Verdichtung des Fahrplans sowie (endlich) die Einführung von modernem Niederflurrollmaterial auf der Paradenstrecke St.Gallen-Zürich(-Bern-Genf). Dies ist aus Sicht der SP für die Bedeutung St.Gallens als Zentrum der Metropolitanregion St.Gallen-Bodensee zentral. Indes: Erst mit dem Ausbauschritt 2035 wird Bahn 2000 auch für St.Gallen Realität werden: Als letzte grosse Schweizer Stadt soll auch hier der Vollknoten Realität werden. Dass es zu derartigen Verzögerung kommen konnte, ist für die SP SG irritierend. Die SP fordert die Fahrplanverantwortlichen bei Bund, Kanton und SBB auf, diesem Ausbauschritt die gebührende Beachtung zu schenken und Zwischenschritte schon für die nächsten Jahre vorzusehen. In einer Übergangszeit könnte mit Optimierungen bei der Fahrplanung, Absprachen mit dem ZVV und der Routenwahl (via Wallisellen) die Fahrzeit des Sprinters auf knapp über 50 Minuten reduziert werden. Das wäre für die erste Phase positiv und deshalb anzustreben. Dies auch vor dem Hintergrund, weil dadurch die S-Bahn im Korridor (Wil -) Gossau – St.Gallen (-Rorschach) mit einem verbesserten Angebot in Richtung Viertelstundentakt ihre Funktion noch besser wahrnehmen könnte. Mit der Führung des Sprinters über Wallisellen könnte eine Beschleunigung erreicht werden, die eine Verbindung nach Zürich von unter einer Stunde auch bei einem Halt in Wil ermöglichen würde. Damit das Vollknotenprinzip (Ankunft vor .00 resp. .30 und Abfahrt nach .00 resp. .30) vollständig eingeführt werden kann, braucht es aber eine weit bessere Fahrplanstabilität als aktuell gegeben. Bereits in den Diskussionen um den Ausbauschritt 2035 brachten die (damalige) StänderätInnen Karin Keller-Sutter und Paul Rechsteiner dies in die Vorlage ein: Mit einer Korridorstudie sollen die für die Stabilität des Vollknotens notwendigen Investitionen insbesondere zwischen Winterthur und St.Gallen eruiert werden. Eine rasche Initialisierung der Korridorstudie gemäss AS 2035 ist im Hinblick auf die Vorbereitung des Ausbauschrittes 2040 für die parlamentarische Beratung (voraussichtlich ab etwa 2024) in einem weiteren Schritt von grosser Bedeutung. Weitere Fahrplanausbauten auf verschiedenen anderen Linien werden von der SP positiv bewertet. Ebenso der Wegfall des Nachtzuschlags ab dem Fahrplanwechsel im Dezember.</p> <p>Zu den einzelnen Verbindungen: Stärkung des (internationalen) Fernverkehrs Der EC München-St.Gallen-Zürich wird in den nächsten Jahren markant beschleunigt. Er symbolisiert sozusagen das Rückgrat der Verbindungen für St.Gallen. IC1 und IC5 «Sprinter»: Die Beschleunigung auf der Linie St.Gallen-Zürich ist positiv. Für die SP darf sie aber nicht auf Kosten der VelofahrerInnen und Familien gehen. Heute stellt der IC1 mit den IC-2000-Kompositionen die schnelle Verbindung sicher. Diese ist, da Niederflur, für VelofahrerInnen, aber auch für Reisende mit viel Gepäck und für Eltern mit Kinderwagen der perfekte Fernreisezug. Die neue schnelle Kurs nach Zürich wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember mit ICN-Kompositionen geführt – kein Niederflur-Rollmaterial. Velos können nur in beschränkter Anzahl