



Antworten auf Begehren Fahrplanentwurf 2022

ID	Ort	Gruppe	Linie	Begehren	Antwort Kanton
4	?	privat	850/880	<p>Seit Dezember 2020 schlechter anschluss in St. Gallen nach Zürich mit S2 Heerbrugg ab 00.14 ank. 00.50 St.Gallen keine anchluss next S4 Heerbrugg ab 00.45 ank. 00.20 St.Gallen keine anchluss was ist das für eine Fahrplan Bastlerei fertig spiele wie Modelleisenbahn Sie arbeite Bahn 1:1 Kunden ärger zwischen Winterthur und St.Gallen mit weitere Fahrt richtung Sargans Regio Express ersatz Wil /Uzwil / Flawil / Gossau SG statt IC/IR halt</p> <p>linie 880 Heerbrugg -Sargans alltag verspätung anchluss in Sargans katastrophe nur rennen kurzweg soll auf gleis 3 oder 4 IC nach Zürich</p> <p>Ab Zürich gleiche theater ab. 38 jede tag +1 +2 ank. +5 in Sargans mehr mal anchluss gebrochen</p> <p>In Sargans IR 13 nach Buchs SG soll alle gleis 6 abfahren statt mehr mal gleis 7</p> <p>im Januar 2021 wo so viel schneit ganz strecke sg-zh blockiert in St.Gallen kein personal von SBB nur Lautsprache durchsagen au perron</p> <p>bus linie 301 von Heerbrugg - Altstätten SG wenn korrekt fahrplan von Montag bis Sonntag morgen bis abend gleiche abfahrt zeit wie Bahn nicht wie jetzt 4 bus werkstage sa 3 bus so 2 bus</p>	<p>Die S2 hat 8 Minuten nach Ankunft in St. Gallen jeweils Anschluss auf den stündlichen IC5 Richtung Zürich HB–Genève–Aéroport. Die S4 hat zweistündlich Anschluss an den Eurocity Richtung Zürich HB innerhalb von 9 Minuten. Umgekehrt funktionieren die Anschlüsse ebenfalls. Zudem besteht mit dem IR13 eine direkte Verbindung von Heerbrugg nach Zürich.</p> <p>Der Anschluss des IR13 in Sargans an den IC3 und umgekehrt, entspricht nicht den Qualitätsanforderungen von SBB und Kanton. Der Anschluss ist bei den operativen Stellen täglich unter Beobachtung. Aufgrund der Fahrplankonstellation im St. Galler Rheintal mit den Einspurstrecken sowie dem engen Fahrplankorsett zwischen Ziegelbrücke–Pfäffikon SZ–Zürich HB, ist auch der IC3 eingeschränkt – mit den aktuellen Bauarbeiten am Bommerstein-Tunnel noch mehr. Das führt dazu, dass die SBB leider mit dem IC3 und IR13 nur Verspätungen bis 2 Minuten abwarten können, ohne weitere Anschlüsse zu gefährden und Verspätungen zu übertragen.</p> <p>In Sargans können leider nicht alle IR13 ab dem Gleis 6 verkehren. Die 300 Meter langen Züge in Fahrtrichtung St. Gallen müssen infrastrukturbedingt ab Gleis 7 verkehren. Das sind aktuell zwei Züge (5.36 und 16.36 ab Sargans).</p> <p>Der Fahrplan der Linie 301 ist mehrheitlich auf die Anschlüsse am Bahnhof Heerbrugg und Altstätten ausgerichtet. Die Kosten für eine Ausweitung des Fahrplans auch am Wochenende übersteigen derzeit bei weitem die zu erwartenden Erlöse. Auf eine Ausweitung des Fahrplans am Wochenende wird deshalb derzeit verzichtet.</p>
5	?	privat	880	<p>Endlich haben Sie es verstanden, dass es problemlos möglich ist, die S3 nach HEBG zu verlängern. Dies ist überaus begrüssenswert. Bitte führen Sie dieses Angebot gleich täglich ein, und nicht nur für zwei Bau-Wochenenden.</p>	<p>Ein Baustellenfahrplan ist nicht vergleichbar mit einem ganzjährigen Fahrplan, in welchem auch der Güterverkehr berücksichtigt werden muss. Im vorliegenden Baustellenfahrplan war das nicht der Fall. Mit Einführung des zweiten REX ab Fahrplan 2025 verschieben sich die Fahrzeiten um einige Minuten. Die Wendezeit in St.Margrethen beträgt dann noch vier Minuten, was nicht zur Fahrt nach Heerbrugg und zurück reicht.</p>
6	?	privat	880	<p>Durch eine Verlängerung der S2 nach Oberriet wäre eine massive Angebotsverbesserung möglich, ohne für einen zusätzlichen Umlauf zahlen zu müssen. Dazu muss die Abfahrt in Heerbrugg auf die Minute 44 vorverlegt, womit die Ankunft in Oberriet zur Minute 55 zu stehen kommt, in Gegenrichtung Abfahrt zur Minute 04. Vielen Dank im Voraus.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen ist ebenfalls bestrebt, die S2 bis mindestens Oberriet zu verlängern. Die einspurige Strecke Altstätten–Oberriet verhindert eine Verlängerung, da die Kreuzung mit dem IR13 auf diesem Abschnitt erfolgen müsste.</p>
7	?	privat	880	<p>Mit Erschrecken stelle ich fest, dass sie die S2 in Richtung SG 2 Minuten in St.Margrethen parkieren. Dabei hat die S2 schon mehr als genug Fahrzeireserven in ihrem Zuglauf. Von daher ist dieses Vorgehen total unnötig und gefälligst zu unterlassen! Vielen Dank im Voraus.</p>	<p>Die Anpassung der S2-Abfahrt in St.Margrethen ergibt einen integralen Halbstundentakt S2/S4. Damit können die Anschlussverbindungen optimiert werden. Mit der Einführung des zweiten REX ab Fahrplan 2025 gleichen sich die Fahrzeiten der beiden S-Bahn-Linien dann automatisch an.</p>
8	Mols	privat	900	<p>Mit dem Wegfall des Bahnhofs Mols im Jahr 2022. Habt ihr nicht berücksichtigt, dass es auch leute gibt die um 5.15 zur arbeit müssen. Den bus habt ihr so nicht an den fahrplan des zuges angepasst. Da ich kein auto besitze bin ich nun in mols gestrandet, bis um halb 7. Bitte korrigiert das.</p>	<p>Der Bahnersatz für den wegfallenden Bahnhalt in Mols wird in die Buslinie 444 integriert. Geplant ist die Anbindung von Mols an sämtliche S4-Kurse via Walenstadt.</p>



9	Chur	privat	900	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>der Ausbau der IC3 ist grundsätzlich zu begrüssen. Auch der neue RE halt des Zuges nach Ilanz - Disentis in Domat/ Ems ist sehr zu begrüssen sowie die Einführung des neues RE Chur - Thusis -Chur mit Halt in Domat/Ems, Bonaduz und Rhäzüns finde ich sehr gut.</p> <p>Allerdings ist die Fahrzeit der IC / ICE Chur - Zürich zu langsam. Die Umsteigezeit zwischen dem RE Chur - Disentis -Chur beträgt nur 3 Minuten in Chur und ist sehr knapp. Auf die zusätzlichen RE Chur - Ilanz (Disentis) bestehen teilweise keine Anschlüsse in Chur, da die Umsteigezeit der IC / ICE nur 2 Minuten beträgt auf den z.B. 16.25, 17.25, 18.25 nach Ilanz -(Disentis) resp. auf den 17.35 von Ilanz.</p> <p>Eine generelle Fahrzeitreduktion der IC / ICE Chur -Zürich auf 72 Minuten ist erforderlich, um die Anschlüsse auch in Sargans mit nur 3 Minuten Übergangszeit auf den IR von resp. nach ST. Gallen zu verbessern. Zusätzlich würde so auch ein Anschluss in Landquart vom xx.07 IC / ICE auch auf die S-Bahn nach Schiers resp. von Schiers möglich.</p> <p>Nach der Sanierung des Bommersteintunnels ist eine Systemfahrzeit der IC / ICE Zürich - Sargans von 53 Minuten zu realisieren, damit alle Anschlüsse hergestellt werden können. Auch die Fahrzeit der IC / ICE sollten immer gleich lang sein, nicht mal 8 mal 9 oder gar 10 Minuten zwischen Chur und Landquart. Die Fahrzeit aller IC 3 sollte zwischen Chur - Landquart 8 Minuten betragen, bei dem IR und RE Zügen auch höchstens 9 Minuten, auch bei Gleiswechsel in Landquart, wie der St. Galler IR dies machen muss.</p> <p>Aus meiner Sicht müsste der längst überfällige Doppelspurausbau Mühlehorn - Murg inkl. Geschwindigkeitserhöhung auf mindestens 120 km/h oder besser 160 km/h wie im Kerenzerbergtunnel sobald wie möglich in Angriff genommen werden. Gemäss meinen Berechnungen wäre es möglich, die Anschlüsse in Murg zwischen der S4 auf den Glarner Bus zu realisieren!</p> <p>Die heutige Strecke ist Linienmässig und Geschwindigkeitsmässig (75 - 80km/h ) eine sehr grosse Schwachstelle und bremst alle Züge nur aus!</p> <p>Auch die Station Mühlehorn sollte so schnell als möglich aufgehoben werden und der Glarner Bus nach Murg verlängert werden um dort die Anschlüsse an die S4 nach Sargans resp. von Sargans her zu stellen.</p> <p>Aus meiner Sicht wäre auch eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Walenstadt und Sargans auf 160 km/h zu prüfen und allenfalls zu realisieren.</p> <p>Währenddessen andere Einspurschwachstellen im SBB Netz im Wallis längst realisiert wurden, resp. am Bielersee bis ca. 2025 realisiert werden warte die Linie Chur - Zürich seit Jahren auf eine durchgehende Doppelspur und schnellere Fahrzeiten.</p> <p>Mein Vorschlag für die Zukunft der IC3 Linie sähe so aus betreffend den Fahrzeiten (der ST. Galler IR würde in Chur neu xx.47 ankommen):</p> <p>Zürich ab xx.37 resp. xx.07 die RJ nach Wien würden zur xx.40 abfahren wie heute  Sargans an xx.30 resp. xx.00 die RJ nach Wien würden zur xx.35 abfahren in Sargans  Sargans ab xx.31 resp. xx.01  Landquart an xx.39 resp. xx.09  Landquart ab xx.41 resp. xx.11  Chur an xx.49 resp. xx.19</p> <p>umgekehrt:</p> <p>Chur ab xx.10 resp. xx.40  Landquart an xx.18 resp. xx.48  Landquart ab xx.20 resp. xx.50  Sargans an xx.28 resp. xx.58  Sargans ab xx.29 resp. xx.59 die RJ von Wien würden zur xx.27 in Sargans abfahren und xx.20 in Zürich ankommen wie heute  Zürich ab xx.22 resp. xx.52 (Ankunftszeit xx.52 in Zürich HB ist möglich, da der IR aus Luzern xx.50 in Zürich HB eintrifft)</p> <p>Mit meinen Vorschlag würde sich die Umsteigezeit in Sargans verbessern zwischen dem IC 3 und dem IR von St. Gallen resp. nach St. Gallen. Auch in Landquart würden die Anschlüsse auf die S1 regulär und Malans resp. Grösch bekämen neu halbstündliche Anschlüsse an den IC / ICE von Zürich resp. nach Zürich.</p> <p>Auch in Chur wäre die Umsteigezeit zwischen dem IC 3 auf den RE nach resp. von Disentis viel besser und neu wäre der Anschluss auf die zusätzlichen RE nach Ilanz (-Disentis) resp. von dort auch möglich, da ich gelesen habe, dass ein Halbstudentakt Chur - Ilanz geplant ist.</p> <p>In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen an Sie:</p> <p>Wann wird der Halbstudentakt Chur - Ilanz eingeführt, resp. wann wird die ganze Linie Scoul - Disentis auf neues Rollmaterial umgestellt (Allegra resp. Capricornzüge)?</p> <p>Wird sich der Kanton Graubünden / St. Gallen für einen Doppelspurausbau am Walensee inkl. Beschleunigung der Fahrzeiten Zürich - Chur einsetzen?</p> <p>Unterstützt der Kanton Graubünden / St.Gallen auch die von mir vorgeschlagene Geschwindigkeitserhöhung Sargans - Walenstadt auf 160 km/h?</p> <p>Was denken sie zu den von mir vorgeschlagenen Fahrzeiten der IC / ICE für die Strecke Chur - Zürich?</p> <p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung.</p>	<p>Die Anliegen, die die RhB betreffen, werden durch den Kanton Graubünden beantwortet.</p> <p>Der Kanton St.Gallen strebt ebenfalls eine Beschleunigung des Bahnverkehrs zwischen Zürich, Sargans und Landquart-Chur an, um die Anschlüsse zu stabilisieren und neue Reiseketten zu ermöglichen. Das Beschleunigungspotenzial wird aktuell im Auftrag der Kantone St.Gallen und Graubünden durch die SBB ermittelt. Sobald die Resultate vorliegen, werden gemeinsam mit dem Bund und der SBB Möglichkeiten zur Finanzierung der Beschleunigungsmassnahmen gesucht.</p>
10	?	privat	880	<p>11031 wird durch 28903 bereitgestellt, der direkt ab RSGB aus der Abstellung losfährt. Deshalb ist es problemlos möglich, in Staad und Rheineck auch zu halten. Wenn man bedenkt, dass die Komposition dann ewigs in Altstätten rumsteht um dort 11033 zu werden, macht es Sinn, 11031 schon in Rorschach an einem Perron bereitzustellen und starten:</p> <p>Rorschach ab 4:30  Staad ab 4:32  Rheineck ab 4:35  St.Margrethen ab 4:38</p>	<p>Die genannten Leermaterialzüge verkehren nicht jeden Tag identisch und überführen zum Teil noch andere Kompositionen für weitere Züge. Sie müssen am Startbahnhof der S-Bahnzüge getrennt und rangiert werden, was mit Passagieren an Bord nicht möglich ist. Die äusserst geringe Nachfrage zu dieser Tageszeit rechtfertigt keine zusätzlichen Aufwände bei der Produktion der Angebote.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>Au SG ab 4:40 Heerbrugg ab 4:45 Rebstein ab 4:47 Altstätten an 4:50 und weiter als 11033. Der heutige Start der Bereitstellung 4:18 reicht für dieses Angebot mehr als aus. Vielen Dank fürs Umsetzen.</p>	
11	Lindau	privat	850	<p>ich wohne in Lindau und habe schon seit fast 20 Jahren - wenn auch nicht durchgehend - ein GA 1. Klasse für die Schweiz. Daher bin ich sehr an guten Bahnverbindungen in die Schweiz interessiert. Bereits vor längerer Zeit habe ich dem Angebotskonzept für 2025 des BAV entnommen. daß aus Richtung Lindau-St Gallen kommend in Zürich zur Weiterfahrt in Richtung Tessin nur bei jedem zweiten Zug ein Anschluß gewährleistet ist. Der seit 26.05.21 vorliegende Fahrplanentwurf für das Jahr 2022 hat dies ein weiteres Mal bestätigt. In Zürich HB gilt eine Umstiegszeit von 7 Minuten. Der EC aus Lindau kommt um xx.27 an, der EC nach Milano fährt um xx.33 ab. Somit ist dies keine Anschlußverbindung! Vorschlag: Der EC nach Italien hat zwischen Zürich und Arth-Goldau eine um 3 Minuten längere Fahrzeit, als der IC 2 nach Lugano, der immer um xx.05 abfährt. Wenn die Abfahrtszeiten der EC von xx.33 auf xx.35 verlegt würden, dann könnte so eine Anschlußverbindung von den EC aus München-Lindau-St. Gallen zu den EC in Richtung Italien geschaffen werden und man hätte außerdem einen minutengenauen 1/2-Stunden-Takt immer um xx.35 und xx.05. Entsprechendes gilt auch für die Gegenrichtung. Ich weiß, wie dicht das Netz befahren ist und daß um xx.35 der IR nach Luzern abfährt. Aber wäre hier vielleicht ein Tausch in der Reihenfolge der Abfahrten möglich? Um xx.33 der IR nach Luzern, um xx.35 der EC nach Italien. Somit wäre ein Anschluß innerhalb der selben Zuggattung möglich (von EC auf EC). Der EC aus München kommt m.W. im Bahnhof Löwenstraße an. Vielleicht könnte ein Anschluß dadurch ermöglicht werden, daß auch der EC Richtung Milano im Tiefbahnhof abfährt. Dann wäre ein perrongleiches Umsteigen möglich. Hierfür müßte m.W. aber eine Weiche bei der Ausfahrtsrampe aus dem Tiefbahnhof eingebaut werden, die aber ohnehin erforderlich wird, wenn das 7. EC-Zugpaar als durchgehender EC München-ZH-Milano eingeführt werden sollte. Ich bitte um Prüfung meines Vorschlags.</p>	<p>Die Abfahrtszeiten im Knoten Zürich nach St. Gallen / München und auch Tessin / Milano wurden durch die SBB ausführlich angeschaut und es wurden verschiedene Szenarien geprüft. Eine geänderte Abfahrtszeit in Zürich ist in beide Richtungen aufgrund von Konflikten leider nicht möglich. Auch wir bedauern den fehlenden Anschluss EC München auf EC Milano in Zürich. Es ist korrekt für eine Abfahrt im Bahnhof Zürich Löwenstrasse Richtung Tessin / Italien braucht es unter anderem eine Weichenverbindung von der Löwenstrasse in den Zimmerbergbasistunnel, diese Weichenverbindung ist zurzeit nicht vorgesehen.</p>
12	Zell ZH	privat	880	<p>Wenn man unter Fahrplanentwurf.ch die Online-Abfrage <a href="https://fahrplanauskunft-oev.transportdatamanagement.ch/qv/#/EinfacheFahrplanauskunft/Suche?timetable=draft">https://fahrplanauskunft-oev.transportdatamanagement.ch/qv/#/EinfacheFahrplanauskunft/Suche?timetable=draft</a> öffnet, gibt es eine 2h S7 von Rorschach nach Lindau Insel. Sie verkehrt nur am Wochenende. Im Fahrplanfeld 880 gibt es die S7 jedoch nicht: <a href="https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/880.pdf">https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/880.pdf</a> Was stimmt jetzt? Besten Dank für Ihre Antwort.</p>	<p>Ja, die Unterlagen waren widersprüchlich. Letzte internationale und umfangreiche Finanzierungsfragen zum neuen Angebot konnten erst nach Veröffentlichung der Entwürfe geklärt werden. Das neue Angebot (Samstag und Sonntag) wird ab Dezember 2021 den Betrieb aufnehmen.</p>
13	Bazenheid	privat	850	<p>Ich würde mir sehr wünschen, dass der Zug Wattwil - Wil in Wil wieder direkten Anschluss nach Uzwil, Gossau und St. Gallen erhält. 20 Minuten Wartezeit in Wil steht in meinem Falle nicht in einem akzeptablen Verhältnis zur Gesamtfahrzeit. Vielen Dank für die Berücksichtigung meines Anliegens.</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. Die Wiederherstellung des Knotens Wil ist langfristig geplant und finanziell gesichert. Der Kanton SG fordert gegenüber der SBB, dass die Umsetzung der Bauarbeiten und damit auch der Angebotsverbesserungen möglichst rasch erfolgt.</p>
14	Mols	privat	900	<p>Bei der Durchsicht des Fahrplanentwurfes habe ich festgestellt, dass in Mols die S4 nicht mehr anhält. Es wird dabei auf den Busersatz verwiesen. Folgendes ist mir aufgefallen oder verstehe ich zuwenig: 1. Heute kann ich um 5h15 in Mols in den Zug einsteigen, 1x in Ziegelbrücke umsteigen und bin 6h17 in Zürich HB - gem. Fahrplanentwurf geht das nicht mehr, sogar der Zug um 6h15 erwische ich mit dem Bus nicht. 2. Heute kann ich um 23h17 in Zürich HB in den Zug einsteigen, 1x in Ziegelbrücke umsteigen und bin um 0h42 in Mols - gem. Fahrplanentwurf geht das nicht mehr, die letzten Buse fahren zwischen 20h00 und 21h00. Bitte klären Sie mich über diese Sachverhalte auf, gehe davon aus, dass ich da etwas falsch verstanden habe oder der Entwurf noch nicht alle Daten enthält. Andernfalls würde dies ja einen enormen Leistungsabbau für Mols bedeuten, was nicht im Sinne der Molser Bevölkerung wäre. Besten Dank für ein Feedback</p>	<p>Der Bahnersatz für den wegfallenden Bahnhof in Mols wird in die Buslinie 444 integriert. Geplant ist die Anbindung von Mols an sämtliche S4-Kurse via Walenstadt.</p>
15	?	privat	870	<p>Die Reise vom Rheintal dauert viel zu lange. Bsp Rheineck-KO 75 min und hundert mal umsteigen. Dabei könnte die Fahrzeit problemlos auf 55 min reduziert werden, dazu muss nur der RE nach KO in SG zwischenhalten, und somit einen schlanken Anschluss auf die S4 herstellen. Bitte setzen Sie diese kleine Änderung die eine massive Angebotsverbesserung bringt mit dem Fahrplanwechsel um. Sollte dies die Vorverlegung der Abfahrt in SG um eine oder zwei Minuten erfordern ist dies ok, in SG macht bekanntlich ohnehin nix auf nix einen Anschluss.</p>	<p>Die Fahrzeiten des RE Herisau-St.Gallen-Konstanz sind gegeben aufgrund der Einspurstrecken mit den Kreuzungen in Gübsensee, Haggenschwil-Winden und Neukirch-Egnach. Die zusätzlicher Halt in St.Fiden ist in der aktuellen Fahrplankonstellation nicht möglich.</p>
16	?	privat	880	<p>Sie haben jetzt keine Ausrede mehr. Der Baustellenfahrplan an einem Wochenende diesen Sommer beweist endgültig, dass es problemlos möglich ist die S3 (die Sie neu S5 nennen wollen), bis Heerbrugg verkehren zu lassen. Bitte setzen Sie dies auch regulär um, die S3 ist wichtig für die Anschlüsse an die Seelinie seit deren Takt in brachial dämlicher Manier um eine Viertelstunde geschoben wurde.</p>	<p>Ein Baustellenfahrplan ist nicht vergleichbar mit einem ganzjährigen Fahrplan, in welchem auch der Güterverkehr berücksichtigt werden muss. Im vorliegenden Baustellenfahrplan war das nicht der Fall. Mit Einführung des zweiten REX ab Fahrplan 2025 verschieben sich die Fahrzeiten um einige Minuten. Die Wendezeit in St.Margrethen beträgt dann noch vier Minuten, was nicht zur Fahrt nach Heerbrugg und zurück reicht.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

