

Übersicht der Angebotsänderungen Fahrplan 2019

Stand 14. September 2018

Allgemein:

Mit dem Fahrplanwechsel vom kommenden Dezember 2018 ändern in verschiedenen Regionen des Kantons St.Gallen die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs grundlegend. Im Folgenden sind die grössten Änderungen bei Bahn und Bus aufgeführt:

Bahn

Fahrplanfeld	Linie	Strecke	Änderung
850, Achse Zürich-St.Gallen	IR13 (REX), IC1, IC5, IR37	Fernverkehr Zürich–St.Gallen	– Die Fernverkehrszüge werden systematisiert. Flawil, Uzwil und Wil erhalten den exakten Halbstundentakt mit dem Fernverkehr. – Der heutige Rheintalexpress (Chur–Wil) wird als IR13 von Wil bis nach Zürich verlängert und in die Systematik des Fernverkehrs integriert. – Der IR13 und IR37 halten neu in Zürich Oerlikon. – Der St.Galler Sprinter (ohne Halt zwischen St.Gallen und Winterthur) verkehrt häufiger: Am Morgen zwischen 6 und 8.30 Uhr fahren die Züge im Halbstundentakt von St.Gallen nach Zürich. Am Abend zwischen 16 Uhr und 19.30 Uhr wird der Halbstundentakt von Zürich in Richtung St.Gallen angeboten.
	S11	Wil–St.Gallen	– Das heutige Angebot der S11 wird in die S1 integriert.
	S1	Wil–St.Gallen	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Das Angebot wird zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut. – Die S1 ist im Knoten St.Gallen betrieblich mit der S8 nach Schaffhausen verknüpft (4–5 Minuten Standzeit).
	S12	Zürich HB–Wil	– Die Kurse Montag–Freitag (bis 22 Uhr) werden stündlich nach Wil verlängert. – Zusammen mit der S35 entsteht ein Halbstundentakt zwischen Winterthur und Wil.



Fahrplanfeld	Linie	Strecke	Änderung
	S35	Winterthur–Wil	– Die S35 verkehrt von Montag–Freitag stündlich und ergänzt die S12 zum Halbstundentakt. – Nach 22 Uhr und am Wochenende verkehrt sie im Halbstundentakt. – Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
835, Achse Weinfelden–Wil	S10	Romanshorn–Weinfelden–Wil	– Die S10 wird nach Romanshorn verlängert. – Das Angebot wird ausgebaut: Sie verkehrt neu Montag–Freitag jeweils bis 21 Uhr im Halbstundentakt.
852, Achse Weinfelden–St.Gallen	S55	Weinfelden–St.Gallen	– Das heutige Angebot der S55 wird in die S5 integriert. – Neu werden alle Haltestellen entlang der Strecke bedient.
	S5	Weinfelden–St.Gallen	– Die Abfahrtszeiten werden angepasst. – Zwischen Bischofszell und Weinfelden wird das Angebot zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut. – Zwischen Bischofszell und St.Gallen besteht wie bis anhin Montag–Freitag von 5 bis 8 Uhr und von 12 bis 19 Uhr ein Halbstundentakt. – Die S5 wird im Knoten St.Gallen stündlich mit der S3 nach St.Margrethen verknüpft (4–6 Minuten Standzeit). – Der Nachtbus am Freitag und Samstag verkehrt neu ab Gossau und nicht mehr ab St.Gallen. In Gossau besteht Anschluss auf die S-Bahn von/nach St.Gallen. Das Angebot wird um ein Kurspaar ausgebaut. Der letzte Kurs bedient zusätzlich die Gemeinde Andwil anstelle des heutigen Nachtkurses.
845, Achse Romanshorn–Rorschach	S7	Romanshorn–Rorschach	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Einmal pro Stunde verkehrt die S7 als beschleunigte S-Bahn zwischen Romanshorn und Weinfelden mit Halt nur in Amriswil.
870, Achse Romanshorn–St.Gallen–Herisau	RE	Konstanz–St.Gallen–Herisau	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Der RE wird nach Herisau verlängert. – Das Angebot wird bis 20 Uhr zum durchgehenden Stundentakt ausgebaut. – Nach 20 Uhr verkehrt der RE noch stündlich zwischen St.Gallen und Herisau.



Fahrplanfeld	Linie	Strecke	Änderung
	S8	Schaffhausen–St.Gallen	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Die S8 verkehrt nicht mehr bis Nesslau-Neu St.Johann. Sie wird im Knoten St.Gallen betrieblich mit der S1 nach Wil verknüpft (4–5 Minuten Standzeit). Neu fährt die S2 (Altstätten–St.Gallen) bis nach Nesslau-Neu St.Johann.
	S81	St.Gallen–Herisau	– Die S81 verkehrt nur noch zwischen Herisau und St.Gallen. Auf dem Abschnitt Wittenbach–St.Gallen verkehrt neu die S82. – Die S81 verkehrt von Montag–Freitag bis 20.30 Uhr stündlich und ergänzt den RE Herisau–St.Gallen zum Halbstundentakt.
	S82	St.Gallen–Wittenbach	– Die S82 wird neu eingeführt und ersetzt auf dem Abschnitt St.Gallen–Wittenbach die heutige S81.
880, Achse Altstätten–St.Gallen–Nesslau	S2	Altstätten–Heerbrugg	– Anstelle der S8 verkehrt neu die S2 zwischen St.Gallen und Nesslau Neu St.Johann. – Die Abfahrtszeit in Altstätten wird systematisch um 1 Minute vorverlegt, die Ankunft ist 1 Minute später. – In Heerbrugg verkehrt sie 1 Minute früher in Richtung Au.
	S3	St.Margrethen–St.Gallen	– Die S3 wird im Knoten St.Gallen stündlich mit der S5 nach St.Margrethen verknüpft (4–6 Minuten Standzeit).
Appenzeller Bahnen	S21/S22	Trogen–St.Gallen–Appenzell	– Die Durchmesserlinie Trogen–St.Gallen–Appenzell wird in Betrieb genommen. – Das Angebot in den Hauptverkehrszeiten wird ausgebaut. Die Abfahrtszeiten werden angepasst.
	S24	Gais–Altstätten	– Die Fahrlage verschiebt sich, aufgrund der Anschlusssituation in Gais, um 5 Minuten.
	S25	Rorschach–Heiden	– Die Fahrlage wird um 30 Minuten gedreht.



Bus

Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Wil, Stadtbus <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	701	Wil Bhf–Neulanden	– Das Angebot wird von Montag–Freitag auf den durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut. – Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
	702	Wilen–Neugruben	– Das Angebot wird von Montag–Freitag auf den durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut. – Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
	703	Reuttrasse–Oelberg	– Das Angebot wird von Montag–Freitag auf den durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut. – Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
	704	Wil Bhf–Wilerwald	– Das Angebot wird von Montag–Freitag auf den durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut. – Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
	705	Wil Bhf–Himmelrich	– Die Fahrlage der Linie 705 wird um 15 Minuten gedreht. – Am Bahnhof Wil bestehen neu Anschlüsse auf die S-Bahnen in Richtung Winterthur und St.Gallen.
	706	Wil Bhf–Braunau	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
Wil, Regionalbus <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	722	Wil Bhf–Wuppenau	– Zugunsten der Fahrplanstabilität wird Hosenruck zur Hauptverkehrszeit nur noch stündlich bedient. – Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	732	Wil Bhf–Gähwil	– Das Angebot wird ausgebaut: Die Linie verkehrt neu Montag–Samstag von 5 bis 23 Uhr und am Sonntag von 9 bis 20 Uhr im Halbstundentakt. – Zwischen Wil und Kirchberg Post verkehren Montag–Freitag von 5 bis 8 Uhr sowie von 16 bis 19 Uhr Zusatzkurse, die einen 10/20-Minuten-Takt ergeben. – Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
	733	Wil Bhf–Littenheid	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	734	Wil Bhf–Fischingen	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	735	Wil Bhf–Bichselsee	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Am Bahnhof Wil bestehen neu Anschlüsse auf die S-Bahnen in Richtung Winterthur und St.Gallen.
Fürstenland <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	724	Wil Bhf–Zuckenriet-(Niederbüren)	– Die Linie 724 wird neu eingeführt und verkehrt Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr im Stundentakt zwischen dem Bahnhof Wil und Zuckenriet. – Von 6.30 bis 8.30 Uhr und von 16.30 bis 19.30 Uhr werden die Kurse bis nach Niederbüren verlängert. – Die Linie ergänzt zwischen Wil und Zuckenriet sowie zwischen Zuckenriet und Oberbüren die Linien 725 und 728 zum Halbstundentakt. Dies entspricht einem Angebotsausbau.
	725	Wil Bhf–Niederhelfenschwil	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst. – Zwischen Wil und Zuckenriet verkehrt die Linie stündlich. Die Linie 724 ergänzt die Linie 725 zum Halbstundentakt. – Zwischen Zuckenriet und Niederhelfenschwil verkehrt die Linie Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr im Halbstundentakt. Dies entspricht einem Angebotsausbau. – Fahrgäste aus Niederhelfenschwil können in Zuckenriet stündlich zwischen den Linien 724 und 725 umsteigen. – Die Kurse führen in Wil anstatt über das Spital neu über die St.Gallerstrasse. Das Spital Wil wird neu durch die Linie 726 (Wil–Zuzwil–Uzwil) bedient.
	726	Wil Bhf–Uzwil Bhf–Uzwil Waldhof	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Die Linie führt in Uzwil neu über die Gupfenstrasse anstatt über die Bahnhofstrasse. – Die Linie verkehrt in Wil neu über das Spital anstatt über die St.Gallerstrasse. – Die Kurse werden vom Bahnhof Uzwil bis in den Waldhof verlängert und übernehmen damit das Angebot der heutigen Linie 745.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Fürstenland <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	727	Gossau Bhf–Zuzwil Industrie	– Die Linie verkehrt nicht mehr bis nach Wil und wird bis Zuzwil Industrie eingekürzt. – Bei der Haltestelle Zuzwil Industrie kann zwischen den Linien 727 und 726 umgestiegen werden. – Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	728	Uzwil Bhf–Zuckenriet (Niederhelfenschwil)	– Die Linie verkehrt Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr nach Zuckenriet. Dort besteht Anschluss nach Niederhelfenschwil. – Nach 20 Uhr und am Wochenende endet die Linie in Niederhelfenschwil mit Anschluss nach Zuckenriet. – Die Fahrlage wird gegenüber heute um 30 Minuten gedreht. – Die Linie 728 überlagert auf dem Abschnitt Oberbüren–Uzwil die Linie 740 zum Halbstundentakt.
	729	Wil Bhf–Uzwil Bhf	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst. – In Henau wird die Streckenführung erweitert und zusätzlich die Haltestelle Wirmeten bedient.
	730	Wil Bhf–Uzwil Bhf	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	740	Uzwil Bhf–Bischofszell Bhf	– Die Fahrlage wird um 30 Minuten gedreht. – Die Linie 740 überlagert auf dem Abschnitt Oberbüren–Uzwil die Linie 728 zum Halbstundentakt.
	741	Uzwil Gaswerk–Flawil Bhf	– Die Linie wird vom Bahnhof Uzwil bis ins Gaswerk verlängert und übernimmt damit das Angebot der heutigen Linie 745. – In Flawil macht sie von 6 bis 20 Uhr eine Schlaufenfahrt Uhr zur Haltestelle Maestrani. Damit verdichtet sich das Angebot an dieser Haltestelle zum Halbstundentakt. – Das Angebot wird ausgebaut. Die Linie 741 verkehrt neu auch am Samstag von 6 bis 20 Uhr im Halbstundentakt.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Fürstenland <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	745	Uzwil Gaswerk–Uzwil Waldhof	– Die heutige Ortsbuslinie 745 entfällt. Das Angebot wird neu von den Linien 726 (Uzwil Bhf–Waldhof) und 741 (Uzwil Bhf–Gaswerk) übernommen.
	750	Flawil Bhf–Flawil Flawa	– Der Ast Schändrich wird nicht mit mehr durch die Linie 750 bedient. Als Ersatz erschliesst neu die Linie 751 dieses Gebiet. – Die heutige Streckenführung wird angepasst. Die Einrichtungsschleife via Oberstrasse wird aufgehoben und durch eine Streckenführung im Gegenverkehr ersetzt. Neu dient die Haltestelle Flawil, Flawa als Endstation.
	751	Burgau–Flawil Bhf–Degersheim	– Die Linie wird neu über die alte Magdenauerstrasse geführt und ermöglicht in Flawil eine Mehrerschliessung im Gebiet Reithalle. – Die Linie 751 wird neu in einer Endschleife über die Weiler Oberglatt und Burgau geführt und erschliesst das Gewerbegebiet Schändrich als Ersatz der heutigen Linie 750. Die Endschleife Burgau wird Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr stündlich gefahren.
	767	Flawil Bhf–Ganter-schwil	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
Gossau	155	Gossau Bhf–Walter Zoo	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst. – Um weiterhin schlanke Anschlüsse auf den Fernverkehr zu bieten, wird die Streckenführung gekürzt. Die Haltestellen Gossau Post 1, Herisaustrasse und Gerbhof werden nicht mehr durch die Linie 155 bedient. – Neu verkehrt die Linie 155 zwischen dem Bahnhof Gossau und der Haltestelle Migros-Markt über die Hirschenstrasse.
	156	Gossau Bhf–Andwil	– Die heutige Linie 156 entfällt. Das Angebot wird neu von der Linie 159 übernommen.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Gossau	159	Gossau Bhf–Arnegg–Andwil–Mettendorf	– Die Linie wird von Andwil bis zur Haltestelle Gossau, Mettendorf verlängert und ersetzt damit die heutige Linie 156. – Am Bahnhof Arnegg besteht neu ein Anschluss auf die S-Bahn von/nach St.Gallen – In Gossau wird die Streckenführung angepasst. Der Bus verkehrt neu über die Haltestelle Gerbhof und die Hirschenstrasse. – Das Angebot wird Montag–Samstag von 6 bis 20 Uhr zum Halbstundentakt ausgebaut.
Waldkirch / Häggen-schwil <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	132	Waldkirch–Hohfirst–Engelburg–(Abtwil)	– Die Abfahrtszeiten werden auf die Schulbedürfnisse in Waldkirch ausgerichtet. – Das Angebot am Wochenende entfällt.
	133	Waldkirch–Bernhardzell–Engelburg	– Die heutige Linie 133 entfällt. Neu wird die Linie 154 (Arnegg–Waldkirch–Bernhardzell–Wittenbach) verlängert. – Für Waldkirch und Bernhardzell entfällt die öV-Verbindung über Engelburg. Neu bietet die Linie 154 in Wittenbach Anschluss auf weitere Bahn- und Busverbindungen.
	154	Arnegg–Waldkirch–Bernhardzell–Wittenbach	– Die Linie wird von Waldkirch über Bernhardzell bis nach Wittenbach verlängert und ersetzt die heutigen Linien 133 und 206. – An den Bahnhöfen in Arnegg und Wittenbach bestehen schlanke Anschlüsse auf die S-Bahnen von/nach St.Gallen. – Die heutigen Kurse zwischen St.Pelagiberg und Waldkirch entfallen. – Die heutigen Abendkurse werden nicht mehr bis Gossau verlängert. Neu verkehren alle Busse nur bis zum Bahnhof Arnegg und bieten einen Anschluss auf die Bahn. – Das Angebot wird Montag–Freitag von 6 bis 8 Uhr und von 16 bis 19 Uhr zum Halbstundentakt ausgebaut.
	205	Wittenbach–Häggen-schwil	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst. – Die Anschlüsse verbessern sich gegenüber heute – Um 20 Uhr wird das Angebot um ein zusätzliches Kurspaar ausgebaut.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
	206	Bernhardzell–Wittenbach	– Die heutige Linie 206 entfällt. Das Angebot wird neu von der Linie 154 (Arnegg–Waldkirch–Bernhardzell–Wittenbach) übernommen.
St.Gallen, Stadtbus <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	2 (heute)	Hinterberg–St.Georgen	– Das Angebot der heutigen Linie 2 wird neu von den Linien 6 (St.Georgen–Heiligkreuz) und 7 (Hinterberg–Neudorf) übernommen.
	2 (neu)	Wolfganghof–Guggeien	– Die heutige Linie 4 heisst neu Linie 2.
	3 (heute)	St.Gallen Bhf–Heiligkreuz	– Das Angebot der heutigen Linie 3 wird neu von den Linien 3 (Abtwil St.Josefen–Heiligkreuz) und 4 (Säntispark–Wittenbach Bhf) übernommen.
	3 (neu)	Abtwil St.Josefen–Heiligkreuz	– Die neue Linie 3 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 7 (Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Abtwil St.Josefen) und 3 (St.Gallen Bahnhof–Heiligkreuz). – Auf dem Abschnitt Säntispark–St.Gallen Bahnhof wird das Angebot Montag – Freitag von 5 bis 20 Uhr zum 7.5 Minuten Takt ausgebaut.
	4 (heute)	Wolfganghof–Guggeien	– Die heutige Linie 4 wird neu als Linie 2 benannt.
	4 (neu)	Säntispark–Wittenbach Bhf	– Die neue Linie 4 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 3 (St.Gallen Bahnhof–Heiligkreuz) und 203 (St.Gallen Bahnhof–Wittenbach). – Das Angebot wird am Samstag von 9 bis 18 Uhr zum Viertelstundentakt ausgebaut.
	6 (heute)	St.Gallen Bhf–Hölzli	– Das Angebot der heutigen Linie 6 wird neu von den Linien 9 (Hölzli–Rotmonten–Schuppis) und 10 (Oberhofstetten–Rosenberg) übernommen.
	6 (neu)	St.Georgen–Heiligkreuz	– Die neue Linie 6 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 2 (Abschnitt St.Gallen Bahnhof–St.Georgen) und 8 (Abschnitt St.Gallen Bahnhof–St.Georgen). – Auf dem Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Heiligkreuz bietet die Linie 6 ein neues Angebot. Die Linie wird zwischen Olma und Heiligkreuz über die Bachstrasse geführt, was die Buserschliessung des Bahnhofs St.Fiden verbessert.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
St.Gallen, Stadtbus <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>			– Auf dem Abschnitt St.Georgen–St.Gallen Bahnhof wird das Angebot zu Randzeiten am Samstag und am Sonntag leicht ausgedünnt.
	7 (heute)	Abtwil St.Josefen–Neudorf	– Das Angebot der heutigen Linie 7 wird neu von den Linien 3 (Abtwil St.Josefen–Heiligkreuz), 4 (Säntispark–Wittenbach Bhf), 7 (Hinterberg–Neudorf) und 8 (Stocken–Neudorf) übernommen.
	7 (neu)	Hinterberg–Neudorf	– Die neue Linie 7 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 2 (Abschnitt Hinterberg–St.Gallen Bahnhof) und 7 (Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Neudorf).
	8 (heute)	Stocken–St.Georgen	– Das Angebot der heutigen Linie 8 wird neu von den Linien 6 (St.Georgen–Heiligkreuz) und 8 (Stocken–Neudorf) übernommen.
	8 (neu)	Stocken–Neudorf	– Die neue Linie 8 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 7 (Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Neudorf) und 8 (Abschnitt Stocken–St.Gallen Bahnhof).
	9 (heute)	St.Gallen Bhf Nord–Schuppis	– Die heutige Linie 9 wird mit der heutigen Linie 6 (Hölzli–St.Gallen Bahnhof) verknüpft. – Der Bus verkehrt nicht mehr via Bahnhof Nord, sondern über den Bushof am Bahnhofplatz.
	9 (neu)	Hölzli–Rotmonten–Schuppis	– Die neue Linie 9 übernimmt das Angebot der heutigen Linien 6 (St.Gallen Bahnhof–Hölzli) und 9 (St.Gallen Bahnhof–Schuppis). – Das Angebot wird ausgebaut. Die neue Linie 9 ergänzt die Linie 5 auf dem Korridor St.Gallen Bahnhof–Rotmonten zu einem angenäherten 5-Minuten-Takt. – Die Streckenführung am Rosenberg wird angepasst.
	10 (heute)	Abacus Platz–Oberhofstetten	– Das Angebot der heutigen Linie 10 wird neu von den Linien 10 (Oberhofstetten–Rosenberg) und 11 (St.Gallen Bahnhof–St.Gallen Bhf–Abacus Platz) übernommen.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
St.Gallen, Stadtbus <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	10 (neu)	Oberhofstetten–Rosenberg	– Der Ast Oberhofstetten der heutigen Linie 10 wird in einer Einrichtungsschleife über den Rosenberg verlängert. Dies ersetzt das Angebot am Rosenberg der heutigen Linie 6. – Das Angebot wird Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr zum durchgehenden 20-Minuten-Takt ausgebaut.
	11 (heute)	St.Gallen Bhf–Mörschwil	– Das Angebot der heutigen Linie 11 wird neu von den Linien 210 (St.Gallen Bahnhof–Obersteinach–Steinach) und 211 (St.Gallen Bahnhof–Horn–Steinach) übernommen.
	11 (neu)	St.Gallen Bhf–Abacus Platz	– Der Ast St.Gallen Bahnhof–Abacus Platz der heutigen Linie 10 wird neu als eigene Linie 11 betrieben. – Das Angebot wird Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr zum durchgehenden 20 Minuten Takt ausgebaut.
	12 (neu)	St.Gallen Bhf–Zentrumpark	– Die Linie 12 wird neu eingeführt und bietet Montag–Freitag von 6 bis 8 Uhr, von 11.30 bis 13.30 Uhr und von 16 bis 18.30 Uhr einen Halbstundentakt. – Die Linie 12 führt über die Spisegg und bietet den Fahrgästen aus Abtwil eine schnellere Verbindung nach St.Gallen.
St.Gallen, Regionalbus	120	Engelburg–Eggersriet–Heiden	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan in St.Gallen und an den Knoten Heiden angepasst. – Auf dem Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Engelburg wird in Ergänzung zur Linie 121 der heutige Hinketakt (10/20 Minuten) zu einem angenäherten Viertelstundentakt verbessert.
	121	Engelburg–Rehetobel–Heiden	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan und den Knoten Heiden angepasst. – Auf dem Abschnitt St.Gallen Bahnhof–Engelburg wird in Ergänzung zur Linie 120 der heutige Hinketakt (10/20 Minuten) zu einem angenäherten Viertelstundentakt verbessert.
	180	St.Gallen Bhf–Herisau	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
St.Gallen, Regionalbus	200	Arbon–St.Gallen Bhf	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht. – Das Angebot wird am Sonntag auf den durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut.
	201	Schnellbus Arbon–St.Gallen	– Die Fahrlage wird um 15 Minuten gedreht.
	203	Wittenbach–St.Gallen Bhf	– Die Linie 203 entfällt. Das Angebot wird neu von der Linie 4 (Säntispark–Wittenbach Bhf) übernommen.
	210	St.Gallen Bhf–Obersteinach–Steinach	– Die Linie wird neu über Mörschwil geführt und ersetzt zusammen mit der Linie 211 das Angebot der heutigen Linie 11. – Das Angebot wird deutlich ausgebaut: Die Linien 210 und 211 ergänzen sich auf dem Abschnitt Tübach–St.Gallen Bahnhof Montag–Freitag von 6 bis 20 Uhr zum Viertelstundentakt. Am Samstag und am Sonntag wird das Angebot auf diesem Abschnitt zum Halbstundentakt ausgebaut. – Die heutige Einrichtungsschleife Tübach–Steinach–Horn–Tübach wird aufgehoben und durch eine Streckenführung in Gegenrichtung ersetzt. – In Steinach verbessert sich die Ortserschliessung.
	211	St.Gallen Bhf–Horn–Steinach	– Die Linie wird neu über Mörschwil geführt und ersetzt zusammen mit der Linie 210 das Angebot der heutigen Linie 11. – Das Angebot wird deutlich ausgebaut: Die Linien 210 und 211 ergänzen sich auf dem Abschnitt Tübach–St.Gallen Bahnhof Montag – Freitag von 6 bis 20 Uhr zum Viertelstundentakt. Am Samstag und am Sonntag wird das Angebot auf diesem Abschnitt zum Halbstundentakt ausgebaut. – Die heutige Einrichtungsschleife Tübach–Steinach–Horn–Tübach wird aufgehoben und durch eine Streckenführung in Gegenrichtung ersetzt. – In Steinach verbessert sich die Ortserschliessung.
	242	St.Gallen Bhf–Rorschach–Rheineck	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan angepasst.
	251	Goldach Bhf–Wilen	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Goldach / Rorschach	252	Goldach Bhf–Signalstrasse	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
	253	Goldach Bhf–Wilen	– Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich.
AR Vorderland / Heiden	222	Rheineck–Heiden	– Die Fahrlage wird um 30 Minuten gedreht.
	223	Rheineck–Heiden	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan und den Knoten Heiden angepasst.
	224	St.Margrethen–Heiden	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan und den Knoten Heiden angepasst.
	225	St.Margrethen–Heiden	– Die Abfahrtszeiten werden an den neuen Bahnfahrplan und den Knoten Heiden angepasst.
	226	Heiden–Heerbrugg	– Die Abfahrtszeiten werden an den Knoten Heiden angepasst. – In Heerbrugg besteht Anschluss auf den REX von und nach Chur.
Rheintal / Werdenberg	300	Altstätten–Buchs	– Die Schlaufe Rüthi Büchel wird in beide Richtungen nur noch stündlich bedient. – Die Anschlusssicherheit wird verbessert.
Uznach / Gommiswald	628	Gommiswald–Gebertingen–Ricken	– Die Linie wird den Schulbedürfnissen angepasst.
	632	Uznach–Gommiswald–Ricken	– Die Linie verkehrt Montag–Freitag zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend im Halbstundentakt zwischen Uznach und Uetliburg, Giegen. – Das Abendangebot wird bis 22.48 Uhr verlängert. Die neuen Abendkurse verkehren bis Gebertingen, Schulhaus. Am Freitag und Samstag fährt der letzte Kurs um 23.48 Uhr ab Uznach. Dafür wird die Linie 634 eingestellt.
	633	Uznach–Ernetschwil–Rieden	– Die Linie verkehrt neu bis 22.18 Uhr. Am Samstag und Freitag verkehrt der letzte Kurs um 23.48 Uhr ab Uznach. Dafür wird die Linie 634 eingestellt.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
	634	Uznach–Gommiswald –Ricken–Uznach	– Die heutige Abendlinie wird eingestellt. Die Abendkurse werden von den Stammlinien 632 und 633 übernommen.
Toggenburg	183	Schönengrund–Herisau	– Die heutige Abendlinie 183 (Wattwil–St.Peterzell–Schönengrund–Herisau) wird aufgrund der schlechten Kennzahlen auf den Abschnitt Schönengrund–Herisau eingekürzt. – Als Ersatzmassnahme wird die Linie 780 (Wattwil–Hemberg) um einen Kurs am Abend ausgebaut. – Als weitere Ersatzmassnahmen wird eine neue Abendlinie 186 (Wattwil–Bhf Brunnadern–Neckertal) eingeführt.
	186	Wattwil–Hemberg–Bhf Brunnadern–Neckertal	– Die Abendlinie 186 (Wattwil–Hemberg–Bhf Brunnadern–Neckertal) wird als Ersatzmassnahme für die heutige Abendlinie 183 (Wattwil–St.Peterzell–Schönengrund–Herisau) eingeführt. – Die Linie verkehrt durchgehend von Montag bis Sonntag mit einem Kurspaar.
	770	Lichtensteig–Ebnat- Kappel	– Die Streckenführung in Ebnat-Kappel wird angepasst. Neu verkehrt der Bus in einer Endschleife via Sonneggstrasse–Rosenbüelstrasse und bedient die neue Haltestelle Acker.
	780	Wattwil–Hemberg	– Aufgrund der Einkürzung der Abendlinie 183 (Schönengrund–Herisau) wird die Linie 780 um einen Kurs am Abend ausgebaut.
	790	Wattwil–Nesslau– Buchs	– Ein neues Fahrplankonzept wird umgesetzt. Die heutigen Reservezeiten zwischen dem Knoten Buchs und dem Knoten Nesslau/Wattwil werden neu in Wildhaus Dorf konzentriert. Dadurch entsteht eine Standzeit von 10 Minuten in Fahrtrichtung Nesslau und von 13 Minuten in Fahrtrichtung Buchs. – Zwischen Buchs und Wildhaus Dorf werden die Abfahrtszeiten im Minutenbereich angepasst. – Zwischen Wildhaus Dorf und Nesslau verschieben sich die Abfahrtszeiten gegenüber heute um 9–10 Minuten. – Die Standzeit in Wildhaus Dorf wird während den Betriebstagen der Bergbahn genutzt, um eine Schleifenfahrt zur Haltestelle Lisighaus vorzunehmen. Von 8 bis 12 Uhr fährt der Bus von Buchs her ohne längere Standzeit bis ins Lisighaus.



Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
			Von 12 bis 17 Uhr fährt der Bus vom Lisighaus ohne längere Standzeiten bis nach Buchs. – Vom neuen Fahrplankonzept profitiert ein Grossteil der Fahrgäste auf der Achse Wildhaus–Wattwil. Für die wenigen Durchreisenden über Wildhaus Dorf verlängern sich die Reisezeiten.



Amt für öffentlichen Verkehr

Fahrplanvernehmlassung 2019

Stand 14. September 2018

Allgemein

Zwischen dem 28. Mai 2018 und dem 17. Juni 2018 war die Bevölkerung eingeladen eine Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2019 abzugeben. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt. Rund 226 Anliegen gingen beim Amt für öffentlichen Verkehr ein. In Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und den Nachbarkantonen wurden die 226 Anliegen geprüft und beantwortet.

Kleinere Verbesserungsvorschläge konnten teilweise berücksichtigt werden. Die Voraussetzung dazu war, dass sie technisch machbar sind, einem übergeordneten Kundenbedürfnis entsprechen, die gesetzlichen Anforderungen erfüllen und für Kanton und Gemeinden finanzierbar sind. Grössere Anliegen benötigen eine mehrjährige Planungsphase und sind deshalb in der kurzen Zeit von Juni 2018 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 nicht realisierbar. Wenn möglich werden die Vorschläge der Bevölkerung in die Überlegungen von zukünftigen Angebotskonzepten und -entwicklungen einbezogen.

Seit der Fahrplanvernehmlassung im Juni 2018 wurden die Fahrpläne 2019 finalisiert. Im Folgenden sind die Angebotsänderungen gegenüber dem Fahrplanentwurf vom Juni 2018 und die wichtigsten Themen der Fahrplanvernehmlassung aufgeführt:

Appenzeller Bahnen, S21/S22

Aufgrund von zahlreichen Fahrplanbegehren aus dem Raum Teufen/Gais wurden die Anschlüsse der Appenzeller Bahnen in Richtung Zürich nochmals geprüft. Der Fahrplan am Morgen (6 bis 9 Uhr) wird angepasst und auf die Anschlüsse in Lastrichtung ausgelegt. Die Züge zwischen Appenzell und St.Gallen werden um 6 Minuten, die Züge zwischen St.Gallen und Trogen um 2 Minuten vorverschoben. Zwischen 8:30 und 9 Uhr werden die Abfahrtszeiten wieder in die normale Taktlage überführt. Mit dieser Massnahme bestehen am Morgen gute Anschlüsse von Teufen/Gais nach Zürich. In der Gegenrichtung bestehen allerdings längere Übergangszeiten. Weil am Morgen sechsmal mehr Fahrgäste in Richtung Zürich reisen als umgekehrt, ist der Lastrichtfahrplan derzeit gerechtfertigt.

Appenzeller Bahnen, Haltestelle Rank

Die Stadt St.Gallen und die Anwohner forderten, auf die Aufhebung der Haltestelle Rank ab Fahrplan 2019 zu verzichten. Zuerst sollten Erfahrungen im Betrieb gesammelt werden. Erst danach wäre über die Zukunft der Haltestelle zu entscheiden. Der Kanton beurteilte die Situation nochmals detailliert. Die Haltestelle Rank wird trotz den Einwendungen auf den Fahrplan 2019 aufgehoben. Die Gründe dafür sind die kritische Fahrplanstabilität, die fehlende Aufwärtskompatibilität, die geringe Nachfrage, das geringe Potential und die Haltestelle Schwarzer Bären, die in vertretbarer Fussdistanz erreicht werden kann. Die Finanzmittel, welche die Stadt St.Gallen und der Kanton jährlich für die Haltestelle Rank bezahlen, stehen nicht im Verhältnis zum Nutzen.



Amt für öffentlichen Verkehr

Knoten Wil, Anschluss S9 von/nach St.Gallen

Knapp 30 Personen äusserten sich zu der Verschlechterung des Anschlusses zwischen der S9 und der S1 im Knoten Wil. Mit dem Fahrplan 2019 entsteht eine Umsteigezeit von 21 Minuten auf der Verbindung vom unteren Toggenburg ins Fürstenland und nach St.Gallen. In der Gegenrichtung sind es 21 Minuten Wartezeit am Bahnhof Wil. Auslöser für den teilweisen Zerfall des Knoten Wil sind die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. Durch die Fahrlagen des Fern- und Güterverkehrs kann die S1 nicht in der gewünschten Fahrlage verkehren, um im Knoten Wil ideale Anschlüsse zu gewährleisten. Der Kanton St.Gallen fordert bei SBB und BAV die Wiederherstellung des Knotens Wil. Dieses Ziel wird für den nächsten Ausbauschritt mit sehr hoher Priorität verfolgt.

Stadtbahnhöfe St.Gallen

Die Stadt St.Gallen sowie einige Privatpersonen fordern, die Stadtbahnhöfe Haggen, Bruggen und Winkeln im Viertelstundentakt zu bedienen. Die aktuellen Frequenzen der Stadtbahnhöfe rechtfertigen die hohe Erschliessungsqualität eines Viertelstundentaktes noch nicht. Die zukünftige Verbesserung des Angebots an den Stadtbahnhöfen ist auch Ziel des Kantons. Auf den Fahrplan 2019 wurde der Halt des RE (Herisau–St.Gallen–Konstanz) in Haggen geprüft. Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist der zusätzliche Halt in Haggen allerdings nicht möglich. Bezüglich der Bedienung von Bruggen sind die Fahrplanjahre 2019 und 2020 Übergangsjahre. Ab 2021 wird der Bahnhof Bruggen halbstündlich durch die S1 und zusätzlich durch die S5 bedient. Damit die Stadtbahnhöfe Winkeln und Bruggen einen Viertelstundentakt erhalten, muss die Fahrlage einer S-Bahn (S1 oder S5) um ca. 10 Minuten verschoben werden. Der Kanton beauftragte ein externes Büro zur Prüfung der technischen Machbarkeit dieser Fahrlagen. Ergebnisse werden auf Ende Jahr erwartet.

Angebot S5 (Weinfelden–St.Gallen)

Von Seiten der Regionalplanungsgruppe Mittellthurgau, der Stadt Bischofzell und des Kanton Thurgau wurde der Ausbau der S5 gefordert, zumindest werktags von 6 bis 20 Uhr. Die S5 wird gemeinsam von den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie dem Bund bestellt. Das St.Galler Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt, dass bei Ausbauten gewisse Zielvorgaben zu erfüllen sind. Im konkreten Fall muss der Kostendeckungsgrad bei mindestens 45 Prozent liegen. Die S5 erreicht mit den geplanten zusätzlichen Zugverbindungen nur 37 Prozent. Deshalb darf sich der Kanton St.Gallen finanziell nicht an einem Angebotsausbau auf der S5 beteiligen.

Busangebot Waldkirch

Rund 30 Personen forderten die Beibehaltung der letzten Nachtverbindung am Freitag und Samstag von St.Gallen nach Bernhardzell und Waldkirch. Dem Anliegen konnte entsprochen werden. Die Linie 154 (Arnegg–Waldkirch–Wittenbach) wird am Freitag und am Samstag mit einem Spätkurs verkehren. Gegen den geplanten Angebotsabbau auf der Linie 132 (Waldkirch–Hohfirst–Engelburg) gingen Rückmeldungen von der Gemeinde Waldkirch und einigen Anwohnern im Gebiet Hohfirst ein. Diese stellten die Forderung nach zwei zusätzlichen Kursen am Morgen und am Abend für Pendler und Schüler. Dem Anliegen



Amt für öffentlichen Verkehr

wurde entsprochen. Das Angebot der Linie 132 verbleibt somit von Montag bis Freitag im heutigen Rahmen. Mit dem neuen Buskonzept Waldkirch dient die Linie 154 als Haupterschliessung der Gemeinde. Die zusätzlichen Kurse der Linie 132 stellen eine gewisse Konkurrenzierung zur Linie 154 dar. Die Entwicklung der Verkehrsströme wird deshalb genauer beobachtet.

Busangebot Wittenbach

Die Gemeinde Wittenbach äusserte sich in der Fahrplanvernehmlassung kritisch über die Verschlechterung der Fernverkehrsanschlüsse in St.Gallen und forderte Ersatzmassnahmen mit dem Bus. Eine Verschiebung der Taktlage der neuen Linie 4 (Wittenbach Bahnhof–Säntispark) wurde geprüft. Schlanke Anschlüsse auf den Fernverkehr sind möglich, allerdings verschlechtert sich dadurch der Anschluss am Bahnhof Wittenbach zwischen der Linie 4 und der S8/S82 von/nach St.Gallen. Die Gemeinde Wittenbach sprach sich gegen eine auf die Fernverkehrsanschlüsse optimierte Fahrlage der Linie 4 aus. Durch die gute Anbindung der Linie 4 an die Anschlüsse ab Bahnhof Wittenbach besteht die Möglichkeit einer optimalen Verbindung bis nach Wil. Aufgrund der Rückmeldung der Gemeinde entschied sich der Kanton dafür, die Fahrlage der Linie 4 zu belassen. Somit bietet die Linie 4, analog zur heutigen Linie 203, im Fahrplan 2019 schlanke Anschlüsse am Bahnhof Wittenbach auf die S8/S82 von/nach St.Gallen.

Buslinie 155 (Gossau Bahnhof–Walter Zoo)

Die detaillierte Ausarbeitung des Fahrplans zeigte, dass mit den angepassten Bahnabfahrtszeiten die Anschlüsse in Gossau von/auf den Fernverkehr nicht mehr stabil funktionieren. Aus diesem Grund wurde die Streckenführung gekürzt. Neu verkehrt die Linie 155 nach dem Migros-Markt über die Hirschenstrasse zum Bahnhof Gossau. Die Haltestellen Post 1, Herisauerstrasse und Gerbhof werden nicht mehr durch die Linie 155 bedient.