und nur auf Vorreservation mitgeführt werden. Das stellt aus Sicht der SP eine klare Verschlechterung dar. In direkter Konsequenz fordert die SP, dass der IR13 zwingend mit Fernverkehr-Doppelstockzügen (FV-Dosto) zu führen ist. Niederflurkompositionen sind hier zwingend, sonst droht neben IC5 (ICN) und EC (Eurofima/EW-</p>	<p>Instabiler internationaler Fernverkehr Mit dem stetigen Ausbau des S-Bahnangebotes im Perimeter des ZVV, der Sicherung von Trassenkapazitäten für den Güterverkehr in den Netznutzungsplänen des BAV sowie dem Ausbau des Fernverkehrs in der Ostschweiz allgemein, ist ein Fahrplangefüge entstanden, das es nötig macht, auch die Züge der EC-Linie Zürich-München in den Takt zu integrieren. Die taktüberlagerte Führung, wie bisher umgesetzt, ist definitiv nicht mehr möglich.</p> <p>Zur Forderung IC1 und IC 5 Die Beschleunigung zwischen St.Gallen und Zürich kann nur durch den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik (ICN und ETR610) realisiert werden. Diese können auf der Strecke zwischen St.Gallen und Wil SG die zahlreichen Kurven mit einer höheren Geschwindigkeit befahren. Daher kann die SBB auf diesen Zügen kein doppelstöckiges Rollmaterial einsetzen. Die SBB bestätigen, dass die IR13 integral mit Fernverkehrs-Dosto verkehren. Ebenfalls werden auf den IC1 mehrheitlich Fernverkehrs-Dosto eingesetzt. Wo dies nicht der Fall ist, greifen wir auf die bewährten IC2000-Doppelstock-Kompositionen zurück. Die Zuverlässigkeit der Fernverkehrs-Dosto hat sich seit der Inbetriebnahme deutlich gesteigert. Zusammen mit Bombardier arbeitet die SBB weiter daran, die Betriebsstabilität weiter zu steigern.</p> <p>Internationale S-Bahn Entsprechende Planungen laufen, können aber noch nicht im Fahrplan 2021 umgesetzt werden.</p> <p>Viertelstundentakt Winkeln/Bruggen An den Bahnhöfen halten die S1 und die S5 je im Halbstundentakt. Es ist unklar, wie sich so die im Schreiben prognostizierte Lücke von dreiviertel Stunden ergeben soll.</p> <p>Taktlücken S5 Das kantonale Gesetz und die kantonale Verordnung zum öffentlichen Verkehr verlangen das Erreichen von Mindest- und Zielvorgaben bei der Wirtschaftlichkeit, bevor Ausbauten getätigt werden können. Diese Vorgaben werden zurzeit nicht erreicht.</p> <p>Korridor Rorschach-St.Gallen Langfristig verkehren zwischen Rorschach und St.Gallen vier S-Bahn-Züge je Stunde. Ein sauberer Viertelstundentakt dieser Züge ist aufgrund der Belastung (Internationaler Fernverkehr, nationaler Fernverkehr, Güterverkehr, S-Bahn) und der unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieser Züge nicht möglich.</p> <p>Südlicher Teil des Kantons: Die SOB setzt auf der S6 Rapperswil - Schwanden moderne Fahrzeuge des Typ Flirt ein. Dadurch wird eine Linienverknüpfung in Rapperswil Richtung Einsiedeln möglich, was in Rapperswil den perrongleichen Umstieg auf die S5 Richtung Uster/Zürich in beiden Fahrrichtungen ermöglicht. Weitere Angebotsverbesserungen im Rahmen der S-Bahn Obersee sind möglich, sobald die Infrastrukturausbauten im Raum Uznach - Schmerikon, welche derzeit durch Einsparungen blockiert sind, erfolgt sind.</p> <p>Darstellung durchgehender S-Bahn-Linien Die Rückmeldung wurde an die SBB weitergeleitet. Danke für den Hinweis.</p>