17	?	privat		Die Bodenseeefähre verkehrt mit Symmetrieminute 15 statt 00. Das ist nicht zulässig. In einem Taktfahrplan müssen alle Verkehrsmittel dieselbe Symmetrieminute haben damit alle Anschlüsse in alle Richtungen gewährleistet sind. Es gibt zwei Optionen das zu korrigieren: Mit zwei Umläufen die Abfahrt in RH auf 36, die Ankunft auf 24 verlegen und dementsprechend auch wieder den Takt auf der Seelinie zurückkorrigieren. Oder mit 3 Umläufen die jetzige Abfahrt 24 beibehalten und die Ankunft auf 36 legen. Noch sinnvoller wäre bei Variante zwei, die Abfahrt und Ankunft näher an die Taktknoten der Bahn zu legen.	Die Beantwortung erfolgt durch den Kanton Thurgau.
18	?	privat	880	Überall werden Eisenbahntunnels gebuddelt, nur nicht in der Ostschweiz. Dabei liesse sich bei uns das Angebot massiv erhöhen, mit nur einer kleine Röhre, dem Ruppentunnel. Er würde die Fahrzeit St.Gallen - Altstätten von 35 auf 8 Minuten verkürzen. Er würde auf der bestehenden Strecke Trassen frei machen für einen S-Bahn Viertelstundentakt zwischen St.Gallen und Altstätten. Und, zusammen mit einer Neubaustrecke von Oberriet nach Feldkirch, Zürich-Wien um mehr als eine Viertelstunde verkürzen und damit auch die chronisch überlastete linke Zürichseeuferbahn entlasten, und die Wichtigkeit und Attraktivität von St Gallen mit einem weiteren EC/RJ Halt massiv steigern. Bitte setzen Sie sich ein für den Bau des Ruppentunnels.	Die Planung und Finanzierung der Bahninfrastrukturausbauten ist Sache des Bundes. Die Kantone können für die jeweiligen Planungsschritte ihre Begehren einreichen. Der Bund priorisiert die Begehren anschliessend anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse. Wir werden ihr Anliegen für den anstehenden Bahnausbau im Zeithorizont 2040/2045 prüfen.
19	Dietikon	privat	850	Vielen Dank, dass endlich die S1 durchgehend verkehrt als S1 Schaffhausen - Wil. Bei der S1 St.Gallen an 22:11 / RE ab 22:13 ist es nicht ersichtlich, ob der Anschluss klappt im Fahrplan. Züge entweder direkt führen oder Anschluss herstellen am gleichen Perron, damit ein durchgehender Halbstundentakt bleibt.	Die S1 (11182) St.Gallen an 22.11h verkehrt weiter als RE (3544) St. Gallen ab 22.13h bis Wil SG (– Winterthur). Leider kann das Fahrplansystem der SBB aus technischen Gründen bei Zugnummerwechsel keine durchgehende Verbindung anzeigen.
20	Dietikon	privat	850	Da es nach wie vor in den EC Zügen eine 4 Stundenlücke hat, fehlt eine gute Verbindung Winterthur EC - St. Gallen / S4 Oberriet SG - Rüthi SG - Salez-Sennwald. Da nur die S4 dort hält bitte wie bisher mit dem IC 5 von Lausanne eine Ersatzverbindung herstellen nach St. Gallen Zürich HB ab 15.33h St. Gallen ab 13:33.	Beim Fahrplan 2021 handelte es sich gemäss SBB um ein Aufbaukonzept für den EuroCity, da dieser noch nicht in 3.5h von Zürich nach München fahren konnte. Die beiden angesprochenen IC5 waren umlaufbedingt notwendig, damit entsprechende Gegenleistung von/nach St.Gallen gestellt werden konnte. Um zu diesen Zeiten einen EuroCity zu führen, besteht gemäss SBB im Moment noch zu wenig Nachfrage.
21	Dietikon	privat	850	Warum hat man mit dem Schnellzug von St.Gallen Abfahrt xx:58 in Zürich keine gescheiterten Anschlüsse auf die weiteren Fernverkehrszüge ab ZH? ZB. nach Basel: während im Jahr 2019 in jeder Stunde super Anschlüsse bestanden (Abfahrt SG xx:25, dann in ZH Abfahrt xx:34 = 14 schnelle Verbindungen täglich) hat man mit dem xx:58 nur Anschluss auf den langsamen Zug (XX:08 ab ZH = 0 schnelle Verbindungen tgl. Und der xx:28 ab SG, der nicht jede Stunde fährt - und davon 6 verspätungsanfällige EC - ist keine Lösung!	Aufgrund von Anpassungen im Fernverkehr zwischen Aarau, Zürich HB und St.Gallen, tauschen gemäss SBB die EuroCity und die IC5 ihre Fahrlagen gegeneinander, weshalb der IC5 neu zur vollen Stunden und stündlich im Knoten Zürich ankommt, resp. abfährt. Die angesprochene Verbindung nach Basel zur halben Stunde im Knoten Zürich besteht weiterhin mehrmals täglich bei Benutzung der EuroCity sowie der Zusatzzüge zur Hauptverkehrszeit.
22	St.Gallen	privat	850	Wird der Zug 19:28 ab St.Gallen sonntags als Doppeltraktion geführt werden? Aus Erfahrung weiss ich, dass dieser jeweils von vielen Ausflüglern, Studenten, Armeeangehörigen benutzt wird. Und wichtig für Anschlüsse nach Basel, Luzern, Bern etc. Nun Umstellung auf einen verspätungsanfälligen EC, das kann es doch nicht sein?	Die Abfahrt um 19.28 nach Zürich HB wird gemäss SBB in Einfachtraktion geführt.
23	St.Gallen	privat	850	Wann wird es wieder umsteigeFREIE, schnelle Direktverbindungen von St.Gallen nach Bern geben? Ab 2035 gar nicht mehr? Warum muss man als Fahrgast von St.Gallen praktisch für alle Destinationen in Zürich umsteigen? Luzern, Basel, und ab 2035 auch noch Bern? Warum macht der Kanton St.Gallen nichts dagegen?	Durch die Einführung des 3.5 Zugkonzeptes mit den schnellen Verbindungen Zürich–St. Gallen in 59 Minuten, konnten die schnellen Verbindungen zwischen St. Gallen und Bern fast verdoppelt werden (mit perrongleichem Umsteigen in Zürich HB). Es ist nun stündlich ein Anschluss an den IC8 in Zürich vorhanden, zweistündlich an den IC1. Um die Fahrzeit von 59 Minuten einhalten zu können, sind Züge notwendig, die neigefähig sind und so über höhere Kurvengeschwindigkeiten fahren können. Diese haben für die Nachfrage Zürich HB–Bern eine zu kleine Kapazität. Das doppelstöckige Rollmaterial (IC2000 und Fernverkehrs-Dosto) kann die Fahrzeit von 59 Minuten nicht einhalten und würden 3 Minuten länger benötigen. Wer weiterhin lieber direkt fahren möchte, kann den IC1 nutzen. Langfristig strebt der Kanton SG an, dass die Verbindung Bern–Zürich wieder mit dem schnellen IC nach St.Gallen verknüpft wird.
24	St.Gallen	privat	850	Kann man abends auf der Linie ZH - SG wieder richtige Schnellzüge einführen? Ich verstehe, dass sich ein Direktzug Winti-SG nicht lohnt am Abend, aber wenigstens einmal in der Stunde solche, die wie vor einigen Jahren noch ZH-ZH Flughafen-Winterthur-Wil-Gossau-SG hielten? Der heutige Zustand, dass nach 20 Uhr nur noch extrem langsame IR unterwegs sind mit x-Halten (Oerlikon, Flawil, Uzwil) bis nach St.Gallen ist extrem mühsam und unbefriedigend. Vielen Dank.	Das Anliegen ist verständlich. Aus Sicht der Nachfrage und Wirtschaftlichkeit sind gemäss SBB schnelle Züge ab 20:00 Uhr in naher Zukunft nicht vorgesehen. Der Kanton SG setzt sich gegenüber den SBB dafür ein, dass die Taktlücken tagsüber geschlossen werden und die Leistungen abends ausgebaut werden.
25	St.Gallen	privat	850	Bis heute war die stabile Schnellzugverbindung mit guten Anschlüssen ab ZH jeweils xx:28 ab SG. Seit letztem Jahr wurde dieser auf xx:58 verschoben ohne gescheiterte Anschlüsse zb. nach Basel. Und jetzt sehe ich, dass von den wenigen xx:28 Verbindungen noch 6 EC von München integriert werden, die jedoch sehr verspätungsanfällig sind. Empfiehlt der Kanton SG wenn man weiter als nur bis nach Zürich fahren will von nun an immer die langsamen Züge xx:37/07 zu nehmen um in Zürich Anschlüsse zu haben?Ist das eine Verbesserung?	Aufgrund von Anpassungen im Fernverkehr zwischen Aarau, Zürich HB und St.Gallen, tauschen gemäss SBB die EuroCity und die IC5 ihre Fahrlagen gegeneinander, weshalb der IC5 neu zur vollen Stunde und stündlich im Knoten Zürich ankommt, resp. abfährt. Die angesprochene Verbindung nach Basel zur halben Stunde im Knoten Zürich besteht weiterhin mehrmals täglich bei Benutzung der EuroCity sowie der Zusatzzüge zur Hauptverkehrszeit.
26	St.Gallen	privat	850	Wann endlich hat man vor einen Viertelstundentakt für die S-Bahn St.Gallen einzuführen? Die heutigen Zustände, vor allem St.Gallen Bruggen und Winkeln sind einfach viel zu schlecht, um die Strasse zu entlasten und um attraktiv als innerstädtische Variante benützt zu werden. Freundliche Grüsse	Die stetige Verbesserung des S-Bahn-Netzes im Kanton und in der Agglomeration St.Gallen ist erklärtes Ziel des Kantons St.Gallen. Mit den vom Bund verabschiedeten Investitionen zum Bahnausbau 2035 kann das Angebot ein erstes Mal verbessert werden. Der Kanton St.Gallen fordert gegenüber der SBB, dass die Umsetzung der Bauarbeiten und damit auch der Angebotsverbesserungen möglichst rasch erfolgt.
27	St.Gallen	privat	850	Verbindung Stettbach - St.Gallen in den Abendstunden: 22:26 ab Stettbach, an in Winterthur xx:38. Zeitgleich (xx:38) fährt der Anschluss nach St.Gallen auf dem gleichen Perron ab und man hat 30min Wartezeit. Kann man diesen Anschluss verbessern? Vielen Dank	Die angesprochene S12 mit Ankunft zur Minute 38 verkehrt gemäss SBB in der Regel ab Gleis 7. Der IR13 mit Abfahrt um xx:38 verkehrt in der Regel ab Gleis 5. Damit ein Anschluss hergestellt werden kann, müsste der IR13 drei Minuten später verkehren. Dies ist aufgrund der enggetakteten Ein- und Ausfahrten in Winterthur nicht möglich. Zudem würde der Anschluss des IR13 in St. Gallen an den RE ins St. Galler Rheintal nicht mehr klappen.