Buslinie 300 (Buchs–Altstätten)

Aufgrund des geänderten Bahnfahrplans muss die Linie 300 beschleunigt werden, um die Anschlüsse weiterhin zu gewährleisten. Die spätere Ankunft der S2 in Altstätten und die frühere Abfahrt der S4 in Buchs in Richtung Sargans bedingen eine Beschleunigung. Schon mit den heutigen Abfahrtszeiten sind in den Hauptverkehrszeiten die Anschlüsse gefährdet. Neu wird die Schleife Rüthi Büchel in beide Richtungen nur noch stündlich bedient. So kann die Anschlusssicherheit an Bahn und Bus verbessert werden.

Abendangebot Hemberg/St.Peterzell

Gegen den Angebotsabbau auf der Abendlinie 183 (Wattwil–Hemberg–St.Peterzell–Schönengrund–Herisau) gingen 13 Stellungnahmen ein. Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben wiederholt nicht erfüllen. Der Stundentakt der Linie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Schönengrund–Herisau eingekürzt. Für Hemberg und St.Peterzell wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt. Diese verkehrt nach 21 Uhr mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil. Da die Abendlinie 186 die gesetzlichen Mindestvorgaben des Kostendeckungsgrads nicht erreicht, übernehmen die betroffenen Gemeinden Wattwil, Hemberg und Neckertal zusätzliche Beiträge an die Linienrechnung.



Amt für öffentlichen Verkehr

Buslinie 790 (Wattwil/Nesslau–Buchs)

Auf der Linie 790 wird ein neues Fahrplankonzept umgesetzt. Die heutigen Reservezeiten zwischen dem Knoten Buchs und dem Knoten Nesslau/Wattwil werden neu in Wildhaus Dorf konzentriert. Dadurch entsteht in Wildhaus Dorf eine Standzeit von 10 Minuten in Fahrtrichtung Nesslau und von 13 Minuten in Fahrtrichtung Buchs. Die Abfahrtszeiten zwischen Wildhaus Dorf und Nesslau verschieben sich. Die Standzeit in Wildhaus Dorf wird während den Betriebstagen der Bergbahn für eine Schlaufenfahrt zur Haltestelle Lisighaus genutzt. Damit erreichen Fahrgäste aus dem Raum Werdenberg ohne Wartezeiten die Bergbahnen in Wildhaus. Vom neuen Fahrplankonzept profitiert ein Grossteil der Fahrgäste im Obertoggenburg. Die Reisezeit zwischen Wattwil und Wildhaus verkürzt sich um rund 9 Minuten pro Richtung. Für Durchreisende über Wildhaus Dorf verlängern sich die Reisezeiten. Davon betroffen sind allerdings nur wenige Fahrgäste.



Antworten auf Begehren Fahrplanvernehmlassung 2019

ID	Ort	Gruppe	Linie	Begehren	Antwort Kanton
4	9000 St.Gallen	privat	80.006	Für das Gebiet Rosenberg-Schoren findet eine Verschlechterung der Verbindungen statt. Teilweise werden Haltestellen nicht mehr bedient zum Teil sogar ganze Gebiete am Sonntag nicht oder nur im Stundentakt erschlossen. Auf Stadtgebiet gehört es zum Service Public alle offiziellen Haltestellen zu bedienen und auch am Sonntag einen regulären und regelmässigen Dienst zu garantieren. Der Kanton darf nicht städtische Quartiere selektiv bedienen und so versuchen Entwicklungen zu stoppen oder zu verlagern.	Die öV-Erschliessung des Schorengebietes wird nicht schlechter. Das Angebot bleibt im Rahmen des heutigen Fahrplans. Eine Änderung ergibt sich bei der Linienführung. Die neue Linie 9 verkehrt ab Fahrplan 2019 via St.Leonhardstrasse und Rosenbergstrasse ins Schoren Quartier. Die Umwegfahrt über den Rosenberg entfällt. Eine Verschlechterung des Taktes ergibt sich bei den Haltestellen Röteli und Nussbaumstrasse. Die neue Linie 10 verkehrt nur noch im 20 Minuten Takt. Zu den Rand- und Nebenverkehrszeiten verringert sich das Angebot ebenfalls. Das reduzierte Angebot am Rosenberg ist nachfragegerecht. Das Siedlungsgebiet gilt auch ohne die Linie 10 als erschlossen, da die Fusswegedistanzen zu Haltestellen von anderen öV-Linien zu vertreten sind. Eine Verbesserung gegenüber heute ist die neue Direktverbindung mit der Linie 10 vom Rosenberg an den Bahnhof.
5	9036 Grub	privat	80.120	Wenn ich die Fahrpläne 2019 richtig interpretiert habe, so kann ich nur danken! Ich fahre oft nach Bischofszell und da scheinen die Anschlüsse viel, viel besser zu sein. Und die Verbindungen via Grub SG haben auch zugenommen. Danke! Trotzdem noch ein Wunsch: Mir persönlich wäre lieber, der Bus Mo - Fr Heiden ab würde 7.26 ab Heiden via Grub SG fahren statt um 9.11. Das würde eher dem bisherigen Fahrplan entsprechen. Oder beide via Grub SG führen! ZB. statt dem 4.42 oder 5.53 ab Heiden.	Der x.26-Kurs nimmt in Heiden die Anschlüsse der Linien 222 aus Rheineck respektive der Linien 224/225 aus Walzenhausen ab. Deshalb kann das Postauto nicht früher abfahren, um via Grub SG zu fahren. Die Fahrt über Grub SG würde zudem zu einem zu knappen Anschluss auf den IR nach Zürich führen (3 Min statt 6 Min). Davon sind mehr Personen betroffen als von der Fahrt über Grub SG. Für einen schlanken Anschluss auf die S5 ist der 06:58 Kurs ab Grub SG zu benutzen.
8	9205 Waldkirch	privat	80.132	Für Kanti-/Mittelschüler, Lehrlinge und Berufsleute ist mindestens ein Kurs am Morgen erforderlich, der um ca. 7.15 - 7.30 Uhr in der Stadt St. Gallen ist, damit die Schule bzw. der Arbeitsplatz rechtzeitig erreicht werden kann (im Entwurf 7.56 Uhr! in SG-Bahnhof). Dasselbe am Abend, der letzte Kurs darf in St. Gallen nicht vor 17.30 Uhr abfahren (im Entwurf SG ab 16.48!). Die publizierten Kurse, kann ein Schüler/Berufstätiger gar nicht nutzen. Ich bitte Sie, dies anzupassen. Danke!	Aufgrund der Fahrplanvernehmlassung wird auf der Linie 132 ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Abend eingeführt. Damit verbessert sich das Angebot für Pendlern und Kantischüler. Die Anzahl Kurse bleibt im Fahrplan 2019 somit von Mo–Fr im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan.
9	9205 Waldkirch	privat	80.132	Die Wochenendverbindungen sind im Entwurf gestrichen worden. Es ist aber wichtig/notwendig, dass Samstag/Sonntag mindestens 2 Kurspaare (ab Waldkirch ca.11 Uhr, ab St. Gallen ca.16.30 Uhr) geführt werden, damit die Einwohner dieses Gebietes die Möglichkeit haben, mit den öffentl. Verkehrsmitteln in die Stadt St. Gallen zu gelangen. Auch ist es wichtig für Wanderer, Langläufer und Restaurantbesucher (Rest.Hohfirst,Rest.Rose),dass diese Wochenendverbindungen im Naherholungsgebiet nicht aufgehoben werden	Die Frequenzen am Wochenende waren wiederholt sehr tief. Ein Angebot mit einzelnen Kurspaaren generiert relativ wenig Nachfrage, da die zeitlichen Abstände der Kurse zu gross sind. Ein besseres Angebot (gemäss Mo–Fr) ist durch die geringe Nachfrage nicht gerechtfertigt.
10	9205 Waldkirch	privat	80.132	Als Pendler ist der geplante Abbau der Linie 80.132 nicht akzeptabel und zwingt mich wieder mit dem Auto arbeiten zu gehen. Des Weiteren sind auch sämtliche Schüler der weitergehenden Schulen vom ÖV abgeschnitten und kommen nicht mehr nach Hause.	Aufgrund der Fahrplanvernehmlassung wird auf der Linie 132 ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Abend eingeführt. Damit verbessert sich das Angebot für Pendlern und Kantischüler. Die Anzahl Kurse bleibt im Fahrplan 2019 somit von Mo–Fr im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan.
11	9205 Waldkirch	privat	80.132	Der neue Fahrplanentwurf ist für Pendler sowie Schüler der Gewerbe- und Kantonsschule absolut inakzeptabel! So kommt man nicht mehr zu vernünftigen Zeiten ans Ziel. Als Bürger dieses Wohngebietes kommt man sich sehr vernachlässigt vor. Als Steuerzahler der Gemeinde erwarten wir eine entsprechende Korrektur. Vielen Dank!	Aufgrund der Fahrplanvernehmlassung wird auf der Linie 132 ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Abend eingeführt. Damit verbessert sich das Angebot für Pendlern und Kantischüler. Die Anzahl Kurse bleibt im Fahrplan 2019 somit von Mo–Fr im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan.
12	9205 Waldkirch	privat	80.132	Es sind sämtliche Schüler der weitergehenden Schulen vom ÖV abgeschnitten und kommen nicht mehr nach Hause. Ebenfalls zwingt es uns vermehrt ins Auto zu steigen, anstatt die ÖV zu nehmen.	Aufgrund der Fahrplanvernehmlassung wird auf der Linie 132 ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Abend eingeführt. Damit verbessert sich das Angebot für Pendlern und Kantischüler. Die Anzahl Kurse bleibt im Fahrplan 2019 somit von Mo–Fr im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan.
13	9205 Waldkirch	privat	80.132	Es sollte von St. Gallen nach Waldkirch auch am Abend (Freitag und Samstag) später Verbindungen geben.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
14	9205 Waldkirch	privat	80.132	Der letzte Bus von St. Gallen nach Waldkirch via Engelburg sollte wie früher, frühestens um 1:00 oder sogar um 1:30 Uhr fahren.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
15	9205 Waldkirch	privat	80.132	Ich bin ohne Auto gross geworden (Gossau) und würde immer noch gerne die ÖV nutzen. Bei so wenig Verbindungen (nicht mal stündlich und keine Verbindung am Abend) geht das leider kaum. Die weitere Kürzung war für mich ein Schock. Gibt es in den Ferien keine Verbindungen, können sich die Kinder von ausserhalb nicht mehr mit den Kindern im Dorf treffen. Keine Verbindungen am Abend und Wochenende erschwert die Teilnahme in Vereinen. Und wie sollen die Jugendliche zu ihrer Lehrstelle kommen?	Aufgrund der Fahrplanvernehmlassung wird auf der Linie 132 ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Abend eingeführt. Damit verbessert sich das Angebot für Pendlern und Kantischüler. Die Anzahl Kurse bleibt im Fahrplan 2019 somit von Mo–Fr im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan.
16	9300 Wittenbach	IG ProBahn	80.151	Die Abfahrtszeiten dieser Linie sollen an die Ankunft/Abfahrt in Gossau der Fernverkehrszüge nach Zürich ausgerichtet werden. Gemäss Fahrplanentwurf gibt es Wartezeiten von 10 Minuten, oder die Busse kommen in Gossau an, wenn der Zug nach Zürich abfährt. Dieser Anschluss ist wichtig, da die Bahnhöfe St. Gallen Winkeln und Bruggen den Anschluss aus Zürich in Gossau an die S5 sowie der S 1 mit dem neuen Fahrplan verlieren.	Die Anschlüsse der Linie 151 am Bahnhof Gossau sind nicht ideal. Die Linie weist mehrere Zwangspunkte auf, welche bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen sind. Die Verspätungsanfälligkeit



Amt für öffentlichen Verkehr

					ist hoch. Aufgrund der etwas längeren Übergangszeit besteht trotzdem eine hohe Anschlusssicherheit.
17	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Meine Frau arbeitet 4mal in der Woche in Engelburg Die Linie 133 wird aufgehoben! Der Anschluss über 154 nach Wittenbach und St. Gallen nützt nichts. Die Option mit der 154 von Wittenbach über Bernhardzell nach Waldkirch und von Waldkirch mit der 132 nach Engelburg schlägt fehl, da die Ankunft in Waldkirch um *16 bzw. *46 ist aber die Abfahrt nach Engelburg mit der 132 schon um *15 bzw. *45. Diese Abfahrten könnte man ohne Weiteres um 2 Min verschieben. Anschlüsse in Engelburg gewährleistet! Ich habe zwar bereits eine Stellungnahme auf der Webseite geschrieben, aber die 500 Anschläge sind etwas knapp, darum wende ich mich nochmals direkt an Sie. Ich finde die neue Linienführung von Waldkirch über Wittenbach absolut daneben, wenn ich so offen sein darf! Die Fahrzeit ist zwar entschieden kürzer, aber nur für diejenigen die nur bis St. Gallen fahren. Die Nachteile überwiegen meines Erachtens den vermeintlichen Zeitvorsprung, denn: 1. Es macht doch keinen Sinn, eine bereits gefüllte Pendlerlinie noch mehr zu verdichten mit Pendlern die bis jetzt über Engelburg gefahren sind. Die Auswirkungen für die Zeitersparnis der Waldkircher sind anstelle eines Sitzplatzes via Engelburg bis St. Gallen, der Umstieg in bereits volle ÖV- Kompositionen ob Bahn oder Bus in Wittenbach! 2. Ich sehe nicht ein warum man in Waldkirch den Umstieg verunmöglicht, wenn ich von Bernhardzell nach Waldkirch will und dann von dort auf Engelburg, die beiden Postautos verpassen sich jeweils um 1 Minute!! Es kann wegen der Anschlüsse in Engelburg bedenkenlos um 2 Min. verschoben werden, so dass es passt, dann wäre immerhin eine Alternative zu Wittenbach möglich, vor allem wenn man nur bis Engelburg will. 3.Wenn ich von Waldkirch oder Bernhardzell nach St. Gallen fahre und möchte weiter nach Zürich mit dem Intercity, dann habe ich mit dem jetzigen System über Engelburg einen klaren Vorteil, denn obwohl die Fahrzeit mit dem Postauto 13 Minuten länger dauert, habe ich Anschluss auf den 08:07 IC. Wenn ich neu über Wittenbach fahre, habe ich zwar in Wittenbach eine schlanke Umstiegszeit, ich komme *59 in Wittenbach mit dem Postauto an und der Zug nach SG fährt *02 und ist *11 in SG. Dann ist allerdings der IC schon weg und ich kann den 08:25 nach Zürich nehmen und verliere so 14 Minuten. Es ist viel besser die Linien so beizubehalten wie sie jetzt sind. Es gibt noch mehr Beispiele, aber ich möchte Sie jetzt nicht länger aufhalten. Ich bitte Sie jedoch diesen geplanten Fahrplan nochmals zu überdenken, mit der Gemeinde Waldkirch nochmals Kontakt aufzunehmen, ob wirklich alles bedacht wurde! Denn jetzt können sie die Notbremse noch ziehen Ende Monat ist es zu spät! Meine Mitbürger werden es Ihnen danken, denn sie können nicht wissen was auf sie zukommt.	Die Verbindung zwischen Bernhardzell und Engelburg kann nicht schlank via Waldkirch angeboten werden. Die Abfahrtszeiten der Linie 154 stehen in Abhängigkeit zum Bahnfahrplan. Die Linie 132 hat Abhängigkeiten zu den Schulzeiten in Waldkirch. Das Fahrzeug wird zudem teilweise auf der Strecke Engelburg-Abtwil eingesetzt, was die Fahrplangestaltung zusätzlich erschwert. Die Verbindung Engelburg-Bernhardzell weist eine geringe Nachfrage auf, weshalb der schlechte Anschluss vertretbar ist. Ab Bernhardzell bestehen pro Stunde zwei Verbindungsmöglichkeiten nach Zürich. Mit Abfahrt um x.09 kann mit Umstieg in Arnegg und Gossau der Fernverkehr erreicht werden, welcher um x.51 in Zürich eintrifft (Reisezeit von 1h 42min). Mit Abfahrt um x.49 besteht via Wittenbach und St.Gallen die Umsteigemöglichkeit auf den IC. Das schnelle Produkt kompensiert die etwas längere Übergangszeit im Knoten St.Gallen. Zürich wird um x.21 erreicht (Reisezeit von 1h 32min).
18	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Ich schätze es sehr, dass man St.Gallen von Bernhardzell aus in 21 Minuten erreicht. Am Wochenende fährt aber der letzte Bus nach Bernhardzell um 00.00 Uhr in Wittenbach. Dies ist sehr früh, um vom Ausgang nachhause zu kommen. Deshalb würde ich, und bestimmt auch viele andere junge Leute, es sehr schätzen, wenn auch noch eine Stunde später ein Bus nach Bernhardzell fahren würde. Ansonsten lohnt es sich nicht, mit dem Bus in den Ausgang zu fahren.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
19	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Für die Ortschaften Waldkirch und Bernhardzell wird am 2019 kein Bus mehr angeboten, der um 1 Uhr oder 2 Uhr in diese Gemeinde fährt. Bis anhin hatte es einen um 1.07 von St. Gallen in diese Dörfer. Für die Jugendlichen und jung gebliebenen ist das ein Verlust (vor allem am Freitag und Samstag).	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
20	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Ich mache meine drei jährige Lehre im Gastgewerbe, in der Stadt St.Gallen. Ich arbeite jeden Abend sicher bis 23.15 Uhr. Es kann natürlich auch bei grösseren Anlässen oder bei einem vollen Restaurant noch später werden. Ich bin auf den ÖV sehr angewiesen. Darum brauche ich nach 00:00 auch noch einen Bus nach Bernhardzell Dorf!!!	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen. Für einen späteren letzten Kurs von So–Do ist die Nachfrage zu gering.
21	9205 Waldkirch	privat	80.154	Die neue Linie Arnegg-Waldkirch-Bernhardzell-Wittenbach ist grundsätzlich gut, aber der Anschluss nach St.Gallen ist in Wittenbach mit 3 Min. zu knapp, ältere Leute und Gehbehinderte, welche die Rampe um das Restaurant und den Kiosk benützen müssen schaffen den Anschluss nach St.Gallen kaum jedes Mal. Mein Vorschlag: Die Wartezeit in Waldkirch von 8 Minuten auf 6 Minuten verkürzen. Ebenfalls schade ist es, dass der Zug von Romanshorn das Postauto Linie 80.154 um 2 Minuten verpasst. Ich bitte sie höflich sicher den Anschluss nach St. Gallen anzupassen, will man die Frequenz steigern, sollten auch die Senioren/innen die Anschlüsse erreichen.	Die Umsteigezeit wird grundsätzlich so festgelegt, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen den Anschluss schaffen. Besonders für Pendler ist ein kurzer und sicherer Anschluss attraktiv. Sollten die Erfahrungen im Fahrplan 2019 zeigen, dass der Anschluss zu knapp bemessen ist, sind Anpassungen grundsätzlich möglich.
22	9205 Waldkirch	privat	80.154	Im Fahrplan 2019 wird der letzte Bus am Wochenende um 00.00 fahren. Für Leute die in der Nachtschicht schaffen und für die, die in den Ausgang gehen, ist dieser viel zu früh. Schon vorher hatten wir einen letzten Bus, der um 01.00 fuhr und machten die Erfahrung, dass es zu früh war. Wir werden sogar ausgelacht, wenn wir sagen unser letzter Bus fährt um 01.00. Jedes Mal mussten wir uns ein Taxi nehmen und 46,- zahlen schon genug für unser Busabo. Eine gute Alternative wäre ein Nachtbus.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
23	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich wohne in Waldkirch und seit ich mich erinnern kann, sind die Verbindungen schlecht. Nun da sie im Dezember wechseln hatte ich Hoffnung, doch der letzte Bus am Abend ist noch früher als bisher. Wenn man im Ausgang ist oder wie ich auch noch im Service arbeitet, hat man keine Chance diesen zu erwischen. Das Taxi von St. Gallen nach Waldkirch kostet 70.- , ist also keine Option. Da Leute die in Waldkirch wohnen wirklich auf die Busse angewiesen sind, finde ich den letzten Bus inakzeptabel.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
24	9205 Waldkirch	privat	80.154	Mehr Fahrmöglichkeiten bei späten Uhrzeiten (z.B. 1:00)	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
25	9205 Waldkirch	privat	80.154	Guten Tag, auch ich habe den Fahrplanwechsel mit Stirnrunzeln zur Kenntnis nehmen müssen. Es ist eigentlich in unserer Zeit in Bezug auf das Nachtleben schon mühsam, dass momentan nur Busse bis 1:07h am Samstag fahren. Nun soll dies mit der ach so tollen Wende auf 00:07 runterschraubt werden. Ist das ein Witz? Mir ist egal ob ich 40 Minuten benötige solange ich nicht jedes Mal nach dem Ausgehen noch 70.- für ein Taxi zahlen muss. Dies ist ein klarer Rückschritt und etwas muss geschehen! Danke	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
26	9205 Waldkirch	privat	80.154	1:00 Bus lassen	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.