			<p>IV-Wagen) ein Komfortabbau. Die Frage ist also: Ist das Update der neuen bislang problembehafteten Bombardierzüge bis zum Fahrplanwechsel erfolgreich umgesetzt? Der Fahrplanwechsel bringt insgesamt mehr schnelle Verbindungen. Zudem ist die Durchbindung der «St.Galler-Züge» durch den unterirdischen Bahnhof Zürich Löwenstrasse positiv: Diese Verkehrsführung wird ausgezeichnete Verbindungen vom schnellen IC5 nach Bern hervorragende Umsteigemöglichkeiten garantieren, der nachfolgende Zug nach Bern folgt im Blocktakt auf demselben Gleis.</p> <p>Interregio/Regio: Randzeiten ausgebaut Zufrieden ist die SP über die häufigeren Verbindungen an den Randzeiten für die Frauenfeld-Wil-Bahn, sowie auf den Achsen Chur-St.Gallen-Zürich und Konstanz-St.Gallen.</p> <p>Warum noch immer keine internationale S-Bahn im Rheintal? Keine Verbesserungen hingegen bringt der neue Fahrplan auf der Ebene der S-Bahn im Rheintal: Insbesondere fehlt hier die internationale Perspektive. Aktuell herrscht ein Stillstand zwischen Buchs-Feldkirch-Bludenz. Die S-Bahn von Buchs übers Fürstentum Liechtenstein ins Vorarlberg (FLACH) soll 2027 mit über 100 Mio. Franken ausgebaut werden. Vorgezogene Verbesserungen scheinen mit der bestehenden Infrastruktur hingegen nicht machbar. Die internationale Perspektive fehlt zudem auf dem weiter nördlich liegenden Grenzübergang von St.Margrethen: Aus Sicht der SP ist es höchst bedauerlich, dass die S-Bahnkompositionen der ÖBB im Schweizer Grenzort kehren und nicht etwa in Form der S3 nach St.Gallen-Weinfelden durchgebunden werden. Um hier motorisierten Grenzverkehr nachhaltig zu reduzieren und die PendlerInnen auf die Schiene zu bringen, wäre eine direkte Verbindung St.Gallen-Rorschach-St.Margrethen-Bregenz-Lindau auf dem Niveau einer S-Bahn wichtig. Eine Alternative zur Verbindung nach St.Gallen könnte eine S-Bahn rund um den Bodensee sein, wie sie seit dem 150-Jahr-Jubiläum der Seelinie letztes Jahr aufgegriffen wurde. Ein spürbarer Komfortgewinn wäre nur schon, wenn überall in der St.Galler Grenzregion wenigstens ÖBB-Billete gelöst werden könnten; heute muss in St.Margrethen nachlösen, wer über den Rhein will. Noch immer fehlt in der wirtschaftlich so nah zusammengerückten Ostschweiz eine internationale S-Bahn wie sie in den Grossräumen Genf, Lugano und Basel längst selbstverständlich ist. Dass in diesen Grossräumen zum Teil auch massiv in die grenzüberschreitende Infrastruktur investiert wird, um den Pendler- und Grenzverkehr auf der Strasse zu minimieren, in der Ostschweiz aber de facto Denkstillstand herrscht, ist für die SP bedenklich.