Amt für öffentlichen Verkehr

28	St.Gallen	privat	850	Warum kappt man die Direktverbindung SG-Bern ab 2035 komplett? St.Gallen wird dann eine der einzigen Kantonshauptstädte in der Deutschschweiz ohne direkte Verbindung in die Bundesstadt sein. Sogar Frauenfeld wird dann sogar einen Viertelstundentakt haben! Warum lässt man das als Stadt und Kanton St.Gallen zu? St.Gallen wird weiter abgehängt, umsteigen in Zürich mit schlechten Anschlüssen wird zur Normalität, sehr bedauerliche Entwicklung. Vielen Dank für eine kurze Stellungnahme!	Mit dem erwähnten Bahnausbau schritt 2035 können im Kanton St.Gallen etliche Angebotsverbesserungen realisiert werden. Ein grosser Nachteil des Angebotskonzepts 2035 ist der Wegfall der direkten Züge St.Gallen–Bern. Dieser ist geschuldet aus Anforderungen an die Fahrzeuge, insbesondere für den internationalen Verkehr Richtung München, sowie aufgrund beschränkter Perronlängen in St.Gallen. Im Angebotskonzept 2035 sind stündlich vier Verbindungen St.Gallen–Bern mit perrongleichem Umsteigen in Zürich Löwenstrasse vorgesehen.
29	Zell ZH	privat	880/845	Im Fahrplanfeld 880 des Fahrplanentwurfs <a href="https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/880.pdf">https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/880.pdf</a> hat sich wohl der Fehler teufel eingeschlichen. 1. Feld 880: Auf S. 8 fehlt der Eurocity Zürich ab 17:33 nach München mit Halten in St. Margrethen, Bregenz und Lindau-Reutin. 2. Feld 880: Die S7 ist zwar als Anschlussverbindung am Wochenende (Zeichen 10) zwischen St. Margrethen über Bregenz und Lindau-Reutin nach Lindau-Insel vermerkt, aber zwischen Rorschach und St. Margrethen wurde sie unterschlagen. 3. Feld 845 <a href="https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/845.pdf">https://www.fahrplanentwurf.ch/fileadmin/sta_pdf_fields/2022/845.pdf</a> : Gehe ich richtig in der Annahme, dass die S7 künftig am Wochenende von Weinfelden bis Lindau-Insel durchgebunden wird? Dann sollte dies auch im Fahrplanfeld 845 so vermerkt werden. Selbst nach St. Margrethen würden dann viele Reisende lieber am Wochenende sitzenbleiben und die 6 Minuten Aufenthalt in Rorschach in Kauf nehmen, anstatt in 3 Minuten in den IR13 umzusteigen. Man sollte dann auch unbedingt im Fahrplanfeld 845 die Anschlüsse Richtung Lindau-Insel vermerken (Strich links vom Fahrplan und ganz unten Ziel Lindau Insel).	Beim Erscheinen des Kursbuchentwurfs war die Finanzierung des neuen Produkts S7 noch nicht gesichert. Entsprechend wurde es im Fahrplanentwurf nicht publiziert. Die S7 verkehrt ab Dezember 2021 jeweils Samstag und Sonntag. Die S7 startet dabei jeweils ihre Fahrt in Romanshorn und wird in Rorschach Richtung Deutschland durchgebunden.  Der EuroCity 17:33 ab Zürich nach München hält nicht in St.Margrethen. Aufgrund der erhöhten Nachfrage verkehrt der EC197 in Doppeltraktion. Die zweite Einheit wird in Bregenz abgehängt. Um dies sicherzustellen, benötigt es einen längeren Aufenthalt in Bregenz. Dieser kann nur mit der Durchfahrt in St.Margrethen ermöglicht werden. Es ist somit richtig, dass der EC197 nicht im Feld 880 abgebildet ist. Der Kanton St.Gallen verlangt von den SBB, dass sie ihre Prozesszeiten laufend optimieren, um den zusätzlichen Halt in St.Margrethen künftig anbieten zu können.
30	Rheineck	Stadt Rheineck	880	Gerne erlauben wir uns, jährlich unsere Forderung an den Schnellzugshalt zu erneuern. Ich habe mich im vergangenen Jahr ausführlich mit dem Amt unterhalten. Dennoch sind wir in Rheineck nach wie vor der Meinung, dass der Schnellzugshalt in Rheineck mehr Leute anbindet als in St.Margrethen. St.Margrethen soll international angebunden sein.	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. Ein Abtausch mit dem Halt in St.Margrethen ergibt keinen Mehrwert, weil die Potenziale von Beschäftigten und Bewohnern im Einzugsgebiet von St.Margrethen rund 50 Prozent höher sind als in Rheineck. Zudem geht die Anschlussverbindung zwischen IR13 und der S-Bahn nach Bregenz verloren. Aus diesen Gründen kann der Halt des IR13 in Rheineck nicht eingeführt werden.
31	Rheineck	Stadt Rheineck	80.304	Es fällt auf, dass die Postautolinien in Rheineck mit 2 Minuten Umsteigezeit zu den S-Bahnen sehr knapp bemessen sind.  Die Linie 80.304 wird mit der Haltestelle «Rheineck, Brüggershof» aufgeführt. Diese Haltestelle befindet sich in St.Margrethen. Deshalb bitten wir um Richtigstellung.	Die Pünktlichkeit der Postautolinien und die Anschlussqualität werden regelmässig überprüft. Trotz kurzen Umsteigezeiten kann eine hohe Anschlussqualität gewährleistet werden. Die hängt auch mit den kurzen Umsteigewegen zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Rheineck zusammen.  Das BAV hat eine Umbenennung der Haltestelle Rheineck Brüggershof abgelehnt. Gemäss der "Verordnung über die geografischen Namen" ist die Ortschaft massgebend und nicht die Gemeindegrenze. Da das Gebiet Brüggershof in der Ortschaft Rheineck liegt, wird der heutige Haltestellenname beibehalten.
32	Speicher	privat	80.200	Weiterentwicklung Korridor St. Gallen–Wittenbach–Arbon 1. Zweimal umsteigen um an den Arbeitsplatz zu gelangen 2. Wenig zeiteffizient 3. gute Anschlüsse gewährleistet?? 4. Wenig kundenfreundlich!!! Ich fahre seit November 2018 von Montag bis Donnerstag von Speicher Vögelinsegg nach Stachen Museum MoMö. Bisher eine wunderbare Verbindung mit prima Anschlüssen. Nach künftig vorgesehenem Fahrplan müsste ich neu zweimal (Marktplatz St. Gallen / Bahnhof Wittenbach) umsteigen, um meinen Arbeitsplatz zu erreichen. Dies erscheint mir wenig zeiteffizient und kundenfreundlich. Zudem stellt sich mir die Frage; sind gute Anschlussverbindungen (Marktplatz St. Gallen / Bahnhof Wittenbach) gewährleistet? Zudem würde ich gerne erfahren, weshalb die Buslinie 4 der VBSG seit zwei Jahren Wittenbach anfährt, obwohl Wittenbach via Postauto und Bahn bereits zuvor gut erschlossen war. Ist das sinnvoll, kosteneffizient und umweltfreundlich? Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Postautolinie 80.200 auch künftig ab Hauptbahnhof St. Gallen verkehren würde. Somit wäre für mich und jene andere Berufspendler gewährleistet, dass sie ihren Arbeitsplatz auch in Zukunft mit verhältnismässigem Zeitaufwand erreichen können. Ich bitte Sie eindringlich die geplante Änderung eingehend zu überprüfen und danke für ein kurzes Feedback.	Am neuen öV-Konzept im Korridor St.Gallen–Wittenbach–Arbon wird festgehalten. Am Bahnhof Wittenbach entstehen schlanke Anschlüsse zwischen den Bahn- und Buslinien. Am Marktplatz entfallen die heutigen Anschlüsse zwischen der Appenzeller Bahn und der Linie 200. Als Alternative bestehen Verbindungsmöglichkeiten mit der Linie 3 via Wittenbach oder der Linie 201 via Arbon. Die Verbindung zwischen der Vögelinsegg und Stachen Museum MoMö ist auch weiterhin mit nur einem Umstieg erreichbar, da die Linien 201 und 200 in Arbon miteinander verknüpft sind. Falls eine schnellere Reisezeit höher gewichtet wird als wenige Umsteigevorgänge, besteht in der Hauptverkehrszeit eine gute Verbindungsmöglichkeit mit der Linie 201 nach Arbon und einem Umstieg auf die neue Linie 207. Das neue öV-Konzept bringt in der Hauptverkehrszeit zudem mehr Verbindungen als heute zwischen der Vögelinsegg und Stachen Museum MoMö. Mit dem Wechsel in Wittenbach von Postauto zur VBSG konnten ineffiziente Überlagerungen zwischen Orts- und Regionalverkehr reduziert werden, was kostengünstiger und umweltfreundlicher ist. Aufgrund des neuen Bahnhofplatzes St.Gallen und der Platzverhältnisse mussten zudem vermehrt Durchmesserlinien realisiert werden, die im Stadtkern platzsparender sind. Die alte Postautolinie Wittenbach–St.Gallen (Radiallinie) wurde deshalb durch eine Durchmesserlinie ersetzt.
33	Rorschach	privat	80.242 / 80.253	Die Buslinien 242 und 253 fahren von der Haltestelle Löwengarten Rorschach (und weiteren Haltestellen) nach Rorschach Hafen mit nur 1 Minute Unterschied, umgekehrt mit 3 Minuten. Bis zum letzten Fahrplanwechsel bestand in Rorschach Hafen trotzdem mit einem Angebot eine direkte Umsteigeverbindung zur S7 von und nach Romanshorn. Mit den geschobenen Zeiten seit dem letzten Fahrplanwechsel ist dieser Anschluss leider nicht mehr gegeben. Wir bitten Sie zu prüfen, ob es möglich ist im neuen Fahrplan ab Dezember 2021 wieder einen direkten Anschluss zwischen der einen Buslinie und der S7 zu ermöglichen.	Bis im Fahrplan 2020 funktionierte der Anschluss von der S7 auf die Linie 242 in Fahrtrichtung Goldach. In der Gegenrichtung war dies kein offizieller Anschluss, da die Übergangszeit zu kurz war. Durch die zusätzlichen Fahrwege an den neuen Bushöfen in Goldach und Rorschach Stadt wurden ab Fahrplan 2021 die Abfahrtszeiten leicht angepasst. Seither kann der Anschluss von der S7 leider nicht mehr angeboten werden. Die Abfahrtszeiten der Busse in der Region Rorschach sind grundsätzlich so festgelegt, dass sie in erster Priorität Anschlüsse auf die Verbindungen von und nach St. Gallen machen. Die Anschlüsse in Rorschach Hafen zur S7 haben eine untergeordnete Priorität.
34	Gossau SG	privat	80.152	Antrag: Wiedereinführung der zeitweisen Hst. "Gossau, Abzweigung Talstrasse" Begründung: Die Haltestellen "Multstrasse" u. "Talstrasse" der Linie 80.152 werden nach 21 Uhr nicht bedient. Noch vor wenigen Jahren hielt der Bus stattdessen abends an der "Abzweigung Talstrasse". Diese Haltestelle wurde einfach so aufgehoben, zum Nachteil von Reisenden aus dem Quartier Talstrasse. Es sprechen weder fahrplan- (abends kein enger Fahrplan!) noch sicherheitstechnische Gründe gegen die Wiedereinführung.	Eine Haltestelle "Gossau, Abzweigung Talstrasse" muss die Anforderungen zur Verkehrssicherheit und zum Behindertengleichstellungsgesetz erfüllen. Der Bau dieser Infrastruktur wird als nicht zweckmässig erachtet, da die Haltestelle nur am Abend bedient würde. Sinnvoller wäre es, dass die Linie 152 auch am Abend die gleiche Streckenführung wie am Tag befährt und die Haltestellen Tal- und Multstrasse bedient. Dies wäre grundsätzlich einfach zu realisieren. Dagegen spricht aber eine zusätzliche Lärmbelastung durch den Bus am Abend auf den Quartierstrassen. Eine Änderung der Streckenführung am Abend müsste durch die Stadt Gossau beantragt werden.



Amt für öffentlichen Verkehr

35	Gossau SG	privat	850	Antrag: Abfahrtszeiten IR13 und IC1 in Richtung Zürich wie bisher .45 / .15 belassen statt neu auf .44 / .14 vorverlegen. Begründungen: 1.) Der Bus 80.152 aus Herisau hat früh morgens oft Verspätung. Der Anschluss auf den IR13 / IC1 würde bei einer Vorverlegung noch knapper als bisher! 2.) Gerade am frühen Morgen sind oft störungsbedingte Abgangsverspätungen ab St. Gallen zu verzeichnen. Dies spricht gegen ein systematisches Vorverlegen der Abfahrtszeiten des IR13 / IC1 in Gossau.	Gemäss SBB werden bis Mitte 2023 umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhof Wil ausgeführt. Diese Arbeiten führen zu Langsamfahrstellen. Um die Betriebsstabilität möglichst hoch zu halten, werden vorhandene Zeitreserven im Raum Wil eingesetzt und nicht mehr zwischen St.Gallen und Wil. Darum mussten gemäss SBB die Abfahrtszeiten an den Unterwegsbahnhöfen geändert werden.
36	Bischofszell	privat / Stadt Bischofszell	852	Die stündliche Durchbindung der S5 in St. Gallen nach St. Margrethen wird begrüsst. Weiterhin verkehrt die S5 nur zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt durchgehend alle 30 Minuten. Weiter nach St. Gallen soll sie wie bisher nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag / Abend von Montag bis Freitag alle 30 Minuten verkehren. Dem Kanton St. Gallen wird erneut beantragt, von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch zu machen, z. B. für eine Versuchsphase. Während dieser Zeit könnte beobachtet werden, ob sich ein verstärktes Angebot Richtung St. Gallen auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt. Dies wäre insbesondere während der Sanierung der Stadtautobahn in St. Gallen wünschenswert.	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden. Ein Versuchsbetrieb kann in Betracht gezogen werden, wenn absehbar ist, dass nach Beendigung der Versuchsphase von maximal vier Jahren das Versuchsangebot in ein reguläres Angebot überführt werden kann. Dafür müssten die Zielvorgaben erreicht werden. Die Fahrgastzahlen (und damit die Erlöse) sind 2020/2021 eingebrochen und erholen sich nur langsam. Es ist nicht realistisch, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebs die Zielvorgaben erreicht werden. Der Kanton St.Gallen wird einen Angebotsausbau wieder prüfen.
37	Bischofszell	privat / Stadt Bischofszell	80.740/80.943	In Bischofszell Stadt bestehen zwischen der Postauto-Linie 80.740 aus Uzwil und der AOT Linie 80.943 nach Amriswil ärgerliche Anschlussbrüche. Häufig fährt der Bus in Bischofszell Stadt «vor der Nase weg». Während die ersten drei Kurse zur Minute .53 in Bischofszell Stadt ankommen und somit den Anschluss Richtung Amriswil zur Minute .55 knapp sicherstellen, treffen die späteren Kurse um .57 ein. Es ist zu prüfen, ob die Verbindung in Bischofszell Stadt auch in den späteren Relationen sichergestellt werden kann. Eine ähnliche Problematik besteht am Wochenende und an Feiertagen in umgekehrter Richtung. Während der AOT-Bus aus Amriswil-Zihlschlacht zur Minute .59 in Bischofszell Stadt eintrifft, fährt das Postauto Richtung Uzwil zur Minute .58 ab. Eine Verschiebung um wenige Minuten könnte hier allenfalls eine Umsteigerrelation sicherstellen, was beiden Linien in Bischofszell innerörtliche Zubringerfunktionen bringen könnte.	Der Anschluss kann leider nicht angeboten werden, da die Fahrzeitprofile beider Linien jede Minute benötigen. Die Fahrzeiten sind auf Anschlüsse in Amriswil bzw. Uzwil ausgelegt und können daher nicht verschoben werden. Auch die ersten drei Kurse von Postauto kommen ab dem Fahrplanwechsel erst wieder im Takt zur Minute xx.57 an und verpassen somit den Anschluss auf die Linie 943 nach Amriswil.
38	Buchs SG	privat	900	Als täglicher Benutzer des öv und auch mit dem E- Bike habe ich 2-3 Anregungen zum Fahrplanentwurf.  Die Anschlüsse in Ziegelbrücke sind nicht gerade ideal: Hier die Fahrplanlage: Komme mit dem Zug ab Sargans 00 oder 31 nach Ziegelbrücke und möchte mit dem E- Bike nach Linthal Abfahrt der Züge ist um 03 und 30...ins Glanerland und dann nur nach Schwanden. Die zahlreichen Fahrräder haben an schönen Tagen vor allem am Wochenende nicht alle Platz im Zug und es kommt zu zahlreichen Meinungsverschiedenheiten. Mein Vorschlag: Damit der Veloverlad auf 2 Züge aufgeteilt werden kann sollten beide Züge nach Linthal fahren und ca. 4 Min später in Ziegelbrücke abfahren. z.B. 10.35 statt 30, Hier gäbe es eine spürbare Entlastung . Die Gegenrichtung ist gleich doof. Ankunft in Ziegelbrücke z.B. 10.29. Abfahrt nach Sargans 10.28. Macht keinen Sinn und hier will man den Reisenden wirklich ärgern. Ich muss jedes Mal in Ziegelbrücke 1/2 oder 1 Stunde warten. Das ist weniger erfreulich.  Ein weiteres Anliegen ist in den neuen REX Zügen der Velotransport. Sehr zahlreiche Möglichkeiten in allen Wagen aber für E-Bike und Mountain-Bike ist die Festhalterung zu eng Und die Räder werden nicht blockiert. Schade. Hier können mit breiteren Radständer die Mängel behoben werden.  In Zügen der S4 schlage ich an Wochenenden mit schönem Wetter eine 2 Komposition für die Velos vor.  Fahrplantechnisch wäre für mich als Pendler ein Anschluss in Sargans von Buchs mit der S4. Ankunft immer mit 00. Und Abfahrt IC nach Zürich um 55 natürlich toll. Das gleiche auch aus Zürich z.B. 16.07 ab Zürich 17.02 in Sargans und Abfahrt S4 um 00 als wegen 2 Minuten. Ankunft S4 in Buchs mit 12. Abfahrt 15. Richtung St. Gallen.  Also mein Beitrag zum Fahrplan und Velotransporten. Ich bin mir sicher, dass der Velotransport im öv in nächster Zeit zunehmen wird und Möglichkeiten gesucht werden müssen, Den öv besser zu machen.	Ab dem Fahrplan 2023 (ab Dezember 2022) kann der Eckanschluss in Ziegelbrücke zwischen der S25 Richtung Linthal und der S4 Richtung Sargans hergestellt werden. Vorausgesetzt sind der Abschluss der Sanierungsarbeiten zwischen Unterterzen und Walenstadt, der Wegfall des S25-Haltes in Nieder- und Oberurnen sowie Minutenanpassungen auf der S6.  Der Anschluss in Sargans zwischen der S4 und dem IC von/nach Zürich ist derzeit nicht realisierbar. Durch die Ausbaurbeiten im Rheintal in den Jahren 2023 und 2024 (Doppelspurabschnitte) erreicht die S4 ab Fahrplan 2025 Sargans früher resp. fährt später in Richtung Buchs los. Ab 2025 wird der Anschluss S4-IC ermöglicht.
39	Siebenen	privat	870	Während mit dem VAE (PE) inzwischen abends eine stündliche IR-Direktverbindung zwischen St. Gallen und Luzern bis nach 20:00 h vorhanden ist, fehlt diese morgens leider in beide Richtungen immer noch. So kommt man erst um 09:21 h umsteigefrei in Luzern an (IR 2010), bzw. in St. Gallen erst um 09:55 h (IR 2015). Diese Taktücke soll mit dem IR 2008 um 06:05 h ab SG nach LU (Ankunft 08:21 h) und analog in die Gegenrichtung mit dem IR 2013 um 06:39 h mit Ankunft in SG um 08:55 h geschlossen werden	Die frühere Direktverbindung des Voralpen-Express St. Gallen–Luzern setzt im Raum Arth-Goldau–Luzern eine Anpassung des Morgenangebotes mit heute bestehenden S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit voraus. Dadurch würden bestehende Verbindungen und Anschlüsse wegfallen, die durch die Zentralschweizer Bestellerkantone derzeit höher priorisiert werden als die frühere Direktverbindung St. Gallen–Luzern.
40	Walenstadtberg	privat	900	Anschlüsse vom Glarnerland Richtung Sarganserland und umgekehrt immer noch nicht möglich. 29 Minuten Wartezeit in Ziegelbrücke von S4 zu S 25 und umgekehrt.Zumutung! Liegt es auch an der Einspur im Tiefenwinkel? Oder was sonst? danke für die Antwort.	Ab dem Fahrplan 2023 (ab Dezember 2022) kann der Eckanschluss in Ziegelbrücke zwischen der S25 Richtung Linthal und der S4 Richtung Sargans hergestellt werden. Vorausgesetzt sind der Abschluss der Sanierungsarbeiten zwischen Unterterzen und Walenstadt, der Wegfall des S25-Haltes in Nieder- und Oberurnen sowie Minutenanpassungen auf der S6.