Amt für öffentlichen Verkehr

27	9205 Waldkirch	privat	80.154	Der letzte Bus fährt um 00.00 nach Waldkirch. Für alle Jugendlichen und Jungerwachsene ist dies zu früh. Somit werden mehr Leute nach Hause laufen und dies führt zu Unfällen. Nur 1-2 Stunden später einen Bus fahren zu lassen, würde Unfälle verhindern. Vielen Dank	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
28	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich möchte am Wochenende NICHT schon um 00:00 Uhr in St.Gallen auf den Bus müssen, nur weil ich sonst nicht mer nach Bernhardzell/ Waldkirch komme!! Ich bitte Sie bessere Verbindungen am Wochenende in der Nacht von St. Gallen nach Bernhardzell/ Waldkirch zu machen. Ideal wäre ein Bus am 01:00 Uhr, 02:00 Uhr und 03:00 Uhr ab St. Gallen, ob dieser über Wittenbach oder Engelburg fährt, spielt keine Rolle. Wichtig ist nur das man dann einen Anschlussbus nach Bernhardzell/ Waldkirch hat!	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
29	9205 Waldkirch	privat	80.154	Letzter Bus sollte später fahren	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
30	9300 Wittenbach	privat	80.154	Können Sie bitte denn 1:00 Uhr Bus lassen, weil man sonst sehr schlecht nach Hause kommt	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
31	9205 Waldkirch	privat	80.154	Wir in Waldkirch haben so oder so schon eine etwas beschränkte Fahrmöglichkeit. Vor allem für unsere Partymäuse ist es nicht gerade vorteilhaft. Jedoch jetzt mit den neuen Verbindungen würde der letzte Bus sogar noch früher fahren. ich finde das nicht okay.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
32	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Die neue Fahrplanumstellung besagt, dass der letzte Bus am Abend nur noch bis um 00.00 Uhr fahren würde. Dies ist nicht sehr geeignet, da wir bis jetzt immer bis um 01.30 einen Bus gehabt haben und das eine sehr grosse Zeitdifferenz ist. Bitte fügen Sie noch einen späteren Bus hinzu. Wenn ich in St. Gallen in den Ausgang gehen möchte. müsste ich immer von Wittenbach nach Hause laufen. Was sehr gefährlich ist für diese lange Strecke und um diese Zeit.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
33	9205 Waldkirch	privat	80.154	Verbindung von St.Gallen BHF nach Waldkirch bis 1.00 Uhr	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
34	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Im Dezember 2018 werden die Verbindungen nicht mehr über Engelburg sondern über Wittenbach laufen. Diese Entscheidung finde ich persönlich sehr gut, aber da der letzte Bus um 12 Uhr (in der Nacht) fährt, wird es sehr knapp. Wenn jemand am Abend in St.Gallen ist und nach 12 Uhr nach Hause will hat er ein sehr grosses Problem. Dieses Problem hat man im Moment noch nicht mit den Verbindungen über Engelburg. Darum bitte ich Sie noch ein paar Busse mehr nach Mitternacht einzuplanen.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
35	9205 Waldkirch	privat	80.154	Letzter Bus ist sehr früh. Man muss also von der Stadt spätestens vor Mitternacht gehen.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
36	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich bin grundsätzlich sehr froh über die schnelleren Verbindungen mit weniger Umstiegen nach St.Gallen. Was ich bemängle, sind die letzten Verbindungen, die abends doch sehr früh fahren. Wir sind hier bereits heute (2018) nicht sehr gut angeschlossen mit der letzten Verbindung um 1:05 ab SG Bahnhof. Nach neuem Fahrplan ist dies noch früher. (00:00 ab Wittenbach und 00:29 ab Arnegg) Es müsste doch möglich sein, zumindest gleich lang zu fahren wie vorhin.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
37	9205 Waldkirch	privat	80.154	ein Bus, der am Wochenende noch länger nach Waldkirch fährt	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
38	9205 Waldkirch	privat	80.154	1 Uhr Bus lassen!!	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
39	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich verstehe nicht warum man den 1:00 Bus nach Waldkirch streicht und der 00:00 Bus der letzte auf Waldkirch ist. Es benutzen immer sehr viele Leute diesen Bus und ich will nicht jedes Mal das Taxi nehmen. Es gibt auch noch sehr viele Lehrlinge und Schüler, die regelmässig mit diesem Bus fahren. Der letzte Bus auf Wittenbach fährt um 3:00 Uhr, wieso kann man diesen dann nicht auf Waldkirch weiterführen?	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
40	9205 Waldkirch	privat	80.154	Die neue Buslinie von Arnegg bis Wittenbach ist eine willkommene Änderung und bietet viele Vorteile. Leider ist es inakzeptabel und eine Frechheit, dass der letzte Bus schon um 24 Uhr fährt. Studierende und Lernende haben kein Geld, sich ein Taxi zu leisten, wenn sie am Wochenende mal länger unterwegs sind. Ausserdem verstehe ich nicht, wieso der Bus, welcher um 03.00 Uhr nach Wittenbach fährt, nicht gerade weiter nach Waldkirch fährt. Vielen Dank für Ihr Verständnis	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen. Der 3 Uhr



Amt für öffentlichen Verkehr

					Bus nach Wittenbach verkehrt weiter nach Arbon und kann deshalb nicht nach Waldkirch fahren.
41	9205 Waldkirch	privat	80.154	Meine Stellungnahme betrifft die Fahrplanumstellung im Dezember vor allem die Linie 80.154. Meiner Meinung nach ist es nicht tragbar das am Wochenende der letzte Bus um 00:00 fährt. Deshalb wäre mein Anliegen dass auf dieser Linie noch ein bis zwei weitere Busse fahren.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
42	9205 Waldkirch	privat	80.154	Der letzte Bus am Abend gemäss dieser Linie fährt, bereits um ca. 00:00 Uhr ab. Das ist sehr früh, für den letzten Bus, daher wäre es sicherlich in der Meinung der Mehrheit erwünscht, zur späteren Zeit noch weitere Busse als Option zu haben. Da ansonsten immer mit Taxis nach Hause gefahren werden muss.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
43	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Meine Tochter macht eine 3-jährige Ausbildung im Gastgewerbe, sie muss sehr viel bis 23.30 Uhr arbeiten oder länger, sie ist auf den Bus angewiesen!!! So wie jetzt war es super!!! und ich selber arbeite auch im Gastgewerbe.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen. Für einen späteren letzten Kurs von So–Do ist die Nachfrage zu gering.
44	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich bin ein junger Student aus Waldkirch. Nun zu meinem Anliegen. Ich finde es extrem mühsam, dass bei den neuen Fahrplanzeiten der letzte Bus am Wochenende bereits um 0:26 fährt. Wie stellen Sie sich das vor wenn ich mit meinen Kollegen ein Bier trinken gehe und ich bereits um 11 Uhr gehen muss? Oder soll ich 60.- für ein Taxi bezahlen? Wohl kaum! Zudem noch als Student. Ich denke, ich spreche an dieser Stelle für viele Leute. Leider sind meine Zeichen begrenzt darum Vielen Dank!	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
45	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Mit Freude habe ich festgestellt, dass die Postautoverbindungen für Waldkirch und Bernhardzell mit St. Gallen mit dem neuen Fahrplanwechsel 2018/2019 erheblich besser werden. Allerdings gibt es eine deutliche Verschlechterung: Die letzte Verbindung ab St. Gallen in diese beiden Gemeinden ist bislang der Bus 120 um 01:05. Neu müsste man den Zug S8 um 23.35 nehmen, damit man bei den letzten Bus 15449 erwischt. Das sind 1.5h! Eine Verbindung um 01:00 wäre angebracht.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
46	9304 Bernhardzell	privat	80.154	Die organisatorische Änderung (Linienführung über Wittenbach statt Engelburg) ist zu begrüssen. Völlig unbefriedigend ist jedoch die Beibehaltung des Stundentakts. Dies kann und wird nicht zu einer Verlagerung vom MIV zum öV führen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Einführung des ganztägigen Halbstundentakts (6 Uhr bis 20 Uhr) - zumindest als Versuchsbetrieb - jetzt nicht an die Hand genommen wird. Der Kostendeckungsgrad liesse m.E. eine solche Lösung zu. Kurse in jeweiliger Gegenrichtung können nicht „zusammengerechnet“ als Halbstundentakt bezeichnet werden! Man kann nicht ständig das Hohelied vom öV predigen und immer dann zurückschrecken, wenn es etwas kostet.	Ein durchgehender Halbstundentakt ist mit hohen Kosten verbunden. Als Versuchsbetrieb wird nun ein Halbstundentakt von Mo–Fr zur Hauptverkehrszeit eingeführt. Diese Zeiten bieten das grösste Fahrgastpotential. Die Entwicklung der Nachfrage wird zeigen, ob das Angebot nach Ablauf des Versuchsbetriebes beibehalten werden kann und ob ein weiterer Angebotsausbau möglich ist.
47	9205 Waldkirch	privat	80.154	Ich finde es nicht sehr gut überlegt von Ihnen, dass der letzte Bus von Wittenbach nach Bernhardzell-Waldkirch-Arnegg-Gossau schon um 00:00 fährt, denn in manchen Clubs fängt die Party erst um 23:00 oder 24:00 an. Ebenso zahlt man sehr viel für ein Ostwind Abo und dass man dann immer ein Taxi nehmen muss ist, nicht der Sinn oder? Darum schlage ich vor, dass ein Bus um 00:00 fährt und dann noch einen Nachtbus, der dann aber erst um 3:00 fährt.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
48	9300 Wittenbach	privat	80.154	Jedes Mal wenn ich nach zwölf Uhr nachhause muss, kann ich nicht, da kein Bus mehr fährt.	Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung wird am Freitag und am Samstag ein zusätzlicher Nachtkurs auf der Linie 154 geführt, der um 1:03 Uhr die letzte Verbindung ab St.Gallen via Wittenbach nach Waldkirch ermöglicht. Die heutige Abfahrtszeit des letzten Kurses bleibt somit auch im Fahrplan 2019 bestehen.
49	9205 Waldkirch	privat	80.159	Die Haltestelle Andwil, Linden sollte an Werktagen auch abends bedient werden.	Die Haltestelle Linden wird von Gossau via Arnegg im Stundentakt bis 23.39 Uhr erschlossen. Umlauftechnisch ist die Erschliessung in der Gegenrichtung vorläufig nicht möglich. Im Fahrplan 2019 werden Erfahrungen im Betrieb der neuen Linie gesammelt. Sollte sich zeigen, dass im Umlauf des Busses noch Reserven bestehen, wird die bessere Erschliessung der Haltestelle Linden geprüft.
				23/61	
55	9105 Wald-Schönengrund	privat	80.182, 80.183	Die Linien 80.182 und 80.183 dürfen keinesfalls wieder beschränkt werden. Das Neckertal konnte mit dem aktuellen tollen Fahrplan endlich wieder einigermassen "an die übrige Welt" angebunden werden. Einsparungen dürfen nicht immer zu Lasten der Schwächsten, im vorliegenden Falle der Randregionen, erfolgen. Ich pendle seit 25 Jahren täglich auf den Linien 80.182 und 80.183 und möchte dies auch weiterhin tun können.	Bei der Linie 182 verbleibt das Angebot gemäss dem heutigen Fahrplan. Bei der Abendlinie 183 wird ein Angebotsabbau vorgenommen, da der Kostendeckungsgrad wiederholt unterhalb der Mindestvorgaben lag. Die Abendlinie 183 wird auf den Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für Hemberg und St.Peterzell besteht mit der neuen Abendlinie 186 (Bhf Brunnadern Neckertal - Wattwil) ein Ersatzangebot, dass eine Grunderschliessung am Abend bietet.
56	9127 St.Peterzell	Kirche	80.182, 80.183, 80.184, 80.185	Meine Stellungnahme bezieht sich insbesondere auf die Abschaffung der Abendfahrten der Dörfer St. Peterzell/Bächli/Hemberg und die Linie Wattwil und zurück. In der Zeitung wurde darüber berichtet. Unsere kirchgemeindlichen Angebote finden abends statt. So zum Beispiel die Konfirmandenarbeit: Jugendliche der gesamten Kirchgemeinde haben im Wechsel Konfirmandenunterricht und/oder Erlebnisprogramme und/oder andere Jugendanlässe in der ganzen Gemeinde. Die Jugendlichen können mit dem neuen angedachten Fahrplan nicht mehr so einfach durch die Gesamtgemeinde fahren. Es kann nicht vorausgesetzt werden, dass Eltern ihre Kinder hin und her fahren oder dass die Jugendlichen mit dem Töff rumfahren (nicht jedeR hat ein Töff – man bedenke auch die Wintermonate, wo das nicht so einfach wäre). Auch für Pfarrpersonen, die nicht nur «in ihrem eigenen Dorf und für ein Dorf» zuständig sind, ist es eine Einschränkung. Ich nutze den ÖV sehr gerne, auch als Umweltschutzgründen. Es war für mich bisher immer eine sehr gute Alternative. Diese Alternative fiele weg – bei mir und bei den Jugendlichen. Und darüber hinaus auch für Erwachsene, die verschiedene kirchliche Bildungsangebote wahrnehmen. Es gäbe eine grosse Einschränkung. Ich finde, dass der angedachte Fahrplanwechsel für Menschen auf dem Land eine sehr grosse Einschränkung ist. Für alle Menschen aller Generationen.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.



Amt für öffentlichen Verkehr

57	9127 St.Peterzell	Fachstelle Vertrauenspädagogik	80.183	Ich nehme Stellung als Pädagoge. Ich erachte es als zentral, Werte zu vermitteln. Unsere Jugend braucht Orientierung, die auf gemeinsamen Werten beruht. Wenn der Nachtbus fehlt, werden Eltern vermehrt "Dienstfahrten" für ihre Kinder machen müssen. Jungen Menschen die Chance zur Eigenverantwortung geben ist auch ein wichtiger Wert. Schaffen wir eine Welt, wo das möglich ist. Kurzfristige finanzielle Überlegungen dürfen nicht immer das letzte Wort haben.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
58	9000 St.Gallen	privat	80.183	Ich bin angewiesen am Abend ab 20.00 auf das Postauto, das von St. Peterzell nach Herisau fährt - wenigstens am Samstag...sehr bedauerlich, wenn es das nicht mehr möglich wäre. GA-Inhaberin	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
59	9127 St.Peterzell	privat	80.183	Einstellung der Postautolinie 80.183 zwischen Schönengrund und Hemberg. Ich protestiere gegen die Einstellung der Abendkurse zwischen Schönengrund und Hemberg. So wird man als Randregionen-Bewohner gezwungen das Auto zu benutzen oder auf die Teilnahme von abendlichen Veranstaltungen zu verzichten. Die Einstellung der Abendverbindung ist eine Rückkehr zur Steinzeit	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
60	9127 St.Peterzell	privat	80.183	Der Abend-Anschluss an St.Peterzell soll gestrichen werden. Wir sind jedoch auf diesen Kurs angewiesen, da wir unregelmässige Arbeitszeiten haben. Wir bitten sie deshalb, diesen Kurs nicht zu streichen, die Verbindung mit St. Peterzell aufrecht zu erhalten. Vielen Dank	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
61	9127 St.Peterzell	privat	80.183	Die heutige Abendlinie (Wattwil–St.Peterzell–Schönengrund–Herisau) wird aufgrund der schlechten Kennzahlen auf den Abschnitt Schönengrund–Herisau eingekürzt. Wir sind regelmässige Benützer dieser Abendlinie. Als Einwohner von St. Peterzell haben wir und auch unsere mittlerweile erwachsenen Kinder diese Abendlinie sehr geschätzt und oft genützt (zu Beginn nur Herisau - St. Peterzell und dann später auch Wattwil - St. Peterzell). St. Peterzell hat durch die Bautätigkeit der letzten Jahre Zuzug von Familien erhalten und sollte nicht durch den Wegfall der Abendlinie an Attraktivität einbüßen. Aus Erfahrung wissen wir, dass der Bus besonders von jungen Erwachsenen genützt wird, welche in der Lehre, an einer weiterführenden Schule, an einer Hochschule sind, einem auswertigen Hobby / Sport nachgehen oder am Wochenende in den Ausgang gehen (möchten). Daher sollte St. Peterzell auch am Abend stündlich bis Mitternacht mindestens von Herisau oder Wattwil erschlossen werden. Unser Antrag: Die Abendlinie (Herisau–Schönengrund) soll bei Bedarf* bis nach St. Peterzell verlängert werden. Die Standzeit in Herisau wird dadurch kürzer. Erklärung zu "*bei Bedarf": Der Bus verkehrt nur bis St. Peterzell, wenn sich Fahrgäste bis Schönengrund beim Chauffeur gemeldet haben.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt. Um ein möglichst effizientes Angebot zu erreichen, ist der Umlauf der neukonzipierten Linie 183 ausgereizt. Eine Verlängerung der Linie 183 "bei Bedarf" von Schönengrund bis nach St.Peterzell ist somit nur durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges möglich. Dies führt zu Sprungkosten, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht mehr eingehalten werden können.
62	9127 St.Peterzell	privat	80.183	Ich habe gehört, dass die PA-Linie 183 (Herisau-Wattwil) auf die Strecke HE-Schönengrund reduziert werden soll. Ich verstehe, dass die Linie viel kostet und vielleicht nicht unbedingt rentiert, trotzdem ist sie für das Dorf St. Peterzell unverzichtbar. Seien es junge Leute, die vom Ausgang zurückkommen oder hingehen, Pendler, oder Ausflügler. Alle die könnten dann am Abend nicht mehr nach St. Peterzell kommen. Bitte überdenken Sie den Entscheid nochmals!	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächi, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
63	9127 St.Peterzell	Dorfgemeinschaft St.Peterzell	80.183	Wir finden es äusserst schade, dass St. Peterzell keine Abend- und Nachtverbindungen mehr haben soll. Wir bitten Sie, wie in früheren Jahren die Linie Herisau-Schönengrund (Abendbus 183) bis nach St. Peterzell zu verlängern. Vielen Dank.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb



Amt für öffentlichen Verkehr

					auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo–So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt. Um ein möglichst effizientes Angebot zu erreichen, ist der Umlauf der neukonzipierten Linie 183 ausgereizt. Eine Verlängerung der Linie 183 von Schönengrund bis nach St.Peterzell ist somit nur durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges möglich. Dies führt zu Sprungkosten, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht mehr eingehalten werden können.
64	9127 St.Peterzell	Kirche	80.183, 80.182, 80.185	Gerne lassen wir uns vom Fahrplanentwurf 2019 vernehmen. Als kirchliche Standortgemeinde sowohl von St. Peterzell wie auch Hemberg haben wir ein grosses Interesse daran, generell wie auch abends ein Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. Wir haben Mitarbeitende und Jugendliche, welche Veranstaltungen und Weiterbildungen in St. Gallen und Wattwil besuchen und diese ÖV-Angebote nutzen und auf solche angewiesen sind! In der Zeitung erschien darüber ein Bericht, in dessen letztem Abschnitt die Abschaffung des Abendangebots für die Dörfer Bächli und St. Peterzell erwähnt wird. Gemäss dem Fahrplanentwurf 2019 für die Linie 80.183 verkehrt der Abendkurs nur mehr bis Schönengrund. Zusätzlich ist geplant, ein Angebot von Brunnadern-Neckertal Bahnhof über St. Peterzell – Bächli – Hemberg nach Wattwil mit Abfahrt um 20.40h und Rückfahrt um 22.35h ab Wattwil. Dies ist ein äusserst beschränktes Angebot. Wir haben dazu das Arbeitspapier erhalten und können daraus lesen, dass das bisherige Angebot der Linie 80.183 zwischen Schönengrund und Hemberg schwach benutzt wurde. Im speziellen sind zwischen Bächli Dorf und Hemberg Post überhaupt keine Frequenzwechsel ausgewiesen. Dennoch sind nebst Hemberg Dorf auch zwischen Schönengrund Post und St. Peterzell Bächlistrasse sowie im Bächli Dorf Frequenzen ausgewiesen. Wie typisch im Toggenburg, handelt es sich um Streusiedlungen und kleine Dörfer mit entsprechend geringen Frequenzen. Trotzdem sollten diese Dörfer nach fast 20 Jahren Anbindung nicht einfach wieder abgehängt und zurückgeworfen werden. Die Einsteiger je Kilometer können nicht mit Agglomerationen verglichen werden! Einige Jahre wurde das Angebot 183 von Schönengrund nach St. Peterzell über Bächli wieder nach Schönengrund zurück bedient werden. Wir finden, dies sollte wieder möglich sein. Dabei kann ein gewisser Zusammenhang mit der Tag-Linie 80.182 hergestellt bzw. gegengerechnet werden. Wir bitten Sie deshalb dringend, die Bedürfnisse der Landbevölkerung zu würdigen und eine Finanzierung durch die Gemeinden und den Kanton zu ermöglichen. Unser Vorschlag: Linie 80.183: von Herisau – Schönengrund – St. Peterzell-Bächli – Schönengrund – Herisau. Mo-Fr könnte der Kurs 18210 weggelassen werden. Linie 80.182: Reduzierung der Zwischenkurse Brunnadern – St. Peterzell – Brunnadern in der Hauptverkehrszeit auf 05.55 und 06.55h sowie 16.59 und 17.59h Wegfall der Kurse: 18218, 18240,18256, 18260. Weitere Optimierung: Linie 80.185: Späterlegung Kurs 18501 in St. Peterzell Dorf von 06.48h auf 06.55h, sodass Anschluss von Kurs 18211 ab Brunnadern wieder gewährleistet werden kann. Linie 80.183: im Online-Fahrplan den Fussweg von St. Peterzell Bächlistrasse nach St. Peterzell Dorf ausweisen. Ansonsten Ortsunkundige bzw. Gelegenheitsnutzer diese Verbindung nicht finden. Im Voraus besten Dank für ihre Bemühungen, diese Optionen zu prüfen. Bitte weitere Option zu dessen Weiterführung in ihre Evaluationen einzubeziehen: Die Kurse der neu gestalteten Linie 80.183 ab Schönengrund via St. Peterzell – Bächli – Hemberg nach Wattwil separat mit einem Sprinter zu führen. Dies hat den Vorteil eines kostengünstigeren Fahrzeugs, welches die Fahrzeiten einhalten kann um die Anschlüsse in Schönengrund jeweils wieder herzustellen. Je nach Depotstandort der Leistungserbringer, ev. Postauto ab Degersheim, sind hier Synergien mit Linien mit Tagesleistungen denkbar. So sind St. Peterzell – Bächli- Hemberg, aber auch Dicken-Degersheim wieder eingebunden. Besten Dank für die geschätzte Prüfung dieses Vorschlags.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo–So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt. Die Reduzierung der Zwischenkurse Brunnadern-St.Peterzell-Brunnadern zugunsten der Linie 183 erachten wir nicht als notwendig. Auf der Linie 182 wären ungefähr gleich viele Kunden von einer Angebotsausdünnung betroffen wie bei der Linie 183. Da es sich um zwei unterschiedliche Linien handelt, kann keine Umrechnung vorgenommen werden,
65	9115 Dicken	privat	80.183, 80.184	Beim Studium der künftigen Postautobedienung unseres Dorfes Dicken fällt Folgendes auf: - Der Entwurf für 80.184 Degersheim - Dicken - St.Peterzell ist im jetzigen Entwurf noch gar nicht aufzufinden. - Angesichts der tiefgreifenden Änderungen bei 80.183 (Nachtbus Neckertal) sind ebenso weitreichende Änderungen bei 80.184 zu vermuten, da die beiden Linien bisher verknüpft waren (Bedienung durch Postgarage Degersheim). Dazu ist Folgendes zu überlegen: - Die Änderung beim Nachtbus 80.183 ist angesichts der festgestellten fehlenden Frequenzen zwischen Bächli und Hemberg verständlich und mit Hinblick auf die Kosten auch notwendig. - Andererseits: Die Frequenzen ab Herisau nach Stofel - St.Peterzell - Bächli sind zwar gering, aber vorhanden. Demzufolge ist das Transportbedürfnis gegeben. Es stellt sich damit die Frage, warum entgegen der Entwicklungsstrategie der Gemeinde Neckertal "Entlang der Hauptachse" das Dorf St.Peterzell nun einfach aus dem Nachtbuskonzept herausgebrochen werden soll. Das würde bedeuten: Letzte Fahrmöglichkeit ab St.Gallen nach St.Peterzell: S4 ab St.Gallen 19.27 Postauto 18261 St.Peterzell an 19.59 Vorschlag 1: Rückkehr zur Linienführung, wie sie sich bis zum Fahrplan 2013 während Jahren bewährt hatte: Herisau - Schwellbrunn - Schönengrund, dann über die Schleife St.Peterzell - Bächli zurück nach Schönengrund - Herisau. Auswirkungen auf die Linie 80.184: Der Fahrplanentwurf 2019 zeigt, dass die Kurse unter der Woche in Herisau enden und am Wochenende in Herisau beginnen. Dies lässt die Vermutung aufkommen, dass diese Kurse nicht mehr wie seit jeher durch die Garage Degersheim geführt werden sollen. Bisher waren die Überfuhrfahrten ab Degersheim im Fahrplan als willkommene Zusatzangebote im Fahrplan enthalten. Über die Jahre hat sich für 80.184 Folgendes gezeigt - Der Zufuhrkurs 18429 19.50 ab Degersheim hat sich zu einer längst willkommenen Rückkehrmöglichkeit nach Degersheim Wolfhag, Hoffeld, Dicken und St.Peterzell entwickelt, entspricht sie doch einem seit Jahrzehnten vom Verkehrsverein Dicken ausgedrückten Bedürfnis. (Zugegeben: Der Weg nach St.Peterzell über S4 - 80.182 ist 7 Minuten schneller als über S4 - 80.184, dafür geht es über eine Zone mehr, also CHF 7.20 anstatt CHF 6.00) - Die Freigabe der nächtlichen Rückfahrt des Nachtbusses in die Garage Degersheim für die Mitfahrt hat sich sicherlich nicht in Franken bezahlt gemacht, aber doch der einen oder andern Person den späten Heimweg nach Dicken ermöglicht. Insbesondere gab sie bisher eine immer wieder genutzte Möglichkeit für Jugendliche der späten Rückkehr von Anlässen in St.Peterzell, Schönengrund oder sogar Herisau und St.Gallen. Ein Wegfall des Zufuhrkurses 18429 19.50 ab Degersheim hätte zur Folge, dass die letzte Fahrt nach Dicken in St.Gallen um 17.27 angetreten werden müsste. Dies würde mit Sicherheit einen Verlust an Pendlerkunden (auch aus Kantons- und Gewerbeschulen!) aus Degersheim Wolfhag, Hoffeld und Dicken nach sich ziehen. Ebenso ist zu bedenken, dass unterdessen der normale Ladenschluss durchgehend um 19.00 stattfindet - die Heimkehr vom	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schönengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau–Schönengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo–So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt. Vorschlag 1 würde den zusätzlichen Einsatz eines Fahrzeuges bedeuten. Dies führt zu Sprungkosten, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können. Es ist korrekt, dass mit dem neuen Fahrplan der Linie 183 keine Fahrzeuge ab Degersheim mehr eingesetzt werden sollen. Der Kurs 18429 um 19:50 Uhr ab Degersheim bleibt allerdings bestehen. Auf der Linie 184 werden einzig die Depotrückfahrten nach Mitternacht gestrichen.



Amt für öffentlichen Verkehr

				Einkauf in Herisau und St.Gallen nach Arbeitsschluss wäre nicht mehr per öV möglich. Vorschlag 2 (erübrigt sich wenn Vorschlag 1 ab Garage Degersheim angenommen wird): Der Postautokurs 18429 19.50 ab Degersheim nach Hoffeld - Dicken - St.Peterzell soll unter allen Umständen erhalten bleiben. Mit dem besten Dank, dass Sie trotz Kostenoptimierung den Nutzen für die Kundschaft der Randregionen im Auge behalten, und freundlichem Gruss	
66	9127 St.Peterzell	privat	80.184	Wir sind sehr auf die Kurse vom FR-Abend v. Degersheim nach St.Peterzell (Abfahrt 16:06 h) + SO-Abend von St. Peterzell n. Degersheim (Abfahrt 17:38 h) angewiesen und hoffen inständig, dass diese Fahrten nicht gestrichen werden, wie die um eine Std. spätere Fahrt vom SO-Abend vor ein paar Jahren, welche unsere Tochter mit Down Syndrom jeweils nutzen konnte. Sie kommt an den Wochenenden regelmässig nach Hause und ist sehr stolz darauf, die betreffenden Fahrten absolut selbstständig bewältigen zu können!	Auf der Linie 184 wird auf den Fahrplan 2019 nur der Nachtkurs nach Mitternacht gestrichen. Dies aufgrund eines geänderten Fahrzeugeinsatzes. Ansonsten bleibt das Angebot auf der Linie 184 gemäss dem Fahrplan 2018.
68	9305 Berg	privat	80.200	Vermutlich ist es ein Druckfehler. Nach Kurs 20047 folgt 20053, d.h. eine Taktpause von 1.5 Std. - am Sonntag	Das ist ein Druckfehler. Die Kurse 20049 sowie 20051 verkehren ebenfalls in der gewohnten Taktlage.
81	9443 Widnau	privat	80.226	Ich habe einen Blick auf den Fahrplanentwurf 2019 geworfen. Mit Schrecken habe ich festgestellt, dass das erste Postauto von Heerbrugg nach Heiden erst um 7.08 Uhr fährt! Die Schnellzüge von und nach Chur sind somit gar nicht angebunden! In meinen Augen wäre es durchaus sinnvoll, das erste Postauto nach Heiden um ca. 6.10 Uhr starten zu lassen. Einerseits wären damit die Schnellzüge von und nach Chur angebunden, und andererseits gibt es zahlreiche Personen, welche im Appenzellerland arbeiten und bestimmt dankbar sind, wenn sie nicht erst so spät morgens bei der Arbeit eintreffen. Darf ich Sie bitten, dies zu prüfen?	Diesem Anliegen kann entsprochen werden. Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung fährt der erste Kurs bereits um 06.08 Uhr ab Heerbrugg und stellt die geforderten Anschlüsse sowie die Frühverbindung für Arbeitspendler und Schüler sicher.
82	Widnau	privat	80.226	Um 5.54 Uhr und um 6.07 Uhr werden seitens der Postautos neu die Schnellzüge von und nach Chur angeschlossen. - Eine Postautoverbindung, respektive Anschluss, wird dann nicht gewährt. - Die erste Verbindung wird erst um 07.08 Uhr gewährt und somit zum ersten Mal die beiden Schnellzüge angeschlossen. Diese Situation ist unhaltbar und es handelt sich dabei ganz klar um einen Leistungsabbau. In den früheren Jahren war die Gewährung der erwähnten Anschlüsse gegeben. Es kommt noch ein wichtiger Punkt dazu: - Es gibt viele Schüler und Arbeitnehmende welche die erste Verbindung um 6.08 Uhr benötigen, denn die Schulen beginnen sehr früh und auch die Arbeitnehmenden müssen bereits früh bei ihrer Arbeit sein. - Oder anders formuliert: Der Entwurf ist arbeitnehmerfeindlich und gleichzeitig auch eine Schikane gegenüber uns St. Galler Rheintalern. Herr Sigi Lechner von der Postauto Ostschweiz in St. Gallen, teilte mir in einem Telefongespräch dieser Woche mit, dass es kein Problem sei, den ersten Anschluss bereits um 06.08 Uhr in Heerbrugg zu gewähren, die beiden Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhodens müssen nur das Angebot bei ihm bestellen. Deshalb ersuche ich Sie, in dieser Sache aktiv zu werden und die entsprechende Angebotsbestellung vorzunehmen. Punkt 1 im Pdf unter Bemerkungen!	Diesem Anliegen kann entsprochen werden. Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung fährt der erste Kurs bereits um 06.08 Uhr ab Heerbrugg und stellt die geforderten Anschlüsse sowie die Frühverbindung für Arbeitspendler und Schüler sicher.
83		Region Rheintal	80.226	Der erste Kurs sollte um 06.08 Uhr von Heerbrugg nach Heiden fahren = wichtig für Arbeitnehmende Richtung Heiden	Diesem Anliegen kann entsprochen werden. Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung fährt der erste Kurs bereits um 06.08 Uhr ab Heerbrugg und stellt die geforderten Anschlüsse sowie die Frühverbindung für Arbeitspendler und Schüler sicher.
85	9300 Wittenbach	IG ProBahn	80.226/80.227	Am Morgen besteht auf dieser Linie teilweise ein Hinketakt mit unterschiedlichen Verkehrstagen und Verkehrszeiten. Aus Kundensicht sollte hier ein einheitlicher Takt eingeführt werden. Im Fahrplanentwurf ist vorgesehen, dass die erste Verbindung von Heerbrugg nach Heiden erst um 7.08 Uhr eingerichtet wird. Hier handelt es sich ganz klar um einen Leistungsabbau; die nachstehenden Begründungen zeigen dies klar auf: 1) Um bereits 05.53 Uhr und 06.07 Uhr verkehren die ersten Schnellzüge von Heerbrugg von und nach Chur. 2) Die Erfahrung zeigt jedoch ganz klar, dass Arbeitnehmende und Schüler möglichst früh eine Verbindung schätzen und wollen; das gleiche gilt auch für die Firmen. 3) Mit der geplanten ersten Verbindung um 07.08 Uhr werden den Arbeitnehmenden eine Stunde Freizeit weggenommen, dies aufgrund der Tatsache, dass mit der Rückfahrt um 16.23 Uhr die Soll-Arbeitszeit nicht eingehalten werden kann. Die erste Postauto-Verbindung von Heerbrugg nach Heiden soll nicht erst um 07.08 Uhr erfolgen, sondern um eine Stunde vorverlegt werden; sodass der erste Kurs Heerbrugg bereits um 06.08 Uhr verlässt.	Diesem Anliegen kann entsprochen werden. Gegenüber der Fahrplanvernehmlassung fährt der erste Kurs bereits um 06.08 Uhr ab Heerbrugg und stellt die geforderten Anschlüsse sowie die Frühverbindung für Arbeitspendler und Schüler sicher.
90	9442 Berneck	Privat	80.302	Neue Linienführung Heerbrugg - Berneck zur besseren Erschliessung von Berneck: Haltestellen Bahnhof Schulen Waldegg Rosenberg Schlossbrücke (neu an Gemperenstrasse statt an Tramstrasse) Wisli (neu; an Gemperenstrasse bei Abzweigung Kropfackerstrasse / Wisenstrasse) Unterfeld oder Stäpfli (neu; auf Auerstrasse bei den Abzweigungen der entsprechenden Strassen) Post Rathaus.	Ab 2020 ist vorgesehen die Linie 302 über die Gemperen und Kropfackerstrasse auf die Auerstrasse zu führen, wodurch die Erschliessung verbessert wird.
91	9442 Berneck	privat	80.302	Abfahrt Bus nach Berneck in Heerbrugg, Bahnhof um x:55 statt x:47, damit der Anschluss vom REX resp. neu IR13 aus Zürich endlich wieder hergestellt wird.	Der Anschluss der halbstündlichen verkehrenden Linie 302 auf die halbstündliche S-Bahn Kreuzung in Heerbrugg wird höher gewichtet als der stündliche Anschluss auf den IR13. Dadurch bestehen schlanke Anschlüsse in beide Richtungen (St.Gallen, Sargans). Mit einer späteren Abfahrt um x.55 ist nur von der Bahn auf den Bus ein schlanker Umstieg möglich. Vom Bus auf die Bahn besteht trotzdem eine längere Übergangszeit. Die geplanten Abfahrtszeiten werden deshalb belassen.
92	9442 Berneck	privat	80.302	Eine Idee, den Anschluss zwischen Bus Berneck - Heerbrugg und IR 13 Chur - St.Gallen - Zürich HB in Heerbrugg herzustellen: Wäre es möglich, dass das in Heerbrugg stehende Postauto (Heiden - Heerbrugg) um x:55 von Heerbrugg nach Berneck fährt, falls es Fahrgäste hat ("Ruf-Postauto")? Dann könnte das Postauto als Dienstfahrt zurück nach Heerbrugg fahren. In die umgekehrte Richtung könnte der Bus Berneck, Rathaus um x:58 verlassen statt um x:05. Dann würde es auf den IR Richtung St. Gallen und Zürich HB reichen. Die Fahrgäste, die die S2 nehmen möchten, müssten dann 7 Minuten länger warten. Doch ich finde, dass der Fernverkehrsanschluss stärker gewichtet werden sollte als der Regionalverkehr. Es betrifft ja "nur" Fahrgäste, die nach Au, Rheineck, Staad, Rorschach Stadt, Goldach, Mörschwil oder St.Fiden reisen möchten. Für Passagiere nach St. Margrethen, Rorschach, St. Gallen und weiter wäre der vorgezogene Busanschluss von Vorteil. Besten Dank fürs Prüfen dieser Anregung!	Der Anschluss der halbstündlichen verkehrenden Linie 302 auf die halbstündliche S-Bahn Kreuzung in Heerbrugg wird höher gewichtet als der stündliche Anschluss auf den IR13. Dadurch bestehen schlanke Anschlüsse in beide Richtungen (St.Gallen, Sargans). Eine zusätzliche Fahrt des Postautos zwischen Heerbrugg und Berneck entspricht einem Angebotsausbau. Der Anschluss auf den IR13 könnte nur in Lastrichtung erreicht werden. Der Kostendeckungsgrad der Linie 226 müsste die Zielvorgaben erreichen. Dies erscheint unrealistisch. Eine frühere Abfahrt der Linie 302 um x.58 ab Berneck würde die Übergangszeiten auf die S-Bahn verlängern und auf gewissen Verbindungen das Angebot unattraktiver machen.
93	8887 Mels	privat	80.433	Es wäre zu überprüfen, ob eine direkte Bus-Verbindung von Mels nach Wangs (Pizolbahnen)realisierbar wäre! Der öV ist leider nur nach Sargans Bhf ausgerichtet! Die Achse Mels-Wangs ist sehr schlecht verbunden!	Die Hauptverkehrsströme von Mels und Wangs verlaufen zum Zentrum und dem Bahnhof Sargans. Eine direkte Busverbindung zwischen Mels und Wangs (Radiallinie) würde nur eine geringe