</p> <p>S-Bahn St.Gallen: Weiterhin kein ¼-Stundentakt der S-Bahn in St.Gallen Einer der weitaus grössten Makel des neuen Fahrplans ist, dass es im Zentrum der Metropolitanregion St.Gallen-Bodensee noch immer keinen vollwertigen ¼-Stundentakt geben wird. Nominell gibt es viele Halte in St.Gallen Winkeln und Bruggen – aber jeweils nur 7 Minuten versetzt und danach mit einer dreiviertelstündigen S-Bahn-Flaute. Eine weitere Beschleunigung des IC5, etwa dank der Verkehrsleitung über Wallisellen und damit direkter und ohne Halt am Flughafen Zürich, könnte für die St.Galler Stadtbahn einen etwas ausgeglicheneren S-Bahnverkehr ermöglichen. Wenngleich dadurch kein sauberer ¼-Stundentakt möglich wird, sind doch Infrastrukturbauten in zweistelliger Millionenhöhe nicht nötig dafür. Die Verbesserungen für PendlerInnen lägen auf der Hand; die Quartierbahnhöfe könnten so die Funktion von Hubs übernehmen und die Strasse würde massiv entlastet werden. Eine weitere Verbesserung wäre möglich, wenn die S5 konstant und nicht nur während der Rushhours im Halbstundentakt zwischen Weinfelden-Bischoffzell-St.Gallen fahren würde. Heute endet sie in den Zwischenzeiten in Bischoffzell; ein unterbrochener Takt ist immer schlecht. Ebenso wie eine uneindeutige Zugsbezeichnung. Wenn die Realität besser als der Fahrplan ist, sollte dies auch an den Anzeigetafeln und im Zug sichtbar sein! Wer von Schaffhausen über St.Gallen bis Wil und umgekehrt reist, kann in St.Gallen sitzen bleiben. Die S8 ändert in St.Gallen aber den Namen und heisst ab hier S1. Im Fahrplan ist gar «umsteigen» notiert. Das gleiche gilt auf der Strecke Weinfelden-St.Gallen-St.Margrethen und umgekehrt. Auch hier kann man sitzen bleiben. Die S5 ändert in St.Gallen aber den Namen in S3. Und im Fahrplan heisst es wiederum «umsteigen». Daran ändert sich im neuen Fahrplan nichts. Lediglich die Abfahrtszeiten ändern um wenige Minuten und der Aufenthalt in St.Gallen dauert leicht länger: 7 statt 6 Minuten.</p> <p>Sanierung der Stadtautobahn: Taugliches Konzept zum Auffangen des Mehrverkehrs auf der Schiene fehlt Die SP fordert ein realistisches Konzept für den öV-Mehrverkehr der aufgrund der Sanierung der alten Stadtautobahn unweigerlich kommen wird. Die Stadt St.Gallen steht vor der mehrjährigen Sanierung der Stadtautobahn und dem anschliessend beabsichtigten Bau einer dritten Röhre durch den Rosenberg. Der motorisierte Individualverkehr MIV droht auf dem Stadtgebiet unkontrolliert in die Höhe zu schnellen. Astra, Kanton und Stadt sprechen von einer MIV-Abnahme von mindestens 10%, um das Stauchaos zu vermeiden. Das Mehr an Fuss, Velo, E-Bike und Bus wird als Alternative nicht ausreichen. Eine Stadtbahn im ¼-Stundentakt würde hingegen entscheidend helfen.</p> <p>Korridor Rorschach-St.Gallen aufwerten Die ¼-Stundentakt-Forderung erhebt die SP auch für den Raum Rorschach. Nur ab Rorschach-Hauptbahnhof gibt es diesen ¼-Stundentakt heute schon. Dort aber sind merklich geringere Besucherfrequenzen zu verzeichnen. Ab Rorschach-Stadt bleibt auch mit dem Fahrplanwechsel der sogenannte Hinketakt bestehen: Der Schnellzug hält nicht im Stadtbahnhof. Dies obwohl derzeit der Bahnhof Rorschach-Stadt zu einem vollwertigen Bahnhof ausgebaut wird, inklusive einer Velo- und einer Fussgänger-Unterführung. Diese Forderung drängt.</p> <p>Zum Kantonssüden: Die S-Bahn Obersee im Wahlkreis See-Gaster erfährt nur eine unwesentliche Veränderung mit dem Wechsel des Services von der SBB zur SOB. Das neu eingesetzte Rollmaterial ins Glarnerland wird mit FLIRT-Kompositionen nicht wesentlich besser sein als heute mit den NPZ- oder Domino-Zügen. Neue TRAVERSO-Züge werden die SOB zudem auf den stark touristisch ausgelegten und beworbenen Verbindungen des Voralpenexpresses und des Treno Gottardo einsetzen. Dass diese über kein Fotoabteil mit</p>	<p>Die übrigen Anliegen sind nicht Gegenstand des Fahrplanverfahrens 2021.</p>