41	Thal	privat	80.240/241	<p>Ich fände es nützlich, wäre wieder einen Anschluss zwischen der Linie 242 und 240 in Rorschach vorhanden wie im Fahrplan 2018. Gewisse Verbindungen vom Bereich Thal Richtung St. Gallen und umgekehrt könnten so schneller werden. Als Beispiel: Thal, alte Post -&gt; St. Gallen, Kantonsspital aktuell (SBB-App): 06:44-07:32 (Kurse 24207, 11426, 12016) =48min Vorschlag: Thal 06:44-07:03(24207) Signalstrasse 07:05-07:27 [!5min später!] (24007) Kantonsspital =43min evtl. umsteigen am Stadtbahnhof?</p>	<p>Die Reisekette Thal–St.Gallen funktioniert grundsätzlich mit dem Umstieg in Rorschach Hauptbahnhof oder in Rheineck auf die S4. Auf solchen Distanzen soll vermehrt die schnelle, komfortable und zuverlässige S-Bahn genutzt werden. Der Bus übernimmt die Zubringerfunktion. In St.Gallen wird das Kantonsspital beispielsweise auch mit einem kurzen Fussweg ab dem Bahnhof St.Fiden erreicht. Mit der Umsetzung des neuen Seebus-Konzepts verkehrt die Linie 240 nicht mehr, sondern wird teilweise durch die Linie 254 ersetzt. Damit wäre ein Anschluss zwischen den beiden Linien nicht aufwärtskompatibel. Die Konzeptumsetzung wurde auf Grund einer Beschwerde gegen die Konzessionsvergabe der Seebus-Linien um ein Jahr auf 2023 verschoben. Im neuen Konzept ist keine Umsteigerelation zwischen den Linien 242 und 254 vorgesehen.</p>
42	Uznach	privat	870	<p>Seit einiger Zeit bin ich mit den Anschlüssen in St.Gallen unzufrieden (wohnhalt in Uznach). Zum einen hat sich die Verbindung zu meinen Eltern in Wittenbach massiv verschlechtert, am Wochenende bis zu 20min Aufenthalt in St.Gallen. Da ist das Auto leider attraktiver. Weiter finde ich es störend das vor Jahren mit der Begründung eines schnelleren VAE's der Halt in Degersheim gestrichen wurde und vor 2 Jahren still und heimlich die Fahrt wieder um 2 Minuten verlängert wurde. Mit Ankunftszeit XX:55 ist er wieder fast so langsam wie seit eh und je. Ich bin der Meinung das mit dem neuen Rollmaterial (Sprintstark und schnellerer Fahrgastwechsel) eigentlich eine Beschleunigung zwischen Rapperswil und St.Gallen erreicht werden kann. Die Möglichkeiten für Verbesserungen sind bereits mit 2-3 Minuten gegeben (zumindest für den täglichen Pendler der ohne offizielle Anschlussgarantie die Anschlüsse &lt; 2min häufig erwischt): Möglichkeiten in St.Gallen: VAE Abfahrt in St.Gallen: XX:05 Anschlüsse heute knapp verpasst: - aus Trogen Ankunft: Ankunft XX:05 - aus Rorschach S3: Ankunft XX:04 - aus Romanshorn/Wittenbach S1: XX:11 --- Möglichkeiten in Pfäffikon SZ: heutige Ankunft in Pfäffikon SZ VAE XX:03 Glarner Sprinter S25 (Abfahrt XX:51) Würde dieser Anschluss erreicht wäre man von Wattwil/Uznach 18 min schneller in Zürich HB und sogar 30min schneller an allen anderen Fernverkehrsbahnhöfen. Möglichkeiten zur Erreichung: - Wegfall Halt in Schmerikon ca. 3min (sowieso geplant) - Optimierung Halt in Uznach heute in der Realität meistens 4-5 minuten: 4 min - Optimierung Halt in Rapperswil heute in der Realität meistens 3 minuten: 2 min - Optimierung Kreuzung Gübsensee mit RE: 2min - Optimierung Halt in Wattwil: 2min - Geschwindigkeitserhöhung Uznach - Rapperswil + langsamstrecke Bollingen: 2min - Weitere Geschwindigkeitsoptimierungen St.Gallen - Wattwil: 2-3 min Ergäbe ca. 18 minuten Fahrzeiterparnis und ein genialer Anschluss. Zudem würde die stark ausgelastete S5 / S15 der Zürcher S-Bahn entlastet. --- Zu den gekappten Anschlüssen in Wil S9 Richtung St.Gallen möchte ich mich gar nicht weiter äussern. Das ist leider so kein Zustand, man wird gezwungen das Auto zu nehmen, da man sogar mit Stau immer noch viel schneller ist.</p>	<p>Die Ankunfts- und Abfahrtszeit des Voralpen-Express musste gemäss SOB infolge Kapazität am Bahnhof St.Gallen für die Jahre 2019 und 2020 um 1 resp. 2 Minuten angepasst werden. Seit 2021 ist wieder die ursprüngliche Abfahrtszeit in St.Gallen möglich, die Reisezeit also nicht mehr verlängert. Ab 2024 wird der Voralpen-Express beschleunigt und die Fahrzeit St.Gallen–Rapperswil beträgt dann nur noch 48 Minuten. Auf diesen Zeitpunkt hin wird das Zugsangebot zwischen Uznach und Rapperswil verdoppelt und es verkehren 4 Züge pro Stunde und Richtung, was das Sitzplatzangebot stark erhöht. Voraussetzung dafür sind Ausbauten an der Infrastruktur, unter anderem die Doppelspur Uznach–Schmerikon, deren Bau nun läuft. Der Anschluss zwischen dem Voralpen-Express und der S25 in Pfäffikon wird vom Kanton St.Gallen angestrebt, ist aber trotz Beschleunigung aktuell nicht erreichbar und auch in keinem Ausbauprogramm vorgesehen.</p>
43	Algetshausen	privat	80.729	<p>Im neuen Fahrplan haben wir mit dem Bus 729 in Uzwil nicht mal mehr einen Turnschuhanschluss 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 nach St. Gallen pendeln, haben mit diesem Angebot keine wirkliche Alternative zum Individualverkehr. Die geringe Nachfrage (gem. Ihrer letztjährige Antwort) ist mit diesem miesen öV-Angebot nur logisch.</p>	<p>Der Fahrplan wurde per Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angepasst. Der Anschluss in Uzwil auf den IC konnte seit diesem Zeitpunkt wieder realisiert werden. Gemäss Regiobus sind die Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb positiv und die Anschlüsse können in Uzwil eingehalten werden.</p>
44	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. Ich erwarte eine fundierte Antwort als im letzten Jahr (Bremsung der Zersiedelung), denn unterdessen wurden 40 Wohneinheiten gebaut oder sind im Bau und die Zersiedelung nicht gebremst!</p>	<p>Wie bereits letztes Jahr ausgeführt sind gemäss kantonalem Raumkonzept 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 mittel- bis langfristig wirksam gebremst. Die Wiederaufnahme des Bahnhalts in Algetshausen-Henau widerspricht diesen raumplanerischen Grundsätzen und wird daher nicht angestrebt.</p>
45	Zell ZH	privat	880	<p>Gemäss dem vor kurzem veröffentlichten Fahrplanentwurf wird es ab Dezember dieses Jahres an den Wochenenden alle zwei Stunden eine umsteigefreie Zugverbindung zwischen Rorschach und Lindau-Insel geben mit einer attraktiven Fahrzeit von nur 30 Minuten. Die neue S7 wird nur in St. Margrethen, Bregenz und Lindau-Reutin halten, und dafür sorgen, dass es zumindest an Samstagen und Sonntagen zusammen mit den Eurocity Zügen Zürich–München zwischen St. Margrethen und Lindau-Reutin einen exakten Studententakt geben wird. Ich begrüße diesen ersten Schritt in Richtung einer durch die drei Bodenseeländer verkehrenden S-Bahn ausdrücklich. Ich stelle dabei das folgende Fahrplanbegehren: 1. Der eigentlich alle zwei Stunden verkehrende Eurocity Zürich–München weist zwei Taktlücken auf: um 16:51 verkehrt kein EC von St. Margrethen Richtung München und um 12:52 verkehrt kein EC von Lindau Reutin Richtung Zürich. Diese Taktlücke sollte entweder durch ein zusätzliches EC-Paar München–Zürich–München</p>	<p>1. Beim Angebot der verlängerten S7 nach Bregenz–Lindau handelt es sich um ein Aufbauangebot, das in mehreren Schritten ausgebaut wird. Der Ausbau ist abhängig von der Nutzung nach Einführung und den vorhandenen Finanzmitteln bei der verantwortlichen Besteller in der Schweiz, Österreich und Deutschland. Bis vor Ausbruch der Corona-Krise war durch SBB Fernverkehr vorgesehen, das 7. Zugpaar Zürich–München ab Fahrplan 2022 ganzjährig zu fahren. Die Taktlücke wäre damit eliminiert gewesen. Bedingt durch den starken Rückgang der Passagierfrequenzen verzögert sich die Einführung des 7. Zugpaares. 2. Die beteiligten Besteller und das Transportunternehmen streben einen weiteren Ausbau unter der Woche an. Wann dieser realisiert wird ist abhängig von der Marktentwicklung und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. 3. Die zusätzlichen Halte wurden geprüft, können aber aufgrund fehlender Zeitreserven nicht eingeführt werden. Ein Halt in Bregenz Hafen würde dazu führen, dass in Lindau die Anschlüsse ins Allgäu nicht mehr</p>



				<p>geschlossen werden, oder die neue S7 schliesst diese Taktlücken. Sollte die beiden EC-Trassen St. Margrethen ab 16:51 nach München und Lindau-Reutin ab 12:52 nach Zürich für spezielle Anlässe (Oktoberfest, Adventswochenende) für den EC reserviert sein, sollten die S7 an der Mehrzahl der Wochenenden diese Taktlücke schliessen, in denen der EC nicht verkehrt.</p> <p>2. Das Zugangebot der neuen S7 soll auch Montag bis Freitag angeboten werden und nicht nur an den Wochenenden.</p> <p>3. Es ist zu überprüfen, ob die Halte Rheineck, Staad, Lustenau, Hard-Fussach, Bregenz Riedenburg, Bregenz Hafen und Lochau-Hörbranz auch angefahren werden können. Falls nicht möglich, sollte die S7 zumindest in Bregenz Hafen halten.</p>	<p>funktionieren. Nach Lustenau, Hard-Fussach und Riedenburg verkehrt ab St.Margrethen kurz nach der S7 die S3 mit Halt an allen Stationen.</p>
46	Widnau	privat	880	<p>Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 sind sämtliche IR 13 Züge im St. Galler Rheintal auf der Linie Heerbrugg — Altstätten — Buchs verspätet. Ich lege mit grösstem Nachdruck Wert auf die Feststellung, dass diese Verspätungen seitens der SBB hergestellt wurden, also rein "künstlich" und insbesondere hausgemacht gemacht sind. Diese Verspätungen sind vor allem aufgrund der Tatsache, dass die SBB mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 Anpassungen vorgenommen hat, welche erstens falsch, zweitens unrealistisch und drittens in jeglicher Hinsicht überflüssig sind.</p> <p>Meine Abklärungen bei den Stellen bei den SBB, welche über die notwendigen und vor allem fachlich korrekten Angaben verfügen, ergaben folgendes Bild, welches Sie bitte aus der beiliegenden Aufstellung (Beilage 1) entnehmen wollen.</p> <p>Somit muss mit grösstem Befremden festgehalten werden, dass die Abgangsverspätungen von Heerbrugg nach Altstätten ausnahmslos mindestens 1 1/2 Minuten betragen; oft betragen diese zwei Minuten und mehr. In Altstätten präsentiert sich dieses Bild noch schlechter und somit ist das bereits bestehende Befremden noch grösser; betragen doch die Abgangsverspätungen ausnahmslos mindestens zwei Minuten, jedoch sind drei und vier Minuten keine Seltenheit.</p> <p>Abschliessend sei mit grossem Nachdruck festgehalten, dass die Abfahrt des IR 13 von Altstätten in Richtung Sargans mit XX.59 Uhr ein Ding der Unmöglichkeit darstellt, weil der Kreuzungszug ausnahmslos erst mit XX.00 Uhr eintrifft. Wie bereits erwähnt, war bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 die Abfahrt mit XX.00 Uhr festgehalten, was sich bewährt hat. Weitere Feststellungen haben ergeben, dass die Fahrzeit von Altstätten nach Buchs 13 Minuten beträgt, was eine sogar eine Abfahrtszeit mit XX.01 zulässt.</p> <p>Im Sinne eines Fahrplanbegehrens unterbreite ich deshalb nachstehend zwei Vorschläge, welche als höchst dringlich zu bezeichnen sind.</p> <p>a) Abfahrtszeiten von Heerbrugg nach Altstätten Die Abfahrtszeiten in Heerbrugg sollen am Fahrplanwechsel im Dezember 2021 bitte auf XX.54 Uhr umgestellt werden. Dies war nämlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 so und hat sich bestens bewährt und ist in jeglicher Hinsicht Fahrplan-Neutral und hat absolut keine Auswirkungen auf den übrigen Fahrplan. Somit kann der Umsteigeweg von der so wichtigen Postauto-Verbindung von Heiden her (Ankunft XX.50 Uhr) in Heerbrugg aufrechterhalten werden.</p> <p>b) Abfahrtszeiten Altstätten nach Buchs Die Abfahrtszeiten in Altstätten sollen am Fahrplanwechsel im Dezember 2021 bitte auf XX.00 Uhr umgestellt werden. Dies war bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 so und hat sich bestens bewährt. Es kann auch eine Umstellung auf XX.01 Uhr gemacht werden; denn auch dies ist mit der nächsten Ankunft in Buchs / SG «Fahrplan-Neutral» und die Pünktlichkeit ist auch dann gewährleistet.</p>	<p>Im aktuellen Fahrplan wurden gemäss SBB die Abfahrtszeit in Heerbrugg Richtung Buchs SG vorgezogen und die Reservezeiten in Altstätten SG statt in Heerbrugg eingeplant. Dadurch hat die Betriebsführung der SBB mehr Spielraum, sobald ein IR13 von Sargans grössere Verspätung hat oder gar ausfällt (Abfahrt zur Minute 59 oder allenfalls Kreuzungsverlegung nach Oberriet). Eine Abfahrtszeit zur Minute 59 ermöglicht aufgrund der Prozesszeiten eine raschere Abfahrt nach der Kreuzung, als wenn diese zur Minute 00 wäre.</p>
47	Widnau	privat	880	<p>Generell muss festgehalten werden, dass der IR 13 zu hundert Prozent verspätet verkehrt und zwar auf der Strecke Rorschach — Landquart und Landquart — Rorschach. Um diese Verspätungen in den Griff zu bekommen sollen folgende Massnahmen eingeführt werden:</p> <p>a) Konsequentes Ausnützen der Höchstgeschwindigkeiten; dies wird bis heute nicht gemacht.</p> <p>b) Schnelleres Ein- und Ausfahren an den genannten Bahnhöfen.</p> <p>c) Konsequenteres Abfertigen (wenn Uhr auf Strich erfolgt Abfahrtspfeil).</p> <p>d) Schnelleres Abfahren wenn die Türen geschlossen sind. Aktuell vergeht zwischen dem Schliessen der Türen und der effektiven Abfahrt bis zu 25 Sekunden und dies liegt aufgrund des so engen Fahrplans ganz einfach nicht drin. Ich stelle hiermit den Antrag, dass beim IR 13 technische Anpassungen vorgenommen werden, damit die effektive Abfahrt nicht erst in knapp 1/2 Minute, sondern bereits nach 10 Sekunden erfolgen kann.</p> <p>e) Es ist ein offenes Geheimnis, dass das aktuelle Rollmaterial des IR 13 für das St. Galler Rheintal nicht geeignet ist. Der FV -Dosto ist nämlich für Langstrecken-Einsätze gedacht. Der Einsatz im St. Galler Rheintal ist deshalb unangebracht, weil die Voraussetzungen in jeglicher Hinsicht in gegeben sind. Bevor der FV-Dosto eingesetzt wurde, war der IR-Dosto mit Stadler-Zugsmaterial auf der St. Galler Rheintal-Linie im Einsatz und hat sich bezüglich Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, etc. hervorragend bewährt und die Bevölkerung war damit sehr zufrieden. Hiermit stelle ich das Begehren, einen Rollmaterial-Wechsel vorzunehmen und den IR-Dosto so wie dieser zwischen Chur und Zürich HB verkehrt, einzusetzen.</p>	<p>Antwort zu a–d) Der Kanton St.Gallen fordert gegenüber der SBB ebenfalls ein, die Pünktlichkeit auf der Linie zu verbessern und die entsprechenden Potenziale zu nützen.</p> <p>Antwort zu e) Die IR-Dosto konnten im St.Galler Rheintal eingesetzt werden, da der damalige RE von Chur nur bis Wil SG verkehrte. Zur Weiterführung nach Zürich HB und seit dem Fahrplan 2021 die Durchbindung nach Luzern wird mehr Rollmaterial benötigt. Dafür stehen zu wenige IR-Dosto zur Verfügung.</p>
48	Widnau	privat	900	<p>Hier geht es um die Anschlussbeziehung IR 13 / IC 3 nach Zürich.</p> <p>Seit vielen Jahren ist bekannt, dass die Umsteigezeit von 3 Minuten viel zu knapp bemessen ist. Ich verfüge über Informationen, wonach seitens der SBB-Sitze (persönlich in Auftrag gegeben worden von Herrn Vincent Ducrot) ein Projekt am Laufen ist, welches sich mit dem Thema „Fahrplanerlichkeit“ beschäftigt.</p> <p>Dabei wurde ich von einem Insider, welcher bei der SBB tätig ist und über erstklassige und vor allem langjährige Fronterfahrungen verfügt, darüber informiert, dass beim Bahnhof Sargans keine Fahrplanerlichkeit vorhanden ist und demnach fahrplantechnisch es bereits heute möglich ist, den IC 3 in Richtung Zürich anstelle XX.27 Uhr neu mit XX.29 Uhr auf die Reise zu schicken.</p> <p>Damit verbunden die Lösung der Gleisbelegung (anstelle 2 neu 4 oder idealerweise 3).</p> <p>Hiermit stelle ich folgende zwei Begehren:</p> <p>Das Projekt «Fahrplanerlichkeit soll für den Bahnhof Sargans auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 mit den beiden nachfolgenden Massnahmen umgesetzt werden:</p>	<p>Eine spätere Abfahrt der IC Richtung Zürich ist gemäss SBB in Sargans aufgrund der umfangreichen Bauarbeiten auf der Strecke, aufgrund der Auswirkungen auf andere Züge unterwegs (v.a. S-Bahn im Raum Ziegelbrücke–March–Obersee) und nicht zuletzt im Knoten Zürich selber (gebündelte Einfahrt der FV-Züge vom Gotthard, Chur und Luzern sowie der Erreichung des Fernverkehrsknotens für alle diese Züge) leider nicht möglich. Selbiges gilt leider auch für die Gleisbelegung im Raum Sargans, wo ein Abkreuzungskonflikt mit den fast gleichzeitig eintreffenden Zügen aus Richtung Zürich vermieden werden muss.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