Amt für öffentlichen Verkehr

					Nachfrage aufweisen und die gesetzlichen Vorgaben voraussichtlich nicht erfüllen.
94	7315 Vättis	privat	80.451	Aufhebung der Haltestellen Bad Ragaz Bahnhofstr.; Pfäfers Wiesli; Valens Sandgrueb, Duonig und Post. Gründe: 1.Ueberall wird der öV schneller, nur im Taminatal wird er langsamer. 2.Diese Haltestellen befinden sich in kurzer Fussdistanz zu anderen Haltestellen. 3.Die Postautolinie Vättis – B.Ragaz fungiert in Valens, Pfäfers und B.Ragaz auch als Ortsbus. Dies ist für Vättner, die die Züge von und ab B.Ragaz benutzen, unzumutbar. 4.Vättis hat nur einen Halt, obwohl das Siedlungsgebiet weitläufig ist.	Eine Auflösung dieser Haltestellen würde sich nicht positiv auf die Fahrzeit auswirken, entscheidender ist die Linienführung. Die Schlaufe in Valens ist aufgrund der Frequenzen sinnvoll. Die Haltestellen sind notwendig für die örtliche Erschliessung mit dem öV. Die kurzen Fusswege zu den Haltestellen machen das öV-Angebot attraktiver.
95	3432 Lützelflüh-Goldbach	privat	80.456	Ev. wäre es auch noch eine Überlegung wert, ob der letzte Kurs zur Talstation 4 Minuten früher fahren könnte, so dass auch dann von der Pizolbahn noch Anschluss nach Pardiel garantiert werden könnte oder dass Sie die Pizolbahn darauf hinweisen könnten, deren Betrieb am Abend erst 4 Minuten später einzustellen?	Unklar, welcher Kurs genau gemeint ist. Der Kurs um 16.33 kann nicht vier Minuten früher abfahren, da in Bad Ragaz Bahnhof die Anschlüsse vom RE aus St.Gallen (x.31) und Zürich (x.26) sowie vom RE aus Chur (x.30) höher gewichtet werden. Auf den Fahrplan 2019 wird noch eine Minute später (16.34) abgefahren, um die Anschlusssicherheit zu erhöhen. Der Kurs 16.58 kann ebenfalls nicht früher verkehren, da die Zeit gebraucht wird für die Rückfahrt von den Pizolbahnen zum Bahnhof.
96	9500 Wil	privat	80.701	Betr. Buslinie Wil Bahnhof-Neulanden 80.701 Änderungsantrag Einleitung: Während die Linien 80.703 (Ölberg und Reuttistrasse) und 80.704 mehrheitlich gut auf den neuen Zugsfahrplan ab Bahnhof Wil abgestimmt sind und die Passagiere der Linien 80.702 (Wilen, Neugruben) 80.705 (Himmelrich) und 80.706 (Braunau) halbwegs zufrieden sein dürfen, liegt der vorgesehene Fahrplan der Linie 80.701 völlig daneben. Wenn man von einer Umsteigezeit von 5 Minuten am Bahnhof ausgeht und miteinbezieht, dass die Neulandenbusse seit Jahren verspätet sind (diesem Umstand wird auch im neuen Fahrplan trotz diverser Kundenreklamationen mit keiner Minute zusätzlicher Umlaufzeit Rechnung getragen*), stellt man fest, dass ein Anschluss ab Bahnhof im besten Fall Glückssache oder Zitterpartie ist. Die beiliegende Tabelle zeigt die Situation auf. Antrag: Ich bitte die verantwortlichen Stellen dringend, beim Fahrplan 80.701 Anpassungen vorzunehmen, damit sich die Anschlusssituation am Bahnhof verbessert. Zusätzlich ist die Umlaufzeit um 2 Minuten zu verlängern. Ich hoffe sehr, dass rechtzeitig (sprich mit Blick auf Fahrplan 2019) eine zufriedenstellende Lösung gefunden wird, welche auch der Linie 80.701 wieder zu besseren Frequenzen verhilft.	Auf der Linie 701 werden auf den Fahrplan 2019 die Anschlüsse verbessert. Aufgrund der knappen Umlaufzeit und den Verkehrsproblemen in der Stadt Wil zur Hauptverkehrszeit besteht die Gefahr von Anschlussbrüchen. Auf den Fahrplan 2021 sind Verbesserungen der Anschlusssicherheit geplant.
97	9500 Wil	privat	80.702	Für die Züge Richtung ZH sind die Ankunftszeiten der Linie 702 am Bhf Wil schlecht & die Abfahrtszeiten, wenn von SG kommend. Das führt zu schlechten Anschlüssen. Z.B. für die ICs mit Abfahrt x.34 von Wil muss man den Bus nehmen, der schon x.21 am Bhf ankommt. D.h. ausserdem, dass die Pendler nach ZH & SG den gleichen Bus nehmen & gleichzeitig 2 Büsse/h leer sind. Wäre es möglich die Abfahrts-/Ankunftszeiten am Bhf auf x.09/x.29 und x.39/x.59 zu verlegen? (z.B. Trennung Bhf-Wilen/Bhf-Neugruben). Besser vom Viertelstundentakt abweichen als schlechte Anschlüsse.	Die Verschiebung der Abfahrtszeiten ist aufgrund der knappen Umläufe nicht möglich. Eine Anpassung würde auf dem Ast Wilen zu einer Verschlechterung der Anschlüsse führen. Davon wären mehr Reisende betroffen als beim Ast Neugruben. Für einen Grossteil der Siedlungsgebiete entlang des Asts Neugruben bestehen zudem mit den Linien 722 und 703 alternative Möglichkeiten für einen schlanken Anschluss nach Zürich. Auf den Fahrplan 2021 ist auf der Linie 702 eine Verbesserung der Anschlusssituation geplant.
98	9500 Wil	privat	80.703	Mit dem Wechsel zum durchgehenden Viertelstundentakt macht es keinen Sinn mehr, die Taktzeiten am Morgen und ab Mittag unterschiedlich anzusetzen. Mit Blick auf die Anschlüsse Richtung Zürich ist es sinnvoll, während des ganzen Tages die heutigen und zukünftigen Taktzeiten des Nachmittags durchgehend auch am Morgen anzusetzen. Für 2019 ist dies übrigens vorgesehen, warum nicht schon 2018 ?	Auf den Fahrplan 2019 ändert der Bahnfahrplan. Das Busangebot wird auf den durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut. Die Aufhebung des Lastrichtungsfahrplanes steht in Abhängigkeit zu den zwei Änderungen. Eine vorzeitige Aufhebung im Fahrplan 2018 ist deshalb nicht möglich.
99	9500 Wil	privat	80.706	Busanschlüsse der Line 706 sind nicht attraktiv für Pendler nach St.Gallen. Betrachtet man des Weiteren die Anbindung der Busanschlüsse in Wil, fällt der Abbau noch gewichtiger aus. Als Benutzer der Bus-Linie 706 (Braunau-Wil) existiert in Wil kein einziger vernünftiger Anschluss mehr. Die Umsteigezeiten fallen mit 22 Minuten unattraktiv lange aus (in dieser Zeit fährt man mit dem Auto von Wil nach St.Gallen). Ich habe noch die Möglichkeit auf den Bus 705 auszuweichen. Jedoch ist auch dies mit einer Komforteinbusse verbunden, da der Weg zur Bushaltestelle weiter ist, ein kleinerer Bus mit weniger Platz fährt, die Busstrecke länger ist und der Weg durch Quartiere mit vielen Kurven und Höhenversätzen führt. Wie bereits erwähnt entsteht dadurch eine reine 27/61	Die Anschlüsse der Linie 706 von/nach St.Gallen sind unbefriedigend. Auslöser dafür ist die neue Fahrlage der S1. Aufgrund der Güterverkehrsstrasse musste die Fahrlage der S1 um 15 Minuten verschoben werden. Mittel- bis langfristig wird versucht, wieder bessere Anschlüsse von/nach St.Gallen zu erreichen.
100	9552 Bronschhofen	privat	80.706	Mit Busabfahrt .43 ab Braunau und Ankunft in Wil um .57 dürfen wir Nutzer dieser Linie weiterhin dem Schnellzug in Richtung St. Gallen beim Abfahren zuschauen. Im Gegensatz zum heutigen Fahrplan, wo wir oft den Regionalzug nicht erreichen, bieten Sie uns nun eine noch schlechtere Variante an: Wir dürfen bis .19 in Wil 22 Minuten warten. Das erachte ich als unhaltbaren Zustand und erwarte eine bessere Lösung! Hinweis wie im Vorjahr: Der erste Kurs ab Braunau (von Wil 76012) fehlt im pdf Dokument. Als regelmässiger Nutzer von Bahn und Bus erlaube ich mir Ihnen einige Gedanken zum Fahrplanentwurf 2019 zur Linie 80.706 mitzuteilen. Eine kurze Rückmeldung habe ich auch via Webseite gemacht, aber mit 500 Zeichen lässt sich ein Sachverhalt ja nicht detailliert darstellen. Kein Anschluss an Schnellzüge und Wartezeiten wie vor hundert Jahren • Wiederum liegt ein Fahrplanentwurf vor bei welchem die Busse der Linie 80.706 keinen Anschluss an die Schnellzüge in Richtung St. Galler erhalten. Das erachte ich als unzumutbar. Wir Maugwiler sind Teil des Kantons St. Gallen und möchten unsere Hauptstadt auch zeitnah erreichen. Mit dem Fahrplanentwurf, den Sie uns nun präsentieren, bin ich, wenn ich um 7.46 in Maugwil abfare um 8.45 in St. Gallen und um 8.51 in Zürich. Lediglich 6 Minuten länger fahren nach Zürich! Das darf doch nicht sein. • Der fehlende Anschluss an Schnellzüge führt zudem dazu, dass in Gossau oder auch St. Gallen die Regionalanschlüsse (Bus, Bahn) nicht erreicht werden, da diese auf die Schnellzüge ausgerichtet sind. Noch schlimmer ist aber, dass den nach St. Gallen Fahrenden nun 22 Minuten Wartezeit zugemutet werden. Das war zu Zeiten von Pferdekutschen sicher tolerierbar, aber heute auf keinen Fall. Ich habe den Eindruck, dass die Fahrplanverantwortlichen alle OstschweizerInnen möglichst schnell raus aus dem Kanton haben wollen, denn die Anschlüsse in Wil in Richtung Winterthur, Zürich, Frauenfeld, Weinfelden, die passen weitgehend. Nur nach St. Gallen liegt ein inakzeptables Angebot vor. Bus 19.01 ab Wil: • Sehr gut, dass nun dieser Bus im Fahrplan enthalten ist Sonntagsfahrplan: • Dass die im aktuellen Fahrplan fehlenden Busse aufgenommen werden, freut mich Fahrzeit Wil-Braunau-Wil: • Die Fahrplanzeiten einzuhalten ist oft lediglich durch unangepasste Fahrweise zu erreichen. Regelmässig kommen die Busse mit Verspätung in Wil	Die Anschlüsse von Maugwil nach St.Gallen sind unbefriedigend. Bei der Linie 706 besteht mit dem Kanton Thurgau ein Zielkonflikt. Der Kanton Thurgau wünscht, dass Fahrgäste aus Braunau in Wil einen Anschluss auf den Fernverkehr nach Zürich haben. Mit dem neuen Knoten Wil können nicht mehr in beide Richtungen (Zürich und St.Gallen) schlanke Anschlüsse angeboten werden. Entsprechend musste eine Priorisierung vorgenommen werden. Die Umlaufzeiten der Linie 706 nach Braunau sind ausgereizt. Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges führt zu Sprungkosten und einem ineffizienten Angebot. Die gesetzlichen Vorgaben können nicht eingehalten werden. Mittel- bis langfristig ist in Maugwil der Bau eines Wendeplatzes geplant. Dies ist Teil der vom Stadtrat und vom Stadtparlament Wil verabschiedeten öV-Strategie Wil 2030/35. Der Wendeplatz in Maugwil benötigt aber grössere bauliche Massnahmen und kann deshalb nicht kurzfristig errichtet werden. Mit der öV-Strategie 2030/35 soll Maugwil im durchgehenden Halbstundentakt (Mo–Fr) erschlossen werden, die Umlaufzeiten würden sich entspannen.



Amt für öffentlichen Verkehr

				an. • Offensichtlich ist am Abend die Strecke Wil-Hosenruck-Wil auch kaum in der geplanten Zeit zu fahren, so dass die Busse oft nach Abfahrtszeitpunkt .31 in Wil ankommen. Buslinie 80.706 bis Gemeindehaus: • Dass die Busse der Linie 706 (Kleinbusse) nach wie vor 16 Minuten in Bronschhofen stehen, anstatt mit diesen Kleinbussen nach Maugwil (Wenden auf dem Dorfplatz) zu fahren, betrachte ich nach wie vor als «Schildbürgerstreich». Fehlende Abfahrt am Morgen, 1. Kurs: • Bus 05.27 ab Wil, Ankunft Braunau 05.36 hat auch in diesem Jahr keine Fahrt nach Wil, 06.13 ist die Abfahrt des ersten Busses.	
102	9512 Rossrüti	privat	80.722	Linie 722 verkehrt morgens/abends im 30min.takt tagsüber 60min.takt der neue fahrplan bringt nur verschlechterung ein durchgehender 30min. takt wäre erstrebenswert, damit man mit dem bus zum Bahnhof wil fahren kann und nicht das Auto nehmen muss, was die Strassen um den Bahnhof wil entlasten würde. Die fahrgastzählung ist ein hohn wenn kein bus fährt muss man das auto nehmen, dann sagen die Verantwortlichen Angebot wird zu wenig genutzt 60min.takt ist in der heutigen Zeit untragbar.	Auf der Linie 722 ist kein Angebotsausbau möglich, da der Kostendeckungsgrad zu tief ist. Mit der öV-Strategie Wil 2030/35 soll die Erschliessung von Rossrüti verbessert werden. Angedacht ist eine Verlängerung der Stadtbuslinie bis nach Rossrüti. Diese würde von Mo–Fr im 15 Minuten Takt verkehren. Die Einführung des verbesserten Angebotes wird auf den Fahrplan 2021 geprüft.
103	9525 Lenggenwil	privat	80.725	Bei uns in Lenggenwil gab es vor einiger Zeit einen Bus direkt nach Gossau. Dieser wurde zu meinem Bedauern abgeschafft worden. Dies verkompliziert und verlängert meinen Arbeitsweg nun erheblich. Ich wäre froh wenn wir diesen Bus wieder in Betrieb nehmen könnte.	Während der Hauptverkehrszeit besteht eine Direktverbindung zwischen Lenggenwil und Gossau, da die Linie 724 in Niederbüren betrieblich mit der Linie 727 verknüpft ist. Allerdings muss eine Umwegfahrt über Zuckenriet und Niederbüren hingenommen werden, was die Reisezeit um einige Minuten verlängert.
104	9249 Algetshausen	privat	80.729	Was wir bereits befürchtet haben, wird mit dem neuen Fahrplan 2019 Tatsache. Wir haben mit dem Regiobus, Linie 729, ab dem Fahrplanwechsel in Uzwil keinen Anschluss mehr nach und von Zürich. Eine weitere massive Verschlechterung des öV's wird Tatsache. Dass neu zusätzlich noch die Haltestelle Henau Wirmeten angefahren werden soll (wie auch immer) verschärft die knappe Fahrzeit noch. Die Hoffnung auf regelmässige Anschlüsse wenigstens in Wil schwindet in gleichem Masse. Die Anschlüsse können in Wil in den Stosszeiten bereits heute regelmässig nicht gewährleistet werden. Mit den neuen Fahrzeiten des Fernverkehrs wird sich die Anschlusssituation in Wil weiter verschärfen. Die Pendler werden gezwungen, ein zusätzliches Auto anzuschaffen, um die bereits überfüllten Strassen während den Stosszeiten noch mehr zu belasten, damit sie ihre beruflichen Verpflichtungen einhalten können. St.Gallen Winkeln wird zu den Stosszeiten mit vier Halten, davon jeweils zwei innert ein paar Minuten, und St. Gallen Bruggen mit zwei Halten pro Stunde bedient, obwohl beide Stadtteile auch eine sehr gute Anbindung ans städtische und regionale Busnetz haben. Dafür hat es für Algetshausen keinen Platz mehr für einen Halt und auch keine sinnvolle öV-Alternative. Wir vermissen, die im Oktober 2016 versprochene Unterstützung seitens Kanton und Gemeinde für eine Wiedereröffnung unseres Bahnhofes sehr. Dürfen wir Ihnen dazu eine paar Fragen stellen, die auf der Zunge brennen: - Was ist die Motivation von Kanton und Gemeinde ein solch schlechtes öV-Angebot anzubieten (stündliche, unsichere Anschlüsse in Wil, keine Anschlüsse in Uzwil)? - Warum wird mit der Linie 729, um die Fahrzeiten zu verkürzen und Anschlüsse zu gewähren, nicht eine direktere Variante mit einer Haltestelle beim Bahnhof Algetshausen eingeführt (Henau wird mit dem Bus 726 bereits halbstündlich bedient, der untere Teil vom Oberberg kann an den Haltestellen Wirmeten oder Kirchplatz zusteigen, der obere Teil beim Bahnhof Algetshausen)? - Was gedenken Kanton und Gemeinde zu tun, um das öV-Angebot für Algetshausen und Henau Oberberg wieder zu verbessern? - Warum wird die Wiedereröffnung des Bahnhofes Algetshausen nicht, wie mehrmals versprochen, mit dem nötigen politischen Druck angestrebt? Natürlich bringt dies nur eine Verbesserung, wenn die Anschlüsse Fernverkehr – S-Bahn attraktiv sind. Wir danken Ihnen für die Unterstützung unserer Anliegen.	Durch die Bedienung der Haltestellen Wirmeten wird die örtliche Verfügbarkeit des öV verbessert. Die zeitliche Überlagerung der Linien 729 und 726 ermöglicht in den Randverkehrszeiten einen 20/40 Minuten Takt. Aufgrund der längeren Streckenführung in Henau wurde in Uzwil ein anderer Anschlussknoten gewählt. Damit wird auf der Linie 729 der Umlauf entspannter. Die Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn können leicht verlängert werden, was die Anschlusssicherheit erhöht. Eine direkte Streckenführung zwischen Algetshausen und Uzwil würde für Henau die örtliche Verfügbarkeit des öV verschlechtern. Die Wiedereröffnung der Haltestelle Algetshausen wird vom Kanton weiterhin angestrebt, durch die SBB aber abgelehnt. Der Kanton hat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das entsprechende Begehren gestellt, für eine Berücksichtigung in den zukünftigen Ausbausritten der Bahn.
105	9247 Henau	privat	80.729	Der Bus der Linie 729 kommt jeweils um XX.26 an. Der IC fährt jedoch schon XX.24 ab. Bedeutet für alle Pendler, dass in Uzwil kein Anschluss mehr besteht und alle zu spät in Zürich ankommen.	Die Linie 729 macht in Wil einen schlanken Anschluss auf den Fernverkehr nach Zürich. In Uzwil wird der Fernverkehr nach St.Gallen angeschlossen, welcher um x.34 abfährt. Die Änderung erfolgt aufgrund der längeren Streckenführung in Henau und um die Anschlusssicherheit zu erhöhen. Für Henau verlängert sich dadurch die Reisezeit nach Zürich.
106	9534 Gähwil	privat	80.732	Bitte verlängern Sie die Zwischenbusse bis Gähwil also auf der gesamten Strecke	Für den Abschnitt Gähwil–Kirchberg ist der Halbstundentakt ausreichend und nachfragegerecht. Die Zusatzkurse auf der Linie 732 werden deshalb auf dem frequenzstarken Abschnitt Kirchberg–Wil eingesetzt. Dort besteht ein grösseres Potential an Fahrgästen, zudem kann das Angebot effizient produziert werden.
107	9534 Gähwil	privat	80.732	Bitte führen Sie alle Busverbindungen nach Gähwil.	Für den Abschnitt Gähwil–Kirchberg ist der Halbstundentakt ausreichend und nachfragegerecht. Die Zusatzkurse auf der Linie 732 werden deshalb auf dem frequenzstarken Abschnitt Kirchberg–Wil eingesetzt. Dort besteht ein grösseres Potential an Fahrgästen, zudem kann das Angebot effizient produziert werden.
115	9220 Bischofszell	Gemeinde	80.740	Die Verlängerung des Stundentaktes am Abend bis 24 Uhr wird begrüsst. Ärgerlich ist allerdings, dass die von uns bereits im Juni 2017 beanstandete Taktverschiebung des Postauto-Kurses zwischen Bischofszell und Uzwil um eine halbe Stunde nun auch im definitiven Fahrplanentwurf 2019 wieder vorgesehen ist. Wir weisen erneut darauf hin, dass bei dieser Konstellation an Samstagen / Sonntagen in Verbindung mit dem Stundentakt zwischen Bischofszell Stadt und St. Gallen zwar drei Verbindungen von und nach Uzwil oder Wil bestehen, aber alle drei innert rund zehn Minuten (Abfahrten .23 bis .34)! Auch zwischen Niederbüren und Oberbüren bewirkt diese Taktverschiebung, dass in Kombination mit dem Kurs 80.727 Niederbüren – Zuzwil – Oberbüren – Gossau SG auch unter der Woche in beiden Richtungen innert weniger Minuten zwei Busse zwischen den beiden Orten verkehren, dann aber während 50 Minuten kein Bus fährt. Dies dürfte auch kaum den Schulbedürfnissen des Oberstufenstandortes Oberbüren (Oberstufenzentrum Thurzelg) entsprechen. Wir beantragen deshalb nochmals, die bisherige Fahrplanlage beizubehalten. Damit wäre für Bischofszell Stadt weiterhin ein indirekter Halbstundentakt nach Uzwil-Wil (sowie Flughafen Kloten oder nach Zürich) auch am Wochenende gewährleistet. Bei einer Ankunft zur Minute .22 in Uzwil bestünden schlanke Anschlüssen nach Flawil-Gossau-St. Gallen (S1 ab .26) und nach Wil-Winterthur (IC ab .26).	Zum Flughafen und nach Zürich bestehen am Wochenende und am Abend ab Bischofszell halbstündliche Verbindungen über Weinfelden. Die Schulbedürfnisse zwischen Niederbüren und Oberbüren können zur Hauptverkehrszeit durch zusätzliche Leistungen der Linien 724 und 727 erfüllt werden. Die Fahrlage der Linie 740 ergab sich aus der Überarbeitung des Busangebotes im Fürstenland. Auslöser war der geänderten Bahnfahrplan. Die Fahrlage der Linie 740 weist zahlreiche Abhängigkeiten zu weiteren Buslinien im Fürstenland auf. Eine Überprüfung kann deshalb erst auf den Fahrplan 2020 vorgenommen werden.
118	9230 Flawil	privat	80.750	80.750, Ortsbus Flawil: anstelle der Verlängerung Oberstrasse - Flawa (wendet Richtung sehr nahe am Ortszentrum/Bahnhof) wäre der Rundkurs - wie bis vor etwa vier Jahren viel sinnvoller, ja demokratischer: entweder ist die Fahrt zum Bahnhof länger oder der Heimweg. Ein Einstieg in den Bus der Wende bei der Flawa bedeutet eine Busfahrt von gut zehn Minuten, wenn der Weg zum Bahnhof zu Fuss fünf Minuten dauert.	Auf den Fahrplanwechsel ist die Einführung einer neuer Haltestelle Flawil Wilerstrasse für die Linie 741 geplant. Vom Siedlungsgebiet bei der Flawa würde somit eine direkte Verbindung an den Bahnhof bestehen. Die Haltestelle bei der Flawa dient vor allem für die