--	--	--	---	--



				<p>Fenster zum Öffnen verfügen, ist aus der Sicht der SP verständlich. Die Rhätische Bahn hatte vor einigen Jahren auf ganz ähnlichen, modernen «Stadler-Zügen» für die Albula- und Berninastrecke solche bei Familien beliebten Abteile eingeführt.</p> <p>Infrastruktur pflegen – Umdenken ermöglichen Die SP fordert Bund, Kanton und Gemeinden auf, weiterhin für moderne, helle und umsteigefreundliche Bahnhöfe besorgt zu sein. Umsteigen heisst für die SP vor allem im Sinne einer klugen Mobilität die Schaffung von grossen aber auch ganz kleinen Hubs mit Auto- und Veloparkplätzen und mit weiteren Anschlüssen an den regionalen Nah- und Nächstverkehr.</p>	
159	Uzwil	Gemeinde	850	<p>Erwägungen des Gemeinderates:</p> <p>1. Der Gemeinderat brachte in der Vergangenheit verschiedentlich Verständnis dafür auf, dass ein Halt am Bahnhof Algetshausen-Henau aufgrund von übergeordneten internationalen Verkehrsverbindungen (Euro City) oder nationalen Verkehrskonzepten (Fernverkehr, Güterverkehr) nicht möglich schien. Mit einem zusätzlichen Erhalt der S1 in St. Gallen-Bruggen befindet sich die Diskussion jedoch auf der Ebene des Bahnhofs Algetshausen-Henau. Die Verkehrszahlen zeigen deutlich, dass der Bahnhof Algetshausen-Henau seinerzeit höhere Frequenzen hatte als andere Bahnhöfe, die im selben Kontext (z. B. Räfis) geschlossen werden mussten, teils mehr als doppelt so hohe. Wären bereits damals diese Zahlen bekannt gewesen, wäre der Widerstand in der Gemeinde Uzwil wohl höher gewesen. Die Regierung schreibt in ihrer Antwort auf die einfache Anfrage 61.1828 selbst, dass ein Halt am Bahnhof Bruggen sich wirtschaftlich nicht begründen lasse. Die Angebotsziele würden nicht erreicht. Indem sie diesen Halt trotzdem machen will, müssen andere Gründe dafür vorliegen. Diese sind nicht ersichtlich. Das Quartier Bruggen verfügt über als 20 Verkehrsverbindungen je Stunde ins Stadtzentrum. Die S1 und die S5 lassen sich nicht wie angestrebt zu einem Viertelstundentakt organisieren: die S5 folgt der S1 in einem Abstand von 5 Minuten. Das bedeutet, dass gar kein zusätzliches Fahrgastpotenzial abgeschöpft werden kann. Dies im Unterschied zu einem Halt am Bahnhof Algetshausen-Henau, der durchaus neues Fahrgastpotenzial auf die S1 bringt. Kommt hinzu, dass der Raum Algetshausen für die Gemeinde Uzwil mit dem Bahnhof eine hohe Bedeutung für die raumplanerische Entwicklung haben könnte. Die hohen Wachstumszielsetzungen für Uzwil, das gemäss kantonalem Raumkonzept über 20 ha Bauland einzonen könnte bzw. müsste, sind ohne Algetshausen kaum zu erreichen. Zudem ist die Gemeinde interessiert an attraktiven, gut erschlossenen Wohnlagen, um auch im Steuerwettbewerb mit Orten wie Wil, Zuzwil oder Oberbüren nur einigermassen mithalten zu können.