				1) Abfahrt des IC 3 nach Zürich anstelle XX.27 neu mit XX.29 Uhr 2) Gleisbelegung neu definieren: neu Gleis 4 oder idealerweise 3	
49	Widnau	privat	880	Aktuell verlässt der IR 13 den Bahnhof Sargans von Montag bis Freitag um 16.33 Uhr in Richtung Rorschach auf Gleis 7; dies hat zur Folge, dass der Umsteigeweg vom IC 3 aus Zürich sehr sehr (zu) lange ist. Die aufgezeigte Gleisbelegung ist nicht nur falsch, sondern vor allem schikanös und überflüssig und verursacht unnötigen Umsteigestress. Deshalb reiche ich hiermit den Antrag an, einen Gleiswechsel vorzunehmen, welcher bitte so schnell wie möglich erfolgen soll, nämlich neu 6 anstelle 7.	In Sargans können gemäss SBB leider nicht alle IR13 ab dem Gleis 6 verkehren. Die 300 Meter langen Züge in Fahrtrichtung St.Gallen müssen infrastrukturbedingt ab Gleis 7 verkehren. Das sind aktuell zwei Züge (5.36 und 16.36 ab Sargans).
50	Widnau	privat	900	Die Züge, welche mit XX.07 den HB Zürich verlassen, machen keinen Anschluss auf die SBahn in Sargans. Die S-Bahn in Sargans verlässt den Bahnhof um XX.OO der Zürcher-Zug trifft indessen um XX.03 Uhr ein. Diese Situation gehört verbessert und deshalb reiche ich zwei Fahrplanbegehren ein: Vorschlag 1 Die Abfahrtszeit in Zürich wird bitte um 4 Minuten früher sein und der Anschluss in Sargans kann somit gewährleistet werden. Beim Umsteigevorgang auf die Verbindung in St. Galler Rheintal soll bitte darauf geachtet werden, dass dieser Perron-Gleich erfolgen wird. Vorschlag 2 Die Abfahrtszeit in Zürich wird um 1 oder 2 Minuten früher sein und der Anschluss in Sargans kann somit gewährleistet werden. Die Abfahrtszeit der S-Bahn in Sargans wird bitte neu mit XX.06 festgelegt werden. Mit dieser neuen Abfahrtszeit ist die Pünktlichkeit auf der ganzen Strecke im St. Galler Rheintal weiterhin gegeben und die lange Wartezeit in Oberriet entfällt. Die Abfahrtszeit in Zürich wird um 4 Minuten früher sein und der Anschluss in Sargans kann somit gewährleistet werden.	Eine frühere Abfahrt des IC 3 in Zürich ist leider nicht möglich: In diesen Takt sind die durchgehenden ICE integriert, die erst zur Minute xx:00 in Zürich HB ankommen. Bei nicht durchgehenden Zügen würde der wichtige Anschluss (Deutschland-)Basel-Zürich-Chur bei einer früheren Abfahrt verloren gehen. Dies gilt sowohl für die vorgeschlagene Abfahrt xx:03 als auch für xx:05. Die Abfahrt xx:05 steht zudem in Konflikt mit der gleichzeitigen Abfahrt des IC 2/ IR 46 in Richtung Gotthard. Zudem könnten die Anschlüsse von/nach Bern nicht mehr stabil angeboten werden.
51	Jonschwil	Gemeinde	80.729	1) Für die Buslinie 729 ist ab Dezember 2022 ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten einzuführen. Begründung: In den letzten Jahren ist im Einzugsbereich der Haltestellen im Dorf Schwarzenbach (Wilerstrasse; neu Oberstettenstrasse) einerseits zu einer bedeutenden Bautätigkeit für Wohnbauten gekommen und andererseits hat die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet zugenommen. Ende 2021/anf. 2022 werden 45 Wohnungen unmittelbar bei der Haltestelle Oberstettenstrasse bezogen, was das Passagieraufkommen erhöhen wird. Bei Bedarf sind wir natürlich gerne bereit, das Anliegen an einer Besprechung zu erörtern (zusammen mit der Gemeinde Uzwil).	Für den Halbstundentakt ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig. Dies führt zu Sprungkosten. Die gesetzlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit werden nicht eingehalten. Der Nutzen des Halbstundentakts ist beschränkt, da die Linie 729 zwischen Schwarzenbach und Wil fast zeitgleich wie die Linie 730 verkehrt. Die Nachfrage an den Haltestellen, die nur durch die Linie 729 erschlossen werden, rechtfertigt keinen Halbstundentakt. Auf einen Angebotsausbau wird deshalb verzichtet.
52	Jonschwil	Gemeinde	80.730	2) Die Haltestelle «Sonne, Jonschwil» an der Linie 730 kann per Dezember 2022 aufgehoben werden. Dieser Antrag erfolgt unter dem Vorbehalt, dass der Kanton bereit ist, zu einem späteren Zeitpunkt eine neue Haltestelle an einem anderen Ort entlang der Linie 730 zu genehmigen. Angedacht ist in einigen Jahren eine Haltestelle beim sogenannten «Sägewerkareal» (+/- bei Jonschwilerstrasse [Verzweigung Sandacker-/Holzackerstrasse]). Dafür ist es jetzt allerdings noch zu früh. Begründung: Die Einzugsbereiche der Haltestellen Kreisel/Jonschwil, Winkelstrasse und Sonne/Jonschwil überschneiden sich zu stark. Die Haltestelle Sonne ist deshalb als unnötig einzustufen. (Es handelt sich nur eine «halbe» Haltestelle; nur in 1 Fahrtrichtung).	Zukünftig ist es denkbar, dass die Haltestelle Sonne aufgehoben und eine neue Haltestelle Sägewerkareal errichtet wird. Damit würde auf der Linie 730 keine längere Fahrzeit resultieren. Die Änderung bei der Haltestellenbedienung sollte aber zeitgleich erfolgen. Aktuell sehen wir keinen Handlungsbedarf zur Aufhebung der Haltestelle Sonne, weshalb wir darauf verzichten. Die Haltestelle Sonne weist pro Verkehrstag (Mo-Fr) mit ca. 25 Ein- und Aussteigern eine gewisse Nachfrage auf. Zudem ergeben sich für den östlichen Teil von Jonschwil kurze Zugangswege zum Bus.
53	Zihlschlacht-Sitterdorf	Gemeinde	852	Weiterhin verkehrt die S5 nur zwischen Weinfeld und Bischofszell Stadt durchgehend alle 30 Minuten. Weiter nach St. Gallen soll sie wie bisher nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag / Abend von Montag bis Freitag alle 30 Minuten verkehren. Dem Kanton St. Gallen wird erneut beantragt, von der Ausnahmegestaltung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch zu machen, z. B. für eine Versuchsphase. Während dieser Zeit könnte beobachtet werden, ob sich ein verstärktes Angebot Richtung St. Gallen auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt. Dies wäre insbesondere während der Sanierung der Stadtautobahn in St. Gallen wünschenswert.	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden. Ein Versuchsbetrieb kann in Betracht gezogen werden, wenn absehbar ist, dass nach Beendigung der Versuchsphase von maximal vier Jahren das Versuchsangebot in ein reguläres Angebot überführt werden kann. Dafür müssten die Zielvorgaben erreicht werden. Die Fahrgastzahlen (und damit die Erlöse) sind 2020/2021 eingebrochen und erholen sich nur langsam. Es ist nicht realistisch, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebs die Zielvorgaben erreicht werden.
54	Zihlschlacht-Sitterdorf	Gemeinde	80.740/80.943	In Bischofszell Stadt bestehen zwischen der Postauto-Linie 80.740 aus Uzwil und der AOT-Linie 80.943 nach Amriswil ärgerliche Anschlussbrüche. Häufig fährt der Bus in Bischofszell Stadt «vor der Nase weg». Während die ersten drei Kurse zur Minute ,53 in Bischofszell Stadt ankommen und somit den Anschluss Richtung Amriswil zur Minute ,55 knapp sicherstellen, treffen die späteren Kurse um ,57 ein. Es ist zu prüfen, ob die Verbindung in Bischofszell Stadt auch in den späteren Relationen sichergestellt werden kann. Eine ähnliche Problematik besteht am Wochenende und an Feiertagen im umgekehrten Richtung. Während der AOT-Bus aus Amriswil-Zihlschlacht zur Minute ,59 in Bischofszell Stadt eintrifft, fährt das Postauto Richtung Uzwil zur Minute ,58 ab. Eine Verschiebung um wenige Minuten könnte hier allenfalls eine Umsteigerrelation sicherstellen, was beiden Linien in Bischofszell innerörtliche Zubringerfunktionen bringen könnte. Wir bitten Sie, den Fahrplan auf den Tafeln Nr. 852, 80.943 und 80.740 nochmals eingehend zu prüfen und so anzupassen, dass sie den Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzern in der Region und den Angehörigen von länger hospitalisierten Patientinnen und Patienten in der Rehaklinik in Zihlschlacht, dienen und lückenlose Angebote auf dem Schienennetz gewährleisten.	Der Anschluss kann leider nicht angeboten werden, da die Fahrzeitprofile beider Linien jede Minute benötigen. Die Fahrzeiten sind auf Anschlüsse in Amriswil bzw. Uzwil ausgelegt und können daher nicht verschoben werden. Auch die ersten drei Kurse von Postauto kommen ab dem Fahrplanwechsel erst wieder im Takt zur Minute xx.57 an und verpassen somit den Anschluss auf die Linie 943 nach Amriswil.
55	Wittenbach	Gemeinde	80.004/80.154	Die Gemeinde Wittenbach möchte an der Haltestelle Bächi festhalten. Die Machbarkeit einer Fahrbahnhaltestelle ist zu prüfen. Wir bitten diese Haltestelle weiterhin anzufahren, zumindest bis der Bau des Fuss- und Radweges beginnen kann.	Aufgrund der Verzögerungen beim Bau des Fuss- und Radwegs wird im Fahrplan 2022 auf die Aufhebung der Haltestelle Bächi verzichtet. Das Amt für öffentlichen Verkehr beantragt beim kantonalen Tiefbauamt, die Beibehaltung der Haltestelle Bächi zu prüfen.