Amt für öffentlichen Verkehr

					Wohngebiete im Westen als zusätzliche Verbindungsmöglichkeit ins Zentrum. Der Vorplatz der Flawa wird zudem als Wendeplatz benötigt, was nur geringe Infrastrukturkosten bedingt.
119	9602 Bazenheid	privat	80.761	Momentan fährt der Kleinbus 761 über die Chrobüelstrasse nach Kirchberg. Wäre es möglich, die Route so abzuändern, dass er neu über Nuetenwil und Rupperswil fahren würde? Diese beiden Weiler sind zurzeit nicht ÖV-erschlossen, hätten aber eine grosse Nachfrage, da entlang der Route diverse neue Quartiere entstanden sind.	Die schmale Strasse zwischen Rupperswil und Nuetenwil ist eher ungeeignet für den Busbetrieb. Der Weiler Rupperswil weist unter 300 Einwohnern auf und muss gemäss den kantonalen Vorgaben nicht mit dem öv erschlossen werden. Auf der Fahrroute via Unterbazenheid besteht ein grösseres Fahrgastpotential als via Rupperswil. Auf eine Änderung der Streckenführung soll deshalb verzichtet werden.
120	9113 Degersheim	privat	80.767	Bubental wurde seit 1947 durch die Postautolinie aus Lütisburg bedient. Seitdem die Linie 751 via Bubental nach Degersheim verkehrt, wurde die Haltestelle der Linie 767 zu Recht aufgehoben. Ab Dez. 2018 wird aber die Linie 751 nicht mehr über Bubental fahren. Im Fahrplanentwurf sehe ich nichts, dass die Haltestelle Bubental der Linie 767 wieder in Betrieb genommen wird. Ich verweise auf die Eingabe der Gemeinde Degersheim.	Die Wiedereröffnung der Haltestelle Bubental an der Linie 767 ist aus Sicht des öv-Angebots zu begrüssen. Der alte Haltestellenstandort kann allerdings die heutigen Sicherheitsstandards nicht mehr erfüllen. Umfangreiche bauliche Massnahmen sind für die geringe Nachfrage der Haltestelle nicht verhältnismässig. Die Gemeinde Degersheim setzt sich bei den zuständigen Stellen aktiv dafür ein, eine geeignete Lösung zu finden. Solange noch keine Lösung besteht, kann das Bubental nicht durch die Linie 767 bedient werden. Die Haltestelle ist deshalb im Fahrplan 2019 nicht aufgeführt.
121	9642 Ebnat-Kappel	privat	80.770	Eine neue Haltestelle (Acker) soll in den Fahrplan 19 aufgenommen werden. Die Strassenführung dort ist (zu!) schmal, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmern ist nicht gegeben! Diverse Einsprachen der dortigen Einwohner laufen noch. Selbst die Polizei machte Beobachtungen in der Testwoche, welche gegen diese Routenführung sprechen! Autos weichen aufs Trottoir aus! Es ist der Schulweg vieler Kinder! Ihr tragt eine grosse Verantwortung! Bitte verzichtet! Es wird Unfälle geben! Merci	Aus Sicht des öv-Angebotes sprechen vier Punkte für die neue Streckenführung des Busses und die Haltestelle Acker. Die räumliche Verfügbarkeit des öv wird durch die neue Haltestelle Acker (Schliessen einer Erschliessungslücke) verbessert. Der leichte Fahrtzeitgewinn durch die Streckenverkürzung und die Einsparung eines Haltepunkts hilft der Fahrplanstabilität. Das schwierige Wendemanöver im Knoten Rosenbüelstrasse–Wierstrasse–Hofstrasse kann vermieden werden. Die Verbesserungen sind ohne eine Erhöhung der Abgeltungskosten möglich. Für die Sicherheit ist der Strasseneigentümer verantwortlich.
122	Ebnat-Kappel	privat	80.770	Gerne möchte ich Stellung beziehen zur Fahrplanänderung betreffend der BLWE in Ebnat-Kappel SG. Grundsätzlich belasten mich hier 2 grosse Unklarheiten. 1.: Wieso wird die Strecke ausgeweitet via Rosenbüelstrasse, wenn VIELE weitere Teile des Dorfes noch immer keinen anständigen Anschluss an den ÖV besitzen? Ich möchte Ihnen hier ein Beispiel nennen. Der obere Dorfbereich (Gieselbach) ist teils mit 15 Minuten Gehweg verbunden bis zur nächsten Bushaltestelle (Haltestelle Wier). Hingegen der Dorfbereich Acker besitzt 2 (!!) Rollstuhl-, Kinder-, und Altersfreundliche Zugänge zu den Bushaltestellen Mühlau (2-4 Minuten Gehweg) sowie auch Bahnhof (3-5 Minuten Gehweg). Erstmal sollten also andersweitig Prioritäten gesetzt werden um den Dorfbewohnern den ÖV Zugang zu optimieren. Mein Wunsch nach Angebotsausbau sollte also erstmal in anderen Gemeinderegionen genutzt werden. 2.: Die Rosenbüelstrasse gilt als Hauptverkehrsweg für Schüler der Oberstufe Wier. Ebenso wird das Schulhaus Wier ausgebaut und somit entsteht auch ein Kindergarten. Durch den enormen Stress/Zeitdruck der Busfahrer wird oft rücksichtslos und unachtsam gefahren sowie auch gehupt. Die Baustelle Wier und die zukünftigen (vor allem jüngeren) Kinder sollten die Planer also zum Denken anregen. Diese Busstrecke ist trotz geplantem Lichtsignal zu vielen Gefahren ausgesetzt. Wieso also sollte ein solch grosses Risiko eingegangen werden um evt 30 Sekunden Zeit einzusparen? Man bedenke, dass diese Zeit auch nur eingespart wird, sofern KEIN einziges ‚Hindernis‘ auf der Strecke liegt. Hat man nur einen einzigen Schüler mit Velo, so wird das überholen extrem schwer, da die Strasse viel zu eng ist. Also Fazit: Die Zeit wird nicht eingespart. Ebenso werden Kinder/Jugendliche einer unnötigen Gefahr ausgesetzt und der Lärmpegel in einem Quartier unnötig und unerwünscht erhöht.	1. Für die Erschliessung des Quartier Gieselbach mit dem öv sind grössere Finanzmittel notwendig als für die Optimierung der Streckenführung der Linie 770. Die Umsetzung von Massnahmen gestaltet sich deshalb schwieriger. 2. Aus Sicht des öv-Angebotes sprechen vier Punkte für die neue Streckenführung des Busses und die Haltestelle Acker. Die räumliche Verfügbarkeit des öv wird durch die neue Haltestelle Acker (Schliessen einer Erschliessungslücke) verbessert. Der leichte Fahrtzeitgewinn durch die Streckenverkürzung und die Einsparung eines Haltepunkts hilft der Fahrplanstabilität. Das schwierige Wendemanöver im Knoten Rosenbüelstrasse–Wierstrasse–Hofstrasse kann vermieden werden. Die Verbesserungen sind ohne eine Erhöhung der Abgeltungskosten möglich. Für die Sicherheit ist der Strasseneigentümer verantwortlich.
123	9642 Ebnat-Kappel	Gruppe/Interessenverband	80.770	Gerne nehmen wir zur Umliegung der Buslinie der BLWE über die Sonneggstrasse-Rosenbüelstrasse wie folgt Stellung: 1. Die Rosenbüelstrasse ist ein Schulweg. Sie wird von grossen und kleinen Schülern benutzt und in absehbarer Zeit werden auf dieser Strasse auch die Kleinsten, die Kindergärtner, unterwegs sein. Von grösseren Kindern kann erwartet werden, dass sich achtsam sind. Aber für die ganz Kleinen ist der Weg zur Schule noch ein Abenteuer und das soll auch so sein. Und genau zu den Zeiten, wenn die Schüler unterwegs sind, fährt der Bus im 1/4-Stunden-Takt. Vor ungefähr sechs Jahren wurden die Trottoirs entlang der Rosenbüelstrasse saniert. Im Zusammenhang mit dieser Sanierung wurden sämtliche Randsteine abgesenkt. Der Gehweg bietet den Fussgängerinnen und Fussgänger nicht den optimalen Schutz. Fast täglich beobachten wir, dass Fahrzeuglenker, wenn sie das Gefühl haben, dass es auf der Strasse eng wird, auf das Trottoir ausweichen, was ohne Probleme oder Gerumpel möglich ist. Warum wird die Situation auf einer Strasse, welche bereits als gefährlich eingestuft wird, noch verschärft? 2. Die Fahrbahnbreite auf dem Abschnitt Sonneggstrasse bis Kreuzung Rosenbüelstrasse / Steinfelsstrasse ist zu schmal. Wir haben diese Strecke ausgemessen und sind auf eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von nicht ganz 5.50 m gekommen. Gemäss VSS-Norm SN 640 201 beträgt die Mindestbreite (einseitiger Sicherheitszuschlag) bei einem Begegnungsfall PW/LW mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h mindestens 5.90 m. Die Richtlinie R 2016.02 des TBA St.Gallen sieht eine Mindestbreite von 5.55 m vor. Ob VSS-Norm oder Richtlinie TBA – beide Vorgaben werden nicht erfüllt. Die Frage bezüglich Fahrbahnbreite haben wir allen Entscheidungsträgern gestellt. Sie wurde uns nie beantwortet. Sämtliche Mitwirkende scheinen dieses Thema zu meiden wie der Teufel das Weihwasser. Warum wohl!? Die Rosenbüelstrasse ist schlicht und einfach zu schmal. Und dieser Umstand kann nicht schöngeredet und auch nicht wegdiskutiert werden. 3. In Ebnat-Kappel stehen zwei grosse Bauprojekte an, die Erweiterung der Schulanlage Wier und der Umbau der Alters- und Pflegeheime Wier. Beide Bauprojekte tangieren die neue Streckenführung, das Verkehrsaufkommen, vor allem mit Lastwagen, wird enorm sein. Warum wird nun die neue Linienführung durchgeboxt? Warum wird nicht gewartet, bis diese grossen Projekte abgeschlossen sind?	Aus Sicht des öv-Angebotes sprechen vier Punkte für die neue Streckenführung des Busses und die Haltestelle Acker. Die räumliche Verfügbarkeit des öv wird durch die neue Haltestelle Acker (Schliessen einer Erschliessungslücke) verbessert. Der leichte Fahrtzeitgewinn durch die Streckenverkürzung und die Einsparung eines Haltepunkts hilft der Fahrplanstabilität. Das schwierige Wendemanöver im Knoten Rosenbüelstrasse–Wierstrasse–Hofstrasse kann vermieden werden. Die Verbesserungen sind ohne eine Erhöhung der Abgeltungskosten möglich. Für die Sicherheit ist der Strasseneigentümer verantwortlich.