</p> <p>2. Der Ersatzbus 729 macht auf dem Gemeindegebiet von Uzwil fünf Halte, nur zwei davon (Post Henau/Looäcker und Oberstetten) sind zusätzlich bzw. würden der Wiedereröffnung des Bahnhofs zum Opfer fallen. Auf den Bus könnte die Gemeinde Uzwil deshalb gut verzichten. Er erfüllt keine weiteren wichtigen Erschliessungsaufgaben. Der Bus hat in Wil öfters Anschluss-Probleme und kann den Fahrplan nicht einhalten. Würde die Linie 729 in Schwarzenbach Richtung Jonschwil oder Oberuzwil weitergeführt, könnte dort mehr Fahrgastpotenzial abgeholt werden.</p> <p>3. Ein Halt in Algetshausen-Henau scheint technisch machbar - das zeigt auch die Kurz-Studie der SBB von 2017. Wie Claudio Büchel in seiner Kurzbeurteilung feststellt, hat das Fahrregime mit dem Güterverkehr, seit der Kurz-Studie der SBB geändert. Allenfalls müssten zusätzliche Unterlagen konsultiert werden, um die Lösung zu konzipieren. Es scheint, dass es auch vom politischen Willen abhängt, ob der Halt in Algetshausen-Henau einem Halt in St. Gallen-Bruggen vorgezogen werden können. Für die Wiedereröffnung des Bahnhofs Algetshausen-Henau ein politisches Statement mehrerer Mitglieder der Regierung - vergleichbares gibt es für den Bahnhof St. Gallen-Bruggen nicht. Wenngleich die Flugebenen unterschiedlich sind, so hat die Region St. Gallen-Bodensee mit der Verkürzung der Fahrzeit zwischen St. Gallen-und Zürich ein politisch motiviertes Ziel auch auf Kosten der Region Wil durchgesetzt. Dies nicht zur Freude der Region Wil, letztlich wurde diese Zielsetzung jedoch von der Region mitgetragen, wie das auch Bruno Cozzio in seinem Statement im Kantonsrat zum Ausdruck gebracht hat.</p> <p>4. Für den Fall, dass die Fahrlage der S5 einer Wiedereröffnung des Bahnhofs Algetshausen-Henau zuwiderläuft, so ist zu bedenken, dass der Thurgauer Bahnhof Guntershausen, der in der ähnlichen Liga anzusiedeln ist, für den Verkehrsknoten Wil grössere Schwierigkeiten bereitet. Seitens des Kantons Thurgau war man bisher nicht bereit, beim Bahnhof Guntershausen Konzessionen zu machen, obwohl er grosses «Störungspotenzial» hat. Es stellt sich damit die Frage, inwieweit die St. Galler Regierung nur freundlich auf die Thurgauer Anliegen im Zusammenhang mit der S5 reagieren muss. Unter Umständen ergeben sich auch neue Möglichkeiten zur Organisation des Knotens Gossau, wenn die S5 dort gewendet würde.</p> <p>5. Der Bahnhof St. Gallen-Bruggen ist überhaupt nicht behinderten tauglich. Das ist der Bahnhof Algetshausen-Henau zwar auch nicht 100-prozentig. Wenn es möglich ist, an einem schlechter ausgerüsteten Bahnhof zusätzlich zu halten, kann man auch in Algetshausen-Henau halten.</p> <p>Beschluss: Die Regierung wird aufgefordert, den Bahnhof Algetshausen-Henau ab dem Fahrplan 2021 mit der S-Bahn bedienen zu lassen.</p>	<p>Gemäss kantonalem Raumkonzept sind die Ortsteile Algetshausen und Henau dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet. Die Siedlungsentwicklung hingegen muss gemäss Konzept primär im urbanen Verdichtungsraum, zu welchem Uzwil, Oberuzwil und Niederuzwil gehören, stattfinden. Damit wird die Zersiedelung wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>