**Amt für öffentlichen Verkehr**

56	Wittenbach	Gemeinde	80.200/80.207	Für die Verlängerung der Linien 200 und 207 vom Bahnhof zum Zentrum Wittenbach hat der Gemeinderat einen positiven Beschluss gefasst.	Im Rahmen der Weiterentwicklung des öV-Angebotes im Korridor St.Gallen–Wittenbach–Arbon wird die Verlängerung der Linien 200 und 207 bis zum Zentrum von Wittenbach berücksichtigt.
57	Oberbüren	Gemeinde	850	Der vorgesehene Fahrplan 2022 hat für die Gemeinde Oberbüren keinen grossen Einfluss . Dies ist grundsätzlich erfreulich, da sich der aktuelle Fahrplan in den letzten zwei Jahren bewährt hat. Allerdings weisen wir darauf hin, dass im Zusammenhang mit der angestrebten Fahrplanstabilität der Zug von St. Gallen nach Zürich neu 1 Minute länger hat. Dadurch vermindert sich die Umsteigezeit vom Postauto in den Zug in Gossau auf neu 2 Minuten . In Gossau hat es erfahrungsgemäss viel Verkehr . Aus unserer Sicht ist die Umsteigezeit von 2 Minuten deshalb sehr knapp bemessen . Es sollte nicht sein, dass Postauto-Passagiere den Zug regelmässig verpassen. Wir bitten Sie, diesem Punkt entsprechend Rechnung zu tragen.	Die Verknappung des Anschlusses ist Postauto bekannt. Die Linie 727 verkehrt derzeit sehr stabil und kommt auch zur Hauptverkehrszeit in 95% der Fälle mindestens eine Minute vorzeitig in Gossau an. Damit sollten im Fahrplan 2022 keine Anschlussprobleme entstehen. Der Anschluss wird durch Postauto jedoch genau beobachtet. Akzentuiert sich das Problem, kann in Niederwil eine Minute Reservezeit aus dem Fahrplan entnommen werden.  Die SBB haben den Fahrplan zwischen St.Gallen und Wil im Minutenbereich angepasst, um auf anstehende Bauarbeiten im Raum Wil zu reagieren. Damit kann die Reservezeit im Bahnhof Wil eingeplant werden, was die betriebliche Stabilität erhöht.
58	Oberbüren	Gemeinde	80.727	Die Sonnentaler Bevölkerung ist bereits einige Male mit dem Wunsch nach einer zweiten Haltestelle an die Gemeinde herangetreten .Die Haltestelle, welche aktuell besteht, liegt für den östlichen Teil des Dorfs in einer grösseren Distanz . Wir bitten Sie desha b, die Realisierung einer zweiten Haltestelle im Dorf Sonnental zu prüfen.	Eine zusätzliche Haltestelle im Gebiet Sonnental wird begrüsst. Für die Realisierung ist das kantonale Tiefbauamt zuständig. Das AöV hat das Infrastrukturbegehren im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms eingegeben.
59	Oberbüren	Gemeinde	80.727	Zur Steigerung der Attraktivität des öV beantragen wir auch für das Dorf Niederwil die Einführung eines Halb-Stunden-Takts am Samstag. Das Gleiche gilt für das Dorf Sonnental unter der Woche.	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bereits heute liegt der Kostendeckungsgrad der Linie 727 über den Zielvorgaben, weshalb ein Ausbau des Angebotes in den nächsten Jahren nicht realistisch ist.
60	Bischofszell	privat	852	Einmal mehr muss ich feststellen, dass der Kanton SG kein Geld oder Interesse daran hat, die S 5 Mo-Fr durchgehend bis St.Gallen zu finanzieren, geschweige denn am Wochenende. Mo bis Fr fehlen vier Zugpaare, am Wochenende fehlt jeder zweite Zug Bischofszell - SG. Dabei wäre er für den Ausflugsverkehr von der Region Sulgen Bischofszell ins Appenzellerland und als Zubringer zum IR nach Sargans Chur sehr wertvoll.	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden. Ein Versuchsbetrieb kann in Betracht gezogen werden, wenn absehbar ist, dass nach Beendigung der Versuchsphase von maximal vier Jahren das Versuchsangebot in ein reguläres Angebot überführt werden kann. Dafür müssten die Zielvorgaben erreicht werden. Die Fahrgastzahlen (und damit die Erlöse) sind 2020/2021 eingebrochen und erholen sich nur langsam. Es ist nicht realistisch, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebs die Zielvorgaben erreicht werden.
61	Bischofszell	privat	80.154	Im weiteren ist die Postautolinie Arnegg Waldkirch Wittenbach nicht erreichbar vom Thurgau her. In Wittenbach wie auch in Arnegg fahren die Busse kurz vor Ankunft der Züge davon. Es scheint mir immer mehr, dass da jeder Kanton sein eigenes Süppchen kocht. Der ÖV sollte attraktiv sein , es nützt nichts, wenn immer mehr Züge und Busse rumkurven, aber gegenseitige Anschlüsse gemieden werden. Ich bin selber Lokführer aus Bischofszell und würde mich freuen, wenn der ÖV für alle und jede Richtung attraktiv wird bzw. bleibt.	Leider funktionieren die Anschlüsse der Linie 154 in Arnegg und Wittenbach nicht in Richtung des Kantons Thurgau. Beide Bahnhöfe sind keine Kreuzungsstation der S-Bahn, weshalb auch kein idealer Anschlussknoten besteht. Die Anschlusspriorität der Linie 154 liegt klar in Richtung St.Gallen. Damit die Anschlüsse in Richtung des Kantons Thurgau entstehen, müsste die Linie 154 an den beiden Bahnhöfen früher ankommen und später abfahren. Dadurch braucht es ein zusätzliches Fahrzeug im Umlauf der Linie 154, was zu hohen Sprungkosten führt und aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht finanzierbar ist. Für den grössten Teil der Fahrgäste würden sich zudem die Reisezeiten verlängern, da sich die Umsteigezeit von/nach St.Gallen pro Richtung um ca. 5 Minuten erhöht.
62	Zell ZH	privat	880	Von den sechs EC-Zügen Zürich-München (Zürich ab 7:33, 9:33, 11:33, 13:33, 17:33 und 19:33) hält nur der EC 197 Zürich ab 17:33 nicht in St. Margrethen. Sollte dies nicht ein Fehler sein, stelle ich das Fahrplanbegehren, dass auch der EC 197 in St. Margrethen einen Halt einlegt (Ankunft: 18:49, Abfahrt: 18:51).	Der EC197 mit Abfahrt um 17:33 ab Zürich HB verkehrt – aufgrund der erhöhten Nachfrage in der Hauptverkehrszeit – in Doppeltraktion. Die zweite Einheit wird in Bregenz abgehängt. Um dies sicherzustellen, benötigt es einen längeren Aufenthalt in Bregenz. Dieser kann nur mit der Durchfahrt des EC197 in St. Margrethen ermöglicht werden. Der Kanton St.Gallen verlangt von der SBB, dass sie ihre Prozesszeiten laufend optimieren, um den zusätzlichen Halt in St.Margrethen künftig anbieten zu können.
63	St.Gallen	privat	80.006	Als Anwohner der VBSG-Linie 6 bin ich sehr verwundert über den immer noch vorhandenen Ferienfahrplan, welcher nächsten Monat wieder startet. Meiner Ansicht nach ist dieses Modell veraltet und viele Pendler sind vor allem morgens mit einem Wochenend-Takt bedient. Wenn der Kostendeckungsgrad und die Linienbelastung der L6 betrachtet werden, sind diese aktuell eine ziemliche Punktlandung auf der Zielvorgabe. Ich gehe daher davon aus, dass diese Werte auch weiterhin erreicht werden kann oder sich nur leicht nach unten korrigieren werden, wenn während den Sommerferien Montag bis Freitag die Busse ebenfalls im 10-Minuten-Takt verkehren würden. Allenfalls kann das Angebot während der Hauptverkehrszeit auf den genannten Takt erhöht werden. Die aktuelle Situation ist unbefriedigend, da Pendler aktuell nur einmal jede volle Stunde einen passenden Anschluss am Hauptbahnhof gewährleistet haben, da die Züge jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren (und die Busse morgens alle 20 Minuten). Alternativ könnte auch der Takt am Samstag/Ferienfahrplan generell erhöht werden auf einen 10-Minuten-Takt (analog Linie 5), was aber höhere Abgeltungen zur Folge hätte.	Der Ferienfahrplan ermöglicht Kosten- und Ressourceneinsparungen während den frequenzarmen Sommerferien. Daran wird festgehalten. Für Pendler ist der Samstagsfahrplan als Ferienfahrplan nicht ideal, da in der Hauptverkehrszeit am Morgen und teilweise auch am Abend mit einem reduzierten Angebot gefahren wird, obwohl die Frequenzen zu diesen Tageszeiten am höchsten sind. Der Verweis auf den Samstagsfahrplan dient der einfachen Verständlichkeit, verhindert aber, dass während den nachfragestärksten Tageszeiten das dichteste Angebot gefahren wird. Auf Fahrplan 2023 werden deshalb Anpassungen im Ferienfahrplan geprüft.
64	St.Gallen	privat	870	Ebenfalls interessiert mich, wann in St. Gallen Haggen wieder ein 15-Minuten oder zumindest 10/20-Minuten-Takt erreicht werden kann. Der Halt des RE Herisau-Konstanz ist nicht möglich, im Zielkonzept ist der 15-Minuten-Takt jedoch festgelegt. Wie wird mittelfristig dieser angegebene Takt wiederhergestellt? Durch zusätzliche Zugpaare St. Gallen – Herisau?	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. Andernfalls würde der RE zu spät in St.Gallen eintreffen und könnte nicht mehr weiter Richtung Romanshorn verkehren. Im Zielkonzept zum Bahnausbau schritt 2035 ist vorgesehen, halbstündlich S-Bahnen Rheintal–St.Gallen–Toggenburg und ebenfalls halbstündlich S-Bahnen Kreuzlingen–Romanshorn–St.Gallen–Herisau verkehren zu lassen. Diese beiden Linien ergänzen sich zu einem exakten Viertelstundentakt zwischen Herisau und St.Gallen (mit Halt in Haggen). Die Umstellung des S-Bahn-Angebots wird für den Zeitraum zwischen 2025 und 2030 angestrebt. Bedingung ist der Abschluss verschiedener Bauarbeiten, unter anderem der Umbau des Ostkopfs im Bahnhof St.Gallen. Gegenüber der SBB und dem Bundesamt für Verkehr wird eingefordert, die Projektierung dieser Bauarbeiten möglichst rasch aufzunehmen.



65	Murg	privat	900	<p>S4 (Mols / Unterterzen / Murg / Mühlehorn) - S25 (Zürich HB) Ziegelbrücke an zur Minute 31, Abfahrt 34 Seit den Bauarbeiten im Bommersteintunnel ist dieser Anschluss knapp oder er wird gebrochen, zumindest häufig ausgerechnet dann, wenn ich unterwegs bin. Bereits in der noch laufenden Fahrplanperiode fährt die S4 Richtung Ziegelbrücke oft NACH der Minute 21 in Murg ein (Abfahrt planmässig ..20, 2022: ..21) Es sollte eine Möglichkeit gefunden werden, dass der Hauptanschluss in Ziegelbrücke auf die S25 einige wenige Minuten lang sichergestellt werden kann, trotz dem Grundsatz, dass S-Bahnen in der Regel keine verspäteten Anschlusszüge abwarten. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung. Ich strande immer wieder in Ziegelbrücke und komme erst 1 Stunde später Richtung Mühlehorn / Murg / Unterterzen / Mols weiter. Besten Dank, dass Sie bei der Betriebsleitzentrale ein gutes und gewichtiges Wort dafür einlegen.</p>	<p>Der Anschluss zwischen der S4 vom Walensee auf die S25 Richtung Zürich ist gemäss SBB und SOB mit 3 Minuten grundsätzlich gegeben. Im Verspätungsfall entscheidet die Betriebszentrale aufgrund der herrschenden Situation, ob und wie lange die S25 (oder die S4 in der Gegenrichtung) auf den Anschlusszug warten kann. Dabei spielt neben der Betriebslage auch die vorhandene Infrastruktur und Auswirkungen auf weitere Züge sowie die Erreichung weiterer Anschlüsse eine Rolle. Ziel ist immer, dass im Verspätungsfall die Auswirkungen möglichst isoliert werden können, um nicht weitere Züge/Reisende stark zu beeinflussen.</p>
66	Konstanz	IBSB	880	<p>Zum aktuellen Fahrplanentwurf haben wir die folgenden Anmerkungen: „Neue S7 Lindau – Rorschach“ 1. Der eigentlich alle zwei Stunden verkehrende Eurocity Zürich-München weist zwei Taktlücken auf: um 16:51 verkehrt kein EC von St. Margrethen Richtung München und um 12:52 verkehrt kein EC von Lindau-Reutin in Richtung Zürich. Diese Taktlücke sollte zusätzlich durch die neue S7 geschlossen werden. Sollte diese für spezielle Anlässe (Oktoberfest, Adventswochenende) für den EC reserviert sein, sollten die S7 an der Mehrzahl der Wochenenden diese Taktlücke schliessen, in denen der EC nicht verkehrt. 2. Das Zugangebot der neuen S7 soll auch Montag bis Freitag angeboten werden, nicht nur an den Wochenenden. 3. Es ist zu überprüfen, ob die Halte Rheineck, Staad, Lustenau, Hard-Fussach, Bregenz-Riedenburg, Bregenz-Hafen und Lochau-Hörbranz auch angefahren werden können. Falls nicht möglich, sollte die S7 zumindest in Bregenz-Hafen halten. 4. Sofern nicht ohnehin geplant, ist zu überprüfen, ob die S7 „neu“ ab Rorschach mit der bestehenden S7 durchgebunden werden kann. Aus Sicht der IBSB stellt die „neue“ S7 einen kaum zu unterschätzenden Schritt in Richtung eines integrierten Bodensee-S-Bahn-Systems dar. Besonders erfreulich ist, dass dieser Schritt ausgerechnet an der politisch schwierigsten Stelle, dem Drei-Länder-Abschnitt Lindau-Rorschach gelungen. Dafür möchten wir Ihnen für Ihr diesbezügliches Engagement an dieser Stelle einen herzlichen Dank aussprechen.</p>	<p>1. Beim Angebot der verlängerten S7 nach Bregenz–Lindau handelt es sich um ein Aufbauangebot, das in mehreren Schritten ausgebaut wird. Der Ausbau ist abhängig von der Nutzung nach Einführung und den vorhandenen Finanzmitteln bei der verantwortlichen Bestellern in der Schweiz, Österreich und Deutschland. Bis vor Ausbruch der Corona-Krise war durch SBB Fernverkehr vorgesehen, das 7. Zugpaar Zürich–München ab Fahrplan 2022 ganzjährig zu fahren. Die Taktlücke wäre damit eliminiert gewesen. Bedingt durch den starken Rückgang der Passagierfrequenzen verzögert sich die Einführung des 7. Zugpaares. 2. Die beteiligten Besteller und das Transportunternehmen streben einen weiteren Ausbau unter der Woche an. Wann dieser realisiert wird ist abhängig von der Marktentwicklung und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. 3. Die zusätzlichen Halte wurden geprüft, können aber aufgrund fehlender Zeitreserven nicht eingeführt werden. Ein Halt in Bregenz Hafen würde dazu führen, dass in Lindau die Anschlüsse ins Allgäu nicht mehr funktionieren. Nach Lustenau, Hard-Fussach und Riedenburg verkehrt ab St.Margrethen kurz nach der S7 die S3 mit Halt an allen Stationen. 4. Die verlängerte S7 wird ab Rorschach aus der S7 Romanshorn–Rorschach heraus produziert. Es entsteht eine umsteigefreie Direktverbindung Romanshorn–Lindau.</p>
67	?	Pro Bahn Ostschweiz	850	<p>Vorabbegehren zum Fahrplan 2024 mit der Sperrung Zürich HB–Wipkingen: Statt die Münchner EC/St. Galler HVZ-Sprinter (IC5) zu schleichern zu machen und deren Anschlüsse in Zürich HB zu vermässeln, könnten diese Züge beschleunigt werden und über Wallisellen fahren. Die Reisenden ab Flughafen müssten in Winterthur umsteigen und mit 16 Min. längerer Reisezeit rechnen. Letztlich würde dies nur Reisende Zürich Flughafen - Bregenz und weiter treffen, da Flughafen - St. Gallen mindestens halbstündlich mit den IC1 und IR13 sichergestellt ist. Zürich HB ab ..37 (vor dem IC1), Dietlikon (..47) - Effretikon (..51) entspannt hinter der pünktlichen S3, sobald diese 1-2 Min. verspätet ist, kann der EC vorausfahren und die 3 Min. Fahrzeitreserve ab Effretikon verbummeln. Gegenrichtung symmetrisch. Sogar die Durchbindung der IC5 könnte bleiben, mit 7 Min. Halt in Zürich HB.</p>	<p>Dies ist kein Fahrplanbegehren für das laufende Fahrplanverfahren 2022.  Die Hauptursache für das frühere Verkehren der IC5/EC zur Minute 30 ab Zürich, resp. deren späterer Anknüpfung liegt gemäss SBB in der Gleisbelegung in Zürich HB (Löwenstrasse), die anhand der Fahrtrichtung West-Ost kurz erläutert wird: IC1 Ankunft von Bern zur Minute 21 – Abfahrt zur Minute 39, IR75 Ankunft zur Minute 25 von Luzern – Abfahrt zur Minute 35. Beide Gleise in Zürich Löwenstrasse sind daher belegt. Es ist nicht möglich, eine Abfahrt der EC oder der IC5 (Ankunft Minute 30) vor dem IC1 zu ermöglichen. Das nötige Gleis steht in Zürich Löwenstrasse zu spät zur Verfügung.</p>
68	?	Pro Bahn Ostschweiz	880	<p>Die IC 5 sollen zwischen Winterthur und St. Gallen wie der EC beschleunigt beschleunigt fahren: (St. Gallen an 00 ab 59). Damit kann der IC5 trotz Kreuzung mit dem IR 13 in Rorschach auch in Rorschach Stadt halten. In Rorschach Stadt bestehen sämtliche Busanschlüsse. Da man es versäumt hat die öv-Drehscheibe Rorschach Stadt fernverkehrstauglich auszubauen, muss die hintere Einheit ab St. Gallen geschlossen bleiben.</p>	<p>Halt Rorschach Stadt Der Bahnhof Rorschach Stadt ist als Regionalverkehrsbahnhof konzipiert und verfügt deshalb nur über sehr kurze Perrons. Das Abschliessen der zweiten Einheit in St. Gallen ist aufgrund der zu kurzen Aufenthaltszeit in St. Gallen nicht praktikabel. Zudem hätte ein Halt mit zwei Einheiten längere Schliesszeiten der Barrieren (Reitbahnstrasse) zur Folge.  Beschleunigung IC5 Die IC5 mit Abfahrt zur Minute 58 und Ankunft zur Minute 02 in St.Gallen, benützen das gleiche Gleis (Gleis 2). Aufgrund der Länge der eingesetzten Züge, können sie in St.Gallen nur in Gleis 1 oder 2. halten. Gleis 1 ist jedoch durch den IC1 (400m) belegt. Zwischen der Ausfahrt aus Gleis 2 und Ankunft in Gleis 2 in St.Gallen, müssen vier Minuten vorhanden sein (Gleisfreigabe). Eine Beschleunigung der IC5 ist aufgrund der Fahrplankonstruktion zwischen Zürich–Winterthur–St.Gallen nicht realistisch. Der IC5 würde zum Beispiel vor Wil SG der S12/S35 auflaufen und in die gleiche Fahrlage zurückfallen.</p>
69	?	Pro Bahn Ostschweiz	880	<p>Die Taktlücke des EC Zürich ab 15.33, München an 19.04 München ab 10.55, Zürich an 14.27 soll geschlossen werden. Damit wird ein kundenfreundlicher Zweistundentakt geschaffen.</p>	<p>Die Nachfrage rechtfertigt die tägliche Führung der EC194 und EC195 gemäss SBB aktuell noch nicht. Sobald diese vorhanden ist, plant die SBB, diese EC täglich zu führen.</p>
70	?	Pro Bahn Ostschweiz	880	<p>Die S 5 (alt S3) weist zwischen St. Gallen und St. Margrethen die identische Fahrzeit wie die S4 (St. Gallen ab xx.39) mit einem Halt in Mörschwil auf. Aus diesem Grund sollte es möglich sein die S5 in Mörschwil halten zu lassen. Mit der neuen Doppelspur in Rorschach wird der Betrieb zudem flexibler.</p>	<p>Mit der Einführung des zweiten REX im Fahrplan 2025 verschieben sich die Fahrzeiten der S5 im Minutenbereich. Die Wendezeit in St.Margrethen beträgt dann noch 4 Minuten. Ein zusätzlicher Halt in Mörschwil ist spätestens ab diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Von der Einführung eines Halts für lediglich 3 Jahre sehen wir ab.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

71	?	Pro Bahn Ostschweiz	880	Die neu am Wochenende von Rorschach nach Lindau verlängerte S7 soll in diesem Feld auch aufgeführt werden. Weiter sollte sie auch Montag – Freitag verkehren und nicht nur am Wochenende.	Letzte internationale und umfangreiche Finanzierungsfragen zum neuen Angebot konnten erst nach Veröffentlichung der Entwürfe geklärt werden. Das neue Angebot (Samstag und Sonntag) wird ab Dezember 2021 den Betrieb aufnehmen. Beim Angebot der verlängerten S7 nach Bregenz-Lindau handelt es sich um ein Aufbauangebot, das in mehreren Schritten ausgebaut wird. Die beteiligten Besteller und das Transportunternehmen streben einen weiteren Ausbau unter der Woche an. Wann dieser realisiert wird ist abhängig von der Marktentwicklung und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln.
72	?	Pro Bahn Ostschweiz		Die Haltestelle Schibenertor soll im heutigen Umfang weiter bedient werden. Diese Haltestelle hat eine wichtige Umsteigefunktion zu den Bussen Richtung Röteli und Rotmonten. Die dortige Kreuzung ist für gehbehinderte Fussgänger sehr mühsam zu überqueren. Aus diesem Grund braucht es eine Möglichkeit vom Marktplatz mit dem öv dorthin zu fahren. Weiter befinden sich in Fusswegdistanz die südliche Altstadt, diverse Banken und die Warenhäuser Manor und Globus.	An der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 1–4 und 6 auf Fahrplan 2022 wird festgehalten. Auch mit der Haltestelle Schibenertor muss der dortige Knoten überquert werden um ab der Haltestelle Blumenberg in Richtung Röteli und Rotmonten zu gelangen. Das Siedlungsgebiet zwischen dem Marktplatz und Bahnhof ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öv erschlossen. Mit der Aufhebung der Haltestelle wird zudem etwas Fahrzeit gewonnen, wodurch sich die Reisezeit an den Bahnhof verkürzt und sich die Reservezeit erhöht. Die Linien 7 und 8 bedienen das Schibenertor vorerst weiterhin, bis der Marktplatz umgestaltet ist (Verschiebung der nördlichen Haltekante in Richtung Westen) oder die Linien 7 und 8 elektrifiziert sind.
73	?	Pro Bahn Ostschweiz	80.006	Die Haltestelle Kolosseumstrasse in Fahrtrichtung Heiligkreuz soll ja in ca. zwei Jahren weiter nördlich an die Heiligkreuzstrasse verlegt werden. Sie wird aber immer noch die nächstgelegene Haltestelle zum Sportplatz Espenmoos sein. Ueberdies wird sie dann in der Nähe der Espenmoosstrasse sein. Sie soll deshalb in Sportanlage Espenmoos oder einfach Espenmoos umbenannt werden.	Eine Verschiebung der Haltestelle Kolosseumstrasse ist nicht mehr vorgesehen, Im Hinblick auf die Einführung der neuen Haltestelle ab Dezember 2018 wurde die Haltestellenbezeichnung mit allen betroffenen Stellen konsolidiert. Auf eine Namensänderung wird deshalb verzichtet.
74	?	Pro Bahn Ostschweiz	80.200	Aus folgenden Gründen kritisieren wir die geplante Verkürzung der Linie 200 auf den Laufweg Arbon – Wittenbach von montags bis freitags: Die Strasse St. Gallen – Wittenbach ist während der HVZ sehr stark belastet. Durch die Staus wird es in Wittenbach zu Verspätungen und Anschlussbrüchen kommen. Nach unseren Beobachtungen steigt nur ein Drittel der Fahrgäste in Wittenbach Bahnhof um. Wir erachten es jedoch als prüfenswert am Sonntag die Linie 200 in die Linie 4 zu integrieren. Hier fahren die Busse praktische hintereinander. Die Auslastung der Busse und die Verkehrsauslastung der Strassen würden dies zulassen. Die freiwerdenden Batterietrolleybusse könnten an anderer Stelle eingesetzt werden, um am Sonntag Optimierungen im Stadtnetz zu realisieren. Während den Grossanlässen (Fasnacht, OFFA, OLMA, Open Air und Weihnachtsmarkt) sollen die Linien getrennt geführt werden.	Mit der Einkürzung der Linie 200 werden Ressourcen freigespielt, die für den Angebotsausbau der Linien 3, 201 und 207 eingesetzt werden. Am neuen öV-Konzept von Montag bis Samstag tagsüber wird deshalb festgehalten. Wir gehen davon aus, dass die Reisekette mit der S-Bahn von St.Gallen und Umstieg am Bahnhof Wittenbach auf die Linie 200 sehr stabil funktioniert. Für den Bus-Bus-Umstieg von der Linie 3 auf die Linie 200 wurden genügend Reserven eingeplant, um auch in der Hauptverkehrszeit eine hohe Anschlussicherheit zu gewährleisten. Eine Verknüpfung der Linien 3 und 200 in den Randverkehrszeiten (Sonntag/Abend) würde ein Fahrzeug einsparen, da die zeitgleiche Überlagerung zwischen Heiligkreuz und dem Bahnhof St.Gallen vermieden wird. Allerdings würde der Fahrplan dadurch zunehmend komplizierter. Es ist zudem unklar, ob auf dem Ast Abwil der Einsatz eines Dieselmotors am Sonntag und am Abend toleriert wird. Bei Grossanlässen ist zudem auf der Linie 3 der Einsatz der grossen Doppelgelenkbusse notwendig. Eine unterschiedlicher Linienbetrieb bei Grossanlässen ist wenig praktikabel.
75	?	Pro Bahn Ostschweiz	80.201	Die neuen Schnellbusse am Morgen und Abend sollen zu einer einheitlichen Taktzeit verkehren. Damit wird ein besser merkbarer Fahrplan erreicht.	Auf der Linie 201 haben die zusätzlich geplanten Kurse am Morgen und am Abend eine unterschiedliche Fahrplage, damit in Arbon ein Anschluss auf die neue Linie 207 von/nach Roggwil angeboten wird. Die Linie 207 verkehrt am Abend um 30 Minuten verschoben im Vergleich zur Fahrplage am Morgen. Die Linie 207 kann somit in Wittenbach Anschlüsse auf die S82 von/nach St.Gallen in Lastrichtung sicherstellen. Im vorliegenden Fall wurden die Anschlüsse höher gewichtet als die Merkbarkeit des Fahrplans.
76	?	privat		Bitte veröffentlichen Sie künftig grafische Fahrpläne für die Vernehmlassung. Diese erleichtern die Konsultation und lassen auf einen Blick erkennen, wenn Sie schwachsinig zu bestellen gedenken. (Z.B. Leermaterialzüge am Abend als Zuleiter für Personenzüge, statt diese einfach in beide Richtungen verkehren zu lassen).	Das Fahrplanverfahren und die Publikation der Angebote geschieht unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr. Wir haben Ihr berechtigtes Anliegen dort deponiert.
77	?	privat	80.242	Die Postautolinie 242 hat viel zu grosse Fahrzeitereserven. Leider sind viele Chauffeure zu ungeduldig und halten nicht wie vorgeschrieben an den Haltestellen an, wenn sie zu früh unterwegs sind, sondern fahren einfach durch! Deshalb sollen die Abfahrtszeiten im Fahrplan wie folgt geändert werden: Thal, alte Post xx:12 Thal, Linde xx:13 Staad SG, Nagelstein xx:14 Buechen b. Staad xx:15 Staad, Risegg xx:15 Staad, Schönenbach xx:16 Rorschacherberg, Wilenrain xx:17 Rorschacherberg, Seebileiche xx:18 Rorschacherberg, Bachwies xx:19 Die zu "guten Zeiten" gewonnene Zeit soll am Bahnhof Rorschach abgestanden werden. Anpassungen zur anderen halben Stunde und in Gegenrichtungen analog dazu (mindestens von den Fahrzeiten her). Zudem müssen Sie PU Schwizer dazu verpflichten, die Pünktlichkeitsdaten in den SBB Online Fahrplan einzuspeisen. Als es noch die Postauto App gab konnte man die aktuelle Verspätung auf genannter Linie nachschauen, das ist nun nicht mehr möglich und überaus ärgerlich!	Zu frühe Durchfahrten sind inakzeptabel und entsprechend nicht den Ansprüchen des Kantons und von Postauto. Das Fahrpersonal wird entsprechend sensibilisiert. Postauto ist dankbar für Hinweise zu konkreten Fällen. In Thal besteht eine Nachfragewasserscheide. Aus diesem Grund ist dort eine Fahrzeitereserve eingeplant. Einerseits wollen Fahrgäste in Rheineck vom Zug nach Hause, andererseits steigen ab Thal wieder neue Fahrgäste Richtung Rorschach–St.Gallen ein. Wenn die Fahrzeiten gestrafft werden, verlängert sich die Umsteigezeit in Rorschach Hauptbahnhof Süd auf die S4, was wiederum unattraktiver wäre.
78	?	privat		Ihre Auftragsnehmer nehmen es mit ihrem Auftrag nicht so genau und fahren gerne los, wenn sie lustig sind. Das ist ein riesen Problem. Pünktliche Fahrgäste verpassen Ihre Kurse und Züge, nur weil der Chauffeur ein Hyper ist. Oder abstrakt gesagt, weil es keine Konsequenzen hat! Diese sollen Sie einführen. Pauschal CHF 1000 Busse für jede zu früh erfolgte Abfahrt bei Bussen, CHF 10000 bei Zügen. Darüberhinaus sollen die Fahrgäste direkt über Ostwind einen Entschädigungsanspruch haben über CHF 1 pro verlorene Minute, durch erwähntes Fehlverhalten eines TU's. Die ausbezahlte Entschädigung erhält Ostwind durch das fehlbare TU rückvergütet.	Verfrühte Abfahrten dürfen nicht vorkommen und das Fahrpersonal wird diesbezüglich fortlaufend sensibilisiert. Der Fahrplan ist in der Regel so gestaltet, dass verfrühte Abfahrten kaum möglich sind. Das kann aber gerade in Tagesrandzeiten nicht immer ausgeschlossen werden. Das Fahrpersonal ist ständig über die Abweichung vom Soll-Fahrplan informiert. Konkrete Hinweise, wo es scheinbar häufig zu Verfrühungen kommt, wären hilfreich, um sie allenfalls auch über eine Fahrplananpassung zu reduzieren.



Amt für öffentlichen Verkehr

79	?	privat		Während lange Zeit neue Busse stets mit Sitzgurten bestellt wurden, hat insbesondere Postauto diesen Trend gestoppt. Sie wollen lieber ein paar Rappen pro Sitz sparen, und das auf Kosten der Sicherheit der Fahrgäste. Sie sind der Besteller, und wer zahlt befiehlt bekanntlich auch. Von daher fordere ich: Dulden Sie keine neuen Busse mehr, die über keine Sitzgurte verfügen. Längerfristig sollten Sie gar nur noch 3-Punkt Gurte akzeptieren. Und, längerfristig braucht es auch einen Qualitätskatalog im öV, der Mindeststandards vorschreibt.	Für den Personentransport entlang einer konzessionierten Linie sind Sitzgurten gemäss Gesetz nicht vorgeschrieben. PostAuto hatte zu früheren Zeiten Sitzgurten vermehrt im Einsatz, da das Nebengeschäft der Extrafahrten stärker gewichtet wurde. Dieses Geschäft verliert fortlaufend an Bedeutung, weshalb immer weniger Fahrzeuge mit Sitzgurten ausgestattet werden. Dies ist auch im Sinne des Bestellers, da die Effizienz gesteigert werden kann und die Fahrzeughaltung und damit die Kosten verringert werden.
80	?	privat	80.304	Der Bus 304 verpasst leider den Anschluss auf den Bus 242. Während des Tages ist dies dem Halt am Rheinpark geschuldet, am Abend total unnötig. Lassen Sie den Bus am Abend bereits um xx:00 ab SMG verkehren wodurch in Rheineck der Anschluss auf den Bus 242 Richtung Thal und Rorschach gewährleistet ist.	Auf eine Fahrplananpassung der Linie 304 wird verzichtet. Der Anschluss zwischen den Linien 304 und 242 hat eine untergeordnete Bedeutung. Ein zusätzlicher Anschluss wäre nur von der Linie 304 auf die Linie 242 möglich, nicht aber in der Gegenrichtung. Die Taktabweichung am Abend würde eine Kundenfalle darstellen, da der Bus einige Minuten früher verkehrt als tagsüber. In Rheineck würde sich zudem der Anschluss auf die S-Bahn nach St.Gallen verlängern. Diese Anschlussverbindung wird höher gewichtet als der Umstieg zur Linie 242.
81	?	privat		Früher haben Sie den Vorarlberger Bus bis nach Rheineck bestellt. Dementsprechend wurde damals auch der grosse Busbahnhof für 4 normale und 2 Gelenkbusse ausgelegt. Leider haben Sie dann einfach aufgehört den Vorarlberger Bus zu bestellen, wodurch Rheineck nun einen viel zu gross geratenen Busbahnhof besitzt. Bestellen Sie den Bus wieder über die Grenze. Er stellt eine nennenswerte Bereicherung des Angebots dar.	Eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen ist ständiges Thema in den Planungen. Auf den Fahrplanwechsel können hier aber keine Verbesserungen umgesetzt werden.
82	?	privat	857	Seit Jahren spielt sich stündlich folgendes Trauerspiel ab: Die Rorschach Heiden Bahn kommt pünktlich um xx:45 (manchmal auch zu früh...) vor dem Bahnhof Rorschach an. Dann wartet sie dort zwei Minuten, um von der S3 überholt zu werden, damit sie auf jene keinen Anschluss mehr machen kann. Lassen Sie die Rorschach Heiden Bahn vor der S3 einfahren. Um den Anschluss bei der kurzen Umsteigezeit jedem zu ermöglichen, lassen sie zudem die Rorschach Heiden Bahn entweder von Gleis 4 oder aber die S3 von Gleis 3 fahren. Des Weiteren soll die Rorschach Heiden Bahn direkt nach Ankunft in RS weiter nach RSHF verkehren. Analoges gilt in Gegenrichtung, mit leichter Verschiebung der Fahrplanlage nach hinten. (Jedoch nicht so viel wie es jetzt am Abend der Fall ist) Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität legen Sie die Abfahrten in Sandbüchel und Seebliche Richtung RS um eine oder zwei Minuten vor.	Der publizierte Fahrplanentwurf entspricht nicht genau dem Fahrplan, der ab 2022 gefahren wird. Die Abfahrtszeiten in Sandbüchel und Seebliche werden wie von Ihnen vorgeschlagen korrigiert. Zudem wird ein Winterfahrplan eingeführt, der mehr Anschlüsse zwischen der RHB und der S3 und umgekehrt ermöglicht. Im Sommerhalbjahr mit dem Verkehren der offenen Wagen verkehren die Züge langsamer und ist es tagsüber nicht möglich, den Anschluss zwischen der RHB und der S3 herzustellen.
83	St.Gallen	privat	880	Die Beschleunigung der EC-Linie Zürich-München ist erfreulich. Leider habe ich im bisherigen halben Jahr festgestellt, dass die Fahrplanstabilität im deutschen Linienabschnitt sehr schlecht zu sein scheint. Insbesondere die Fahrzeitreserven empfinde ich für einen stabilen Betrieb der EC-Linie als definitiv nicht ausreichend, dies auch vor allem in Verbindung mit der weitgehend einspurigen Linienführung. Dies in Verbindung mit der Tatsache, dass die SBB bei den Sprinterverbindungen Richtung Zürich relativ schnell, meines Wissens bereits ab drei Minuten Verspätung, den Zug isolieren und er daher entweder ab St. Gallen ausfällt oder bis Zürich hinter den IC1/IR13 eine Verspätung von ca. 25 Minuten ansammelt, lässt mich am nachhaltigen Erfolg des neuen EC Zürich-München etwas zweifeln. Ich hoffe, hier sind griffige Massnahmen zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit der EC-Züge in Planung.	Die schlechte Fahrplanstabilität entspricht nicht den Qualitätsvorstellungen des Kantons St.Gallen. Wir haben Ihre Rückmeldung an die SBB weitergeleitet.
84	St.Gallen	privat	880	Die EC-Züge Zürich-München erreichen in München Hbf neu nicht mehr die Haupthalle des Hauptbahnhofs. Stattdessen enden und beginnen die EC-Züge in einem ziemlich abgeranzten Seitenbahnhof mit sehr bescheidener Aufenthaltsqualität und recht langen Fusswegen. Ein solch internationaler Schnellzug wie der EC nach Zürich sollte in München Hbf in der Haupthalle abfahren und ankommen.	Die SBB hat Ihre Rückmeldung aufgenommen und setzt sich für eine Verbesserung der Situation in München ein.
85	St.Gallen	privat	850	Noch immer gibt es im Angebot des EC Zürich-München mitten am Tag eine vierstündige Taktlücke, die nur an 16 Tagen im Jahr geschlossen werden soll. Für eine internationale Verbindung wie Zürich-München sollte der durchgehende 2h-Takt Standard sein. EC 194 und EC 195 sind entsprechend täglich zu führen. Sofern das aber nicht gelingen sollte, sind weiterhin die Züge IC5 1524 St. Gallen (13:28) - Zürich HB (14:27) und IC5 1525 Zürich HB (15:33) - St. Gallen (16:32) täglich bis/ab St. Gallen zu führen. Ansonsten würde dies im Vergleich zum diesjährigen Fahrplan zu einem Angebotsabbau führen und das ist definitiv der falsche Weg. Wenigstens der durchgehende 30-30-60-min-Takt zwischen Zürich und St. Gallen als Zwischenschritt zu einem durchgehenden Halbstundentakt sollte auf jeden Fall drin liegen. Dazu wäre auch die Führung des EC 290 an Samstagen und Sonntagen eine willkommene Komplettierung des Angebots. Ebenso die Führung von an manchen Feiertagen grenzüberschreitend ausfallenden EC zumindest zwischen Zürich und St. Gallen, vor einem halben Jahr führte dies an Weihnachten und Neujahr mitten am Tag zu Angebotslücken bei den schnellen Verbindungen von 90 Minuten, was eigentlich nicht akzeptabel ist.	Die aktuelle Nachfrage rechtfertigt gemäss SBB die tägliche Führung der EC194, EC195 und EC290 noch nicht. Sobald diese vorhanden ist, plant die SBB, diese EC täglich zu führen.  Beim Fahrplan 2021 handelte es sich gemäss SBB um ein Aufbaukonzept für den EuroCity, da dieser noch nicht in 3.5h von Zürich nach München fahren konnte. Die beiden angesprochenen IC5 waren umlaufbedingt notwendig, damit eine entsprechende Gegenleistung von/nach St. Gallen gestellt werden konnte.
86	St.Gallen	privat	850	Die erste Ankunft in München Hbf um 11:04 Uhr ist zu spät. Im letzten Fahrplanentwurf wurde dazu ausgeführt, dass eine Abfahrt in Zürich HB um 05:03 Uhr zu früh wäre. Nun mit der halben Stunde Zeitgewinn sieht die Sache jedoch nun anders aus. 05:33 Uhr ab Zürich HB und 09:04 Uhr in München Hbf wären eine ideale Frühverbindung, zu der dann auch diverse frühe Flughafenzubringer einen Anschluss herstellen könnten (notabene für Flüge, mit denen man um 09:00 Uhr in der Münchner Innenstadt sein kann; und genau solche Flüge zu konkurrenzieren sollte ja das Ziel des Streckenausbaus im Allgäu sein). Ausserdem könnte so ein EC mit einer Ankunft um 06:30 Uhr in St. Gallen Pendlern aus Zürich oder Winterthur ermöglichen, ihren Arbeitsort in St. Gallen vor 07:00 Uhr zu erreichen und hätte damit zwei Fliegen mit einer Klappe erledigt. Mit dem zusätzlichen Früh-EC könnte folgender Umlauf geschaffen werden: Zürich HB (05:33) - München Hbf (09:04) - EC 194 - EC 195 - München Hbf (20:55) - Zürich HB (00:27) und dieser könnte mit dem durch die Fahrzeitverkürzung auf 3h30 gewonnen Astoro geführt werden.	Dass die erste Ankunft um 11 Uhr in München für die erste Verbindung relativ spät ist, ist der SBB bewusst. Die Abfahrt des ersten EC ab Zürich um 05:33 hat noch keine geeigneten Anschlüsse aus Richtung Bern und der Westschweiz, weshalb aktuell für ein solches Morgenzugpaar keine ausreichende Nachfrage besteht.



87	St.Gallen	privat	850	Die Fahrzeiten Zürich-St. Gallen nach 20:00 Uhr sind definitiv zu lang und nicht konkurrenzfähig. Bis 2015 schafften es die ICN um 21:09 und 22:09 Uhr ab Zürich HB noch bis um 22:15 respektive 23:15 Uhr bis St. Gallen. Die heute verkehrenden IR13 3285 und 3287 brauchen heute ganze sieben Minuten länger. Diese beiden Züge sind wieder zu beschleunigen indem die Halte Uzwil und Flawil ausgelassen werden und die Züge mit ICN geführt werden. Alternativ sind die IC 5 im Takt ab Zürich HB 21:03 und 22:03 Uhr bis St. Gallen zu verlängern; nach Chur z.B. kann man die schnellen IC 3 ja auch bis deutlich später in den Abend hinein noch führen, da sollten bessere Fahrzeiten im Zeitraum 21:00 bis 23:00 Uhr von Zürich nach St. Gallen auf jeden Fall auch möglich sein.	Das Anliegen ist verständlich. Aus Sicht der Nachfrage und Wirtschaftlichkeit sind gemäss SBB schnelle Züge ab 20:00 Uhr zurzeit und in absehbarer Zukunft nicht vorgesehen. Der Kanton SG setzt sich gegenüber der SBB dafür ein, dass die Taktlücken tagsüber geschlossen werden und die Leistungen abends ausgebaut werden. Bezüglich der Rückmeldung zum Jahr 2015 ist es so, dass die ICN mit Neigetechnik verkehren konnten und so höhere Kurvengeschwindigkeiten erreichten, zudem hielten sie nicht in Zürich Oerlikon, Uzwil und Flawil. Dies gibt in Summe die Differenz von sieben Minuten. Die Doppelstockzüge sind zwar etwas langsamer, dafür könnte aber für Uzwil, Flawil und Zürich Oerlikon eine Angebotsverbesserung erreicht werden.
88	St.Gallen	privat	880	Die Züge der S7 nach Lindau-Insel an Wochenenden und gewissen Feiertagen sind hier nur in den Anschlüssen ab St. Margrethen ersichtlich, jedoch nicht als Zug zwischen Rorschach und St. Margrethen. Das sollte noch ergänzt werden. Zusätzlich hätte ich eine Frage, wieso die S7 an allen anderen Tagen nicht wenigstens bis Lindau-Reutin geführt werden kann? Problematisch soll ja nur der Bahnübergang am Beginn des Lindauer Seedamms sein, der die tägliche Führung der S7 bis Lindau-Insel von der Anzahl täglicher Zugfahrten nicht zulässt. Eine tägliche Führung ab Rorschach bis Lindau-Reutin statt -Insel sollte daher doch eigentlich möglich sein. Dies sollte noch geprüft werden.	Der Kursbuchentwurf weist den Stand zum Zeitpunkt des Trassenantrags Mitte April auf, als die Finanzierung noch nicht fix war. Beim Angebot der verlängerten S7 nach Bregenz-Lindau handelt es sich um ein Aufbauangebot, das in mehreren Schritten ausgebaut wird. Die beteiligten Besteller und das Transportunternehmen streben einen raschen weiteren Ausbau unter der Woche an. Wann dieser realisiert wird ist abhängig von der Marktentwicklung und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln. Für die jetzt startenden Leistungen Samstag/Sonntag können Fahrzeuge genutzt werden, die ansonsten über das Wochenende abgestellt würden. Das führt zu tiefen Fahrzeugkosten für die Startphase.
89	St.Gallen	privat	80.007 / 80.008	Zur HVZ verkehren diese Linien je im 15min-Takt und bilden gemeinsam einen 10-5-min-Takt. Wäre es möglich, die Takte beider Linien etwas zu verschieben, um einen reinen 7.5-min-Takt im gemeinsamen Abschnitt und damit eine etwas bessere Verteilung der Busse zu erzielen?	Die Linien 7 und 8 sind an der Endhaltestelle Neudorf/Rorschacherstrasse miteinander durchgebunden. Das heisst, ankommende Fahrzeuge der Linie 7 wechseln die Nummer und werden zur Linie 8 (und umgekehrt). Im dichten 15'-Takt besteht an der Endhaltestelle Neudorf/ Rorschacherstrasse eine Ausgleichszeit von nur einer Minute. Dies lässt keinen Spielraum für die Fahrlagen der beiden Linien. Ein schöner 7.5'-Takt wäre also nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug und mit entsprechenden Zusatzkosten zu realisieren. Vorerst wird deshalb an der effizienten 5'/10' Überlagerung festgehalten. Mittel- bis langfristig wird die Überlagerung im 7.5' Takt aber angestrebt.
90	?	privat	850	Innert wenigen Minuten kommen zwei Züge aus SG in ZFH an. Das ist total unnötig. Wenn beim IC5 auf den Halt in ZFH verzichtet wird, können 7 Minuten eingespart werden. Damit lässt sich endlich ein Taktknoten in SG realisieren.	Der Leitweg der schnellen IC-Züge über Wallisellen ist langfristig geplant und die entsprechenden Infrastrukturausbauten finanziert. Möglichkeiten, die schnellen IC-Züge bereits mittelfristig über Wallisellen verkehren zu lassen werden aktuell auf Wunsch des Kantons SG durch SBB und Bundesamt für Verkehr geprüft.
91	?	privat	880	Im neuen Fahrplan wollen Sie an Wochenenden die eine S7 zu Zeiten in denen der EC nicht verkehrt in dessen Fahrplanlage verkehren lassen. Das ist grundsätzlich begrüssenswert. Allerdings sollten Sie diese S7 bis St.Margrethen als S7 verkehren lassen, mit Halt in Staad und Rheineck. Der Fahrplan sähe wie folgt aus: RS ab xx:36 STA ab xx:38 RCK ab xx:41 SMG an xx:43 in Gegenrichtung: SMG ab xx:47 RCK ab xx:49 STA ab xx:52 RS an xx:54 Und dasselbe auch eine halbe Stunde gespiegelt, um keine weiteren Umläufe zu benötigen. Damit wird Rheineck und Staad endlich wieder halbstündlich einen Anschluss an die Seelinie gewährt. Es wird das wieder hergestellt, was Sie vor 1.5 Jahren durch Schieben der Fahrplanlage auf der Seelinie kaputt gemacht haben. Des Weiteren werden genannte Orte endlich auch an Sonntagen über einen Anschluss nach Bregenz verfügen.	Die S7 kommt zur Minute xx:36 in Rorschach an. Mit der schnellstmöglichen Weiterfahrt zur Minute xx:37 würde der folgende IR13 bereits in Staad zur S7 aufgeschlossen haben (Abfahrt in Rorschach zur Minute xx:39). Die zusätzlichen Halte in Staad und Rheineck bei der S7 sind so nicht möglich. Auch müsste die S7 durch den IR13 in St.Margrethen überholt werden. Dazu fehlt in St.Margrethen ein Perrongleis.
92	?	privat	880	Schieben Sie die Fahrplanlage von S7 und S8 wieder um eine Viertelstunde, damit in RS mit der S2 und S4 diejenigen Linien einen Anschluss erhalten, die allen was nützen. Ich bin überzeugt, Sie sind mächtiger als der Kanton Thurgau, der wird sicher nicht im Alleingang die betroffenen Linien weiterhin falsch bestellen. Vorallem kann mit dieser Änderung endlich wieder die Fähre mit der vorgeschriebenen Symmetrieminute 00 verkehren, ohne einen weiteren Umlauf zu bedingen.	Das jetzige Fahrplanangebot wurde in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen ausgearbeitet und ist mit den weiteren Planungen der weiteren Bahnausbau Schritte kompatibel. Dank des Anschlusses zwischen dem IR13 (ab 2025 halbstündlich) und der S7 erhalten weite Teile des Kantons St.Gallen gute Anschlüsse Richtung Arbon-Romanshorn-Kreuzlingen. Wermutstropfen ist die Verlängerung der Reisezeit für Reisende von Rheineck und Staad Richtung Romanshorn. Hier werden mittelfristig Lösungen gesucht, um die Anschlussqualität deutlich zu verbessern.
93	?	privat	820	Bitte tauschen Sie die nördlichen Ziele von S7 und S8. Wenn Sie sich einmal in RH an den Bahnhof stellen, werden Sie feststellen, dass dies den natürlichen Passagierströmen entspricht. Bei der S8 findet immer ein fast vollständiger Passagierwechsel statt. Während der Umstieg von der S7 von RS zur S8 nach SH einer Völkerwanderung gleichkommt. Bitte gewichtigen Sie Passagierbedürfnisse endlich höher als Bequemlichkeit des Fahrplaners.	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.



94	?	privat	80.301	<p>Bereits vor einem Jahr hatte ich eine Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2021 bzgl. der suboptimalen Anschlüsse in Altstätten Stadt eingereicht (vgl. Sie bitte auch mein E-Mail vom 14. Juni 2020).</p> <p>Das Kernanliegen war Prüfung ob die Umkehr der Halte Spital/Heime und Altstätten Stadt auf der Buslinie 301 zu einer besseren Anschlusssituation auf die/von den Appenzeller Bahnen führen könnte.</p> <p>In der Antwort des Kantons hiess es: &gt; Ob mit veränderter Linienführung allenfalls einseitige Anschlüsse ermöglicht werden können, wird in künftigen Planungen untersucht.</p> <p>Gibt es in dieser Hinsicht bereits Weiterentwicklungen? Im Fahrplanentwurf 2022 konnte ich keine Verbesserung der Situation feststellen und die Anschlusssituation ist weiter unzufriedenstellend.</p> <p>Besonders sonntags (Freizeitverkehr) ist die Umsteigesituation von Gais herkommend sehr schlecht (Bus 301 nach Heerbrugg fährt 35 Minuten nach Ankunft des Zuges von Gais; ab der Haltestelle Rathaus).</p> <p>Leider handelt es sich hier auch nicht nur um ein Anschlussproblem mit der Buslinie 301. Es sind viele Oberrheintaler Gemeinden von einem schlechten Anschluss an die Appenzeller Bahnen betroffen.</p> <p>Nicht unbedingt förderlich ist dabei, dass in Altstätten generell ein Buschaos herrscht. Jede Linie endet an einer anderen Haltestelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Züge der SBB: Altstätten SBB</li> <li>- Züge der AB: Altstätten Stadt</li> <li>- Bus 227: Stadt via Rathaus</li> <li>- Bus 300: Stadt via Rathaus, SBB</li> <li>- Bus 301: abwechslungsweise SBB via Rathaus / Stadt via Rathaus</li> <li>- Bus 331: SBB via Rathaus (manchmal auch nur bis Rathaus)</li> <li>- Bus 332: SBB</li> <li>- Bus 333: Feldstrasse via Rathaus, Stadt (sonntags nur bis Rathaus)</li> </ul> <p>Besteht die Möglichkeit eine Konzentration der öV-Linien zu einem gemeinsamen, zentralen Knoten in Altstätten zu prüfen? Potential für verstärkte öV-Nutzung wäre im Rheintal ja durchaus vorhanden</p>	<p>Die Linienführung der Linie 301 wird per Fahrplanwechsel angepasst. Neu startet und endet die Linie in Altstätten SG, Spital/Heime und verkehrt via Altstätten SG, Stadt nach/von Heerbrugg, Bahnhof. So wird künftig die S24 in Altstätten Stadt schlank abgenommen und die Reisenden Richtung Heerbrugg haben Anschluss. In der Gegenrichtung ist ein schlanker Anschluss weiterhin leider nicht möglich.</p>
95	?	privat	880	<p>Jahr für Jahr speisen Sie mich mit wertlosen Scheinargumenten ab, dass der Halt des IR13 in Rheineck nicht möglich sei. Wenn Sie die Situation mal objektiv betrachten, stellen Sie fest, dass diese Aussage so nicht stimmen kann. Die Fahrzeit zwischen Rorschach und Altstätten ist gerade mal eine Minute schneller als vor 2013. Diese Minute gewinnt bereits der Beschleunigungs- und Abbremsvorgang eines Halts durch das neue Rollmaterial!</p> <p>Zwischen Rorschach und Altstätten gibt es heute je 3 Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge. Daraus resultieren eigentlich 3 Minuten Zeitersparnis. Das heisst 2 Minuten werden im heutigen Fahrplan durch unnötige Reserven verschwendet. Nutzen Sie diese endlich für die Wiedereinführung des Halts in Rheineck. Nur weil Rheineck nicht in Ihrem Agglomerationsprogramm erwähnt ist, dürfen Sie es nicht benachteiligen!</p> <p>Sollten Sie immer noch Sorgen haben, bezüglich der Fahrplanstabilität: der IR13 fährt in RS für gewöhnlich bereits zur Minute 36 ein. Die Abfahrt liesse sich also problemlos auf die Minute 37 vorverlegen.</p>	<p>Taktgebend für das Fahrplangefüge ist die einspurige Linie zwischen St.Margrethen und Sargans. Ein Halt Rheineck würde in beide Fahrrichtungen 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 auch weiterhin nicht eingeführt werden.</p>
96	?	privat	880	<p>Sie wollen die S3 um 2337 von SMG nach RS streichen. Das ist nicht ok. Sehen Sie davon ab, lassen Sie sie weiter verkehren und neu auch den Zuleiter (der bisher als Leermaterialzug geführt wurde, was regelrecht bescheuert war).</p>	<p>Der erwähnte Zug verkehrte auch im Fahrplan 2021 nicht. Aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen wird das Angebot zum Betriebsschluss hin ausgedünnt. Auf dieser Strecke verkehren die S-Bahn-Züge dann noch im Halbstundentakt.</p>
97	?	privat	880	<p>Ab dem Fahrplanwechsel wird der IC5 nach RS verlängert. Das ist eine grundsätzlich begrüßenswerte Entwicklung. Nicht jedoch, dass er auf Gleis 4 parkiert werden soll. Damit wird eines der Durchfahrtsgleise blockiert.</p> <p>Greifen Sie dafür auf das Gleis 1 zurück. Wenn das ganze Perron ausgenutzt wird, können auch zwei bis drei Türen des östlichen Fahrzeugs geöffnet werden.</p> <p>Alternativ wären auch die Gleise 2/3 ok, dort fehlen nur 60m Perron. Die sich übrigens leicht nachrüsten liessen.</p>	<p>Damit die IC5 nach Rorschach verlängert werden können, wurde das Perron 4/5 entsprechend erhöht, so dass eine Wende auch mit zwei Einheiten möglich ist. Die Wende der IC5 beeinflusst den Zugverkehr nicht. Im Osten des Bahnhofs Rorschach wurde zudem eine Weichenverbindung ausgebaut. Die anderen Gleise sind für zwei Einheiten zu kurz. Die Benützung anderer Gleise hat nebst der Gleislänge auch verschiedene betriebliche Folgen, je nach dem welches Gleis genutzt würde. So wäre z.B. der Anschluss auf die S7 aufgrund der tieferen Einfahrgeschwindigkeiten nicht möglich oder die Ausfahrt der S7 wird aufgrund der Zuglänge verhindert. Die Perrongleise 2/3 sind östlich und westlich durch Weichenverbindungen begrenzt. Es ist unklar, wie sich diese "leicht" nachrüsten liessen.</p>