Amt für öffentlichen Verkehr

				4. Wir haben uns an den VCS gewandt und um eine Begutachtung gebeten. Den daraus entstandenen Bericht haben alle erhalten, das AöV, die KAPO, die Gemeinde Ebnat-Kappel und die Busbetriebe BLWE. Genau die von uns stets genannten sicherheitsrelevanten Mängel werden in diesem Bericht aufgelistet. Nur interessiert dies anscheinend niemanden. Der VCS empfiehlt im Zusammenhang mit der Umlegung der Buslinie die Einführung eines Tempo-30-Regimes. Warum werden solche Empfehlungen einfach übergangen und ignoriert? 5. Wir haben eine Petition gegen die Umlegung der Buslinie gestartet. Knapp 370 Personen haben diese Petition unterschrieben, dies entspricht knapp 10% der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Ebnat-Kappel. Warum werden Meinungen und Wünsche aus der Bevölkerung übergangen? 6. Wir haben knapp 180 Unterschriften für ein Tempo-30-Regime in unserem Quartier gesammelt. Man beachte, 180 Personen haben dafür unterschrieben, dass sie eingeschränkt werden und nur noch 30 km/h fahren dürfen. Und ist die Sicherheit in unserem Quartier wichtig. Und wenn der Bus dann unbedingt kommen muss, dann bitte nur im Zusammenhang mit einer Temporeduktion. Aber auch das interessiert niemanden und darum wieder die Frage, sind Wünsche aus der Bevölkerung so unwichtig, dass sie einfach ignoriert werden können? 7. Das AöV bewilligt die Umlegung der Buslinie ohne Temporeduktion, weil die KAPO keine Temporeduktion angeordnet hat. Die KAPO kümmert sich nicht um eine Temporeduktion, weil sie von der Gemeinde keinen Auftrag erhalten hat. Die Gemeinde erstellt keinen Antrag, weil sie auf ihrem Gemeindegebiet keine Tempo-30-Zonen will. Warum versteckt sich jedes Amt hinter dem anderen Amt? Warum schaut kein Amt weiter als bis zum eigenen Tellerrand? 8. Folgender Vorschlag wurde von uns schon mehrmals unterbreitet: - Vorverlegung Bushaltestelle Bäckerei Forrer zum Spar - Aufhebung Bushaltestelle Mühlau in Richtung Wier - Verlegung Bushaltestelle Mühlau bei Physio Gähler auf Höhe Kirchplatz Viele der Passagiere, welche bei der Bäckerei Forrer aussteigen, wohnen in der Thuraue. Sie steigen also aus und eilen über die Hauptstrasse. Würde diese Bushaltestelle zum Spar vorverlegt werden, wäre eine Grosszahl der Passagiere bereits auf der für sie richtigen Strassenseite. Auf Höhe Kirchplatz ist bereits ein Fussgängerstreifen vorhanden, welcher hinter dem Bus wäre. Und die Bewohner der ‚Ackerebni‘, welche gemäss Gemeindeinformation vom April 2017 die neue Haltestelle Acker wünschen, könnten diese Haltestelle ‚eben-erdig‘, mit wenigen Schritten – wir haben es ausgemessen, es sind 270 m - erreichen. Warum wurde diese Variante nie in Betracht gezogen? 9. Viele Bewohnerinnen und Bewohner wünschen sich nichts mehr als Ruhe, Sicherheit, Wohn- und Lebensqualität. Und genau das wird uns mit der Umlegung der Buslinie genommen. Warum zerstören Sie dieses ruhige Quartier? Die Testphase im April 2017 hat aufgezeigt, welches Lärmpotential der Bus hat. Fährt der Bus vorbei, verstehen wir bei offener Terrassentür unser Gegenüber nicht mehr. Einige Anwohnerinnen und Anwohner haben gesagt, dass sie an die Hauptstrasse gezogen wären, hätten sie den Geräusch- und Lärmpegel des Busses gewollt. Es gab auch welche, die mit dem Gedanken an Verkauf ihrer Liegenschaft resp. Wohnung gespielt haben. Was wird unternommen, damit für die Anwohnerinnen und Anwohner der Status Quo beibehalten wird? 10. In Ebnat-Kappel gibt es ein Quartier, welches schon lange um Erschliessung kämpft. Uns wird der Bus aufgezwungen. Warum wird einem Quartier der Wunsch nach Erschliessung verwehrt und einem anderen Quartier der Bus aufgebrummt? 11. An Pfingstmontag findet jeweils das Buebeschwinget statt. Es darf angenommen werden, dass mit dem Erweiterungsbau der Schulanlage Wier vermehrt Grossanlässe stattfinden werden. Das Parkplatzangebot ist bereits jetzt äusserst knapp und ob es mit dem Umbau der Schulanlage Wier mehr Parkplätze geben wird, wage ich zu bezweifeln. Eine Tiefgarage ist nicht geplant. Und so sieht die Situation dann auf der Rosenbühlstrasse aus: Wie soll das gelöst werden?	
124	9642 Ebnat-Kappel	privat	80.770	Vorerst möchte ich Ihnen danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme. Meine Kritik bezieht sich nicht auf den Fahrplan, sondern auf die voreilige Einführung der «Ebnaterschlaufe» durch den Gemeinderat von Ebnat-Kappel. Ich bitte Sie höflich, meine Bedenken zu beachten und evt. an weitere Instanzen weiterzuleiten. Mit Erstaunen habe ich festgestellt, dass die neue Linienführung der BLWE über die Rosenbühlstrasse bereits im Jahr 2019 eingeführt werden soll. Der Gemeinderat von Ebnat-Kappel hat dies so beschlossen. Für mich sind folgende Sachverhalte unverständlich: • Im Sommer 2017 wurden dem Gemeinderat 372 Unterschriften eingereicht mit den Bedenken zur Führung dieser Strecke. Das sind 10% der stimmberechtigten Einwohner von Ebnat-Kappel. Wieso beachtet der Gemeinderat das Anliegen dieser Bewohner nicht? Die Strassenbreite für das Kreuzen des Busses mit einem PW reicht nicht (s. Graphik aus «Fahrbahnbreiten nach KAPO»). Das Kreuzen von zwei LWs wird prekär, das Trottoir muss befahren werden, was unzulässig ist. Die Strassenbreiten sind bei einer Geschwindigkeit von 50km/h gültig. 30/61 Diese Breiten sind bei der Rosenbühlstrasse nicht erfüllt. Die Einführung einer Geschwindigkeit von 30km/h ist somit dringend notwendig. • Die Einführung von 30-er Zonen auf Nebenstrasse soll nach einem Begehren von Bürgern an den Gemeinderat überprüft werden. Die Überprüfung des Anliegens wurde versprochen. Wieso will der Gemeinderat nun trotzdem die «Rosenbühlstrasse-Linienführung» einführen? Ist das nicht ein voreiliger kontraproduktiver Entscheid? • Die Rosenbühlstrasse ist ein viel begangener Weg: Schulkinder jeden Alters, Kindergärtler, Familien und ältere Leute zirkulieren dort. Zudem sind die Sonnegg- und Rosenbühlstrasse offizielle Wander- und Fahrradwege. • Die Gemeinde Ebnat-Kappel hat Bauvorhaben in der Grösse von ca. 40 Millionen Franken vor. Alle diese Neubauten tangieren die Rosenbühlstrasse. • Die Einführung der «Ebnaterschlaufe» bringt kaum einen Zeitgewinn. Zudem ist sie mit hohen Kosten verbunden (Anbringen einer komplizierten Ampelanlage und Errichten einer neuen Haltestelle). Es gibt eine sehr einfache Lösung, damit der BLWE Bus Zeit gewinnt. Vorschlag des VCS: Die bestehende Linienführung bleibt. Zwei Haltestellen zwischen der Haltestelle Bahnhof bis zur Endstation «Wier» verschwinden (nur Einweg-Halte). Durch den Wegfall der zwei Halte wird ein Zeitgewinn erreicht und es werden keine neuen Probleme heraufbeschworen mit der Einführung der «Ebnaterschlaufe». • Ich bin der Meinung, dass das Problem der Erschliessung des Dorfteils «Gieselbach» für den Gemeinderat dringlicher wäre als die «Ebnaterschlaufe». Vor kurzem soll die «PostAuto Schweiz AG Region Ostschweiz» dem Gemeinderat Ebnat-Kappel folgenden Vorschlag unterbreitet haben: Die Postautolinie «Nesslau-Wattwil» (Kurs 790) kann durch das Dorf Ebnat-Kappel geführt werden mit nur zwei Haltestellen (Gieselbach und Bahnhof Ebnat-Kappel). Soviel ich weiss, wurde dies aber abgelehnt. Ich sollte eigentlich zu Ihrem Fahrplanvorschlag Stellung nehmen, nun habe ich Ihrem Amt die Bedenken zur Einführung der «Ebnaterschlaufe» mitgeteilt.	Aus Sicht des öV-Angebotes sprechen vier Punkte für die neue Streckenführung des Busses und die Haltestelle Acker. Die räumliche Verfügbarkeit des öV wird durch die neue Haltestelle Acker (Schliessen einer Erschliessungslücke) verbessert. Der leichte Fahrtzeitgewinn durch die Streckenverkürzung und die Einsparung eines Haltepunkts hilft der Fahrplanstabilität. Das schwierige Wendemanöver im Knoten Rosenbühlstrasse–Wierstrasse–Hofstrasse kann vermieden werden. Die Verbesserungen sind ohne eine Erhöhung der Abgeltungskosten möglich. Für die Sicherheit ist der Strasseneigentümer verantwortlich.
125	9630 Wattwil	privat	80.770	Ich wollte gerne meine Stellungnahme zur neuen Bushaltestelle abgeben. Leider muss ich sehr enttäuscht feststellen, dass für die Entscheidungsträger die Sicherheit nicht von grosser Bedeutung ist, wenn sie die neue Bushaltestelle ‚Acker‘ in Betrieb nehmen. Mehrere Bürger haben der Gemeinde, dem AöV, der Kapo und der BLWE die Gefahren aufgezeigt. Niemand reagiert darauf und alles wird auf die lange Bank geschoben. Leider erkenne ich	Aus Sicht des öV-Angebotes sprechen vier Punkte für die neue Streckenführung des Busses und die Haltestelle Acker. Die räumliche Verfügbarkeit des öV wird durch die neue Haltestelle Acker (Schliessen einer Erschliessungslücke) verbessert. Der leichte



Amt für öffentlichen Verkehr

				keinen Sinn in dieser neuen Bushaltestelle. Ich habe früher da gewohnt und pendle immer noch von Wattwil nach Ebnat-Kappel. Von meinem Elternhaus aus kann ich drei Bushaltestellen (Wier, Mühlau, Bahnhof) innerhalb von 5 Gehminuten locker erreichen und den Bahnhof Ebnat-Kappel für den Zug darf man nicht vergessen. Nun muss gegen den Willen vieler Bewohnerinnen und Bewohner eine neue Bushaltestelle in ein Quartier gesetzt werden. Damit zerstört man neben der Quartierreue, der Lebensqualität und der bereits jetzt geringen Sicherheit auch den neuen abenteuerlichen Kindergartenweg der kleinsten Bürger in Ebnat-Kappel. Der Kindergarten wird neu auf dem Schulgelände Wier gebaut und für die kleinsten der Kleinen sollte der Weg zum Kindergarten abenteuerlich und interessant sein dürfen, oder nicht? Aber auch die Sicherheit der Oberstufenschüler sehe ich gefährdet. Nehmen wir an, mehrere Schüler fahren mit dem Velo in die Schule, der Bus muss innerhalb des Fahrplanes von A nach B kommen und will die Velofahrer überholen und dann kommen um dies Zeit (Schulwegzeit) mehrere Autos entgegen, was üblich ist um diese Zeit, dann kann der Bus erstens nicht überholen. Zudem sehe ich die Gefahr, dass die Autos auf Grund zu enger Strassen aufs Trottoir ausweichen und Fussgänger gefährden. Muss es den soweit kommen? Ich möchte Sie auf die Briefe und E-Mail an die Gemeinde, das AöV und die Kapo hinweisen, wo Ihnen genau aufgelistet wird, welche Sicherheitsaspekte nicht beachtet werden. Einige Bürgerinnen und Bürgern möchten Sie immer noch darauf hinweisen, dass wir keine Unfälle erleben wollen an dieser Strasse, vor allem keine mit Personenschäden. Ich bitte Sie deshalb mit zu erklären, wieso man die Briefe der Bevölkerung nicht beachtet und den Sachen auf den Grund geht. Wenn je ein Unfall passieren sollte im Zusammenhang mit dem Bus, dann hat sie die Bevölkerung genug gewarnt. Ich selbst studiere gerade HF Pflege und mir stehen bei solchen Sicherheitsmängeln, welche tunlichst von den Entscheidungsträgern ignoriert und verschwiegen werden, die Haare zu berge. Ich bitte Sie, die Haltestelle mit all den Risiken nochmals zu überdenken und am besten dieses Projekt ‚Bushaltestelle Acker‘ in Ebnat-Kappel zu stoppen, bevor je ein Unfall aufgrund dieser Fehlentscheidung passiert. Besten Dank für die von Ihnen investierte Zeit, meine Stellungnahme durchzulesen und zu handeln.	Fahrtzeitgewinn durch die Streckenverkürzung und die Einsparung eines Haltepunkts hilft der Fahrplanstabilität. Das schwierige Wendemanöver im Knoten Rosenbüelstrasse–Wierstrasse–Hofstrasse kann vermieden werden. Die Verbesserungen sind ohne eine Erhöhung der Abgeltungskosten möglich. Für die Sicherheit ist der Strasseneigentümer verantwortlich.
126	9642 Ebnat-Kappel	privat	80.770	Der Bus von Ebnat-Kappel kommt regelmässig zu spät an in Wattwil, sodass der Anschluss nach St.Gallen nicht gewährleistet ist (Wattwil ab xx.29 bzw.xx.59). Im Fahrplan 2019 fährt nun der Zug neu xx.30, was zu begrüßen ist. Der Anschl., der wirklich kritisch ist, ist aber beim xx.59, der so bleibt!? Dabei hat dieser beim Umsteigen gegenüber dem xx.29 2 entscheidende Nachteile: 1.kann man nicht gleich ohne Unterführung im Gl1 einsteigen. 2.hat man in Ebnat-Kappel bis zum Bhf nicht die Möglichkeit, bereits in den Zug einzusteigen.	Eine frühere Bus-Ankunft in Wattwil ist fahrplantechnisch nicht möglich. Bedingt durch die Abfahrtszeit in Wattwil zur Minute x.33 Richtung Ebnat (früher wegen Zugsanschluss nicht möglich) braucht es die Fahrzeit bis zum Wendepunkt in Ebnat und zurück bis Wattwil. Mit der SOB wurde eine Späterlegung der S4 ab Wattwil (neu x.00 anstatt x.59) in Richtung Herisau geprüft. Eine Späterlegung der S4 ist nicht machbar. Grund: Die Kreuzung S4 / VAE in Schachen West. Wenn die S4 eine Minute später verkehrt, verzögert dies auch den VAE in Richtung Wattwil. Dieser verzögert in Lichtensteig wiederum den Gegen-VAE um eine Minute, was sich dann auf beide VAE negativ auswirkt (Anschlüsse Uznach, Anschluss St. Gallen). Zudem weist der VAE in Schachen West wiederum eine Kreuzung mit der S4 auf, welche ebenfalls nicht verspätet werden sollte.
127	9127 St.Peterzell	Kirche	80.780, 80.185, 80.183, 80.182	Ich kenne den konkreten Auftrag an die Exekutive nicht. Dieser wurde nicht bis zu mir kommuniziert. Es müsste sich um einen Gesetzesauftrag handeln. Mir offenbart sich ein kantonsweiter verkehrspolitischer Kahlschlag in vielen Randregionen und kleinen Kommunen. Und es geht alleine um pekuniäre Aspekte. Klar, sind die Finanzen im Griff zu halten, was sehr gut gelingt, ja sogar regelmässig im positiven Bereich abschliesst. Interessant, bzw. erstaunlich ist auf alle Fälle, dass die Öffentlichkeit per Zeitungsartikel über solch einschneidende Massnahmen informiert wird. Die offiziellen Vernehmlassungsmöglichkeiten dann noch via Fahrplanentwurf vorhanden sind, aber irgendwie nur noch die übrig gebliebenen Restposten betreffen. Die grossen Schritte wurden konkordanzfrei beschlossen und werden nach Ende der offiziellen Stellungnahmefrist per Mitteilungsorgan der Bevölkerung als Faktum mitgeteilt. Ein solch rigoroser Abbau an Leistungen im öffentlichen Verkehr ist aus kirchlicher Sicht sozialpolitisch der völlig falsche Weg, weshalb ich im Namen der Kirchgemeinde interveniere. Und es trifft die sozial Schwächsten, denen eine bezahlbare Mobilität genommen wird. In unserer Kleinräumigkeit muss es diskussionslos möglich sein, alle Leute vollwertig in der Gesellschaft zu integrieren. Dazu gehören Zugang zu Bildung und Kultur, sowie sozialer Austausch über die Talgrenzen hinaus! Als öffentlicher Elternzubringer und Taxi fungierte das bisherige Angebot auch Talintern. Auch ein Sicherheitsaspekt. Zudem sind von einem Abbau Arbeitsplätze betroffen, die derzeit von lokalen Arbeitnehmer geleistet werden. Die Kirche tut sehr viel für den sozialen Ausgleich in der Gesellschaft und unterstützt in vielfältiger Weise die Entwicklung und Sozialisierung diverser Milieus in vielfältiger Weise. Sei es in der Schule in Jugendkursen oder Kultur, Bildungs-, diakonischen und geistlichen Veranstaltungen. Diese können leider nicht alle vor Ort stattfinden, weshalb wir dringend auf öffentliche, sichere und bezahlbare Mobilität angewiesen sind. Selbstredend auch unsere Mitarbeitenden, welche nicht selten von auswärtigen Kongressen und Delegierten-Verpflichtungen heimkommen und anderntags wieder bereitstehen müssen. Also keine grossen Verzögerungen und Umstände in Kauf nehmen können. Ich appelliere deshalb dringend an die soziale Verantwortung der politischen Entscheidungsträger. Stellen Sie die Finanzierung der öffentlich zugänglichen Mobilität sicher! Die Folgekosten der sozialen Folgen benachteiligter Bevölkerungsgruppen werden höher sein! Ein weiterer Aspekt ist natürlich die Ökologie. Die Energiewende 2050 kann nur durch vernünftige Formen öffentlicher Mobilität mit modernem, energieeffizienten und nachhaltigen Fahrzeugpark mit Hybrid- und Rekuperationstechnik erreicht werden. Bestimmt nicht durch vermehrt notwendig werdenden Individualverkehr. Konkret betroffene Angebote sind diejenigen für die Dörfer Hemberg mit der Linie 80.780 nach Wattwil, sowie Bächli und St. Peterzell mit den Linien 80.185, 80.183 und dessen Tagesangebot 80.182. Mitverwoben mit der Linie 80.184 Dicken-Degersheim, sowie die anderen interagierenden Betriebspunkte. Bestimmt sind hier je nach Depotstandort der Leistungserbringer auch Synergien zu erzielen, welche die Kostenstruktur positiv beeinflussen können. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schöngengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau-Schöngengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
128	9127 St.Peterzell	privat	80.780, 80.185, 80.183, 80.182	Unterstützen die eingegangenen Begehren bzgl. Verschlechterung der Verbindungen ins Neckertal	Die Abendlinie 183 konnte die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad wiederholt nicht erfüllen. Besonders auf dem Abschnitt zwischen Wattwil und Schöngengrund sind die Frequenzen sehr tief. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben war der Kanton zum Handeln gezwungen. Die Abendlinie 183 wird deshalb auf den frequenzstarken Abschnitt Herisau-Schöngengrund eingekürzt. Für die Orte St.Peterzell, Bächli, Hemberg und Heiterswil wird als Ersatzangebot eine neue Abendlinie 186 eingeführt, welche von Mo-So mit einem Kurspaar zwischen den Bahnhöfen Brunnadern-Neckertal und Wattwil verkehrt.
129	8953 Dietikon	privat	80.790	Die ersten beiden Frühkurse Nesslau ab 4.52 und 5.22 sollen 10 Minuten später verkehren um die Wartezeit in Wildhaus zu umgehen. Grund in Nesslau besteht noch kein Anschluss von Wattwil	Dagegen spricht die Taktlage. Zu Gunsten der Kundenfreundlichkeit und der Systemkomplexität wird, wann immer möglich, ein konsistenter Takt über den ganzen Tag angeboten. Auf der Linie 790



Amt für öffentlichen Verkehr

					verkehren bereits am Abend vereinzelt Kurse ausserhalb der Taktlage. Zusätzliche Verschiebungen sind deshalb nicht wünschenswert.
130	8953 Dietikon	Privat	80.791	Diese Linie soll ein Paar Minuten früher verkehren, um in Schwägalp, Passhöhe den Anschluss nach Urnäsch herzustellen, das bedingt dass die Linie 790 ab Wildhaus auch früher verkehrt.	Die Linie 791 müsste 5 Minuten früher abfahren in Nesslau. Dies wiederum würde bedingen, dass in Wildhaus früher abgefahren wird und ein Hinketakt statt Halbstundentakt zwischen Wildhaus und Nesslau entsteht. Aus Kundensicht ist dies zu vermeiden. Die direkte Achse Nesslau - Passhöhe - Urnäsch wird zudem eher selten benutzt wird, wohingegen die Frequenzen ab Wildhaus bis Nesslau vergleichsweise hoch sind.
155	9016 St.Gallen	privat	80.941	Seit gut 20 Jahre fahre ich mit den ÖV zur Arbeit, obwohl ich einen Auto besitze. Die letzten 10 Jahre pendle die etwas exotische – aber gut erschlossene Strecke – SG St.Fiden bis Frasnacht Post. Zu 98% nehme ich den 07.07 Zug und dann schaffe ich knapp, aber praktisch immer und den 07.26 Bus (Amriswil – Arbon Linie 941). Kurz nach 07.30 bin ich im dann im Geschäft. Somit habe benötige ich etwas mehr als 35 Minuten von Tür zu Tür. Mit dem neuen vorgesehenen Fahrplan, zähle ich klar zu den Verlierern. Ich müsste bereits um 06.52 auf den Zug (15 Minuten früher), käme aber nur 5 Minuten früher als jetzt im Geschäft (kurz von 07.30). Die Bus Linie 941 ist neu 5 Minuten früher in Neukirch-Egnach (07.21). Ich müsste 11 Minuten im trostlosen Bahnhof von Neukirch-Egnach rumhängen, wo man nicht einmal richtig vor Wind und Wetter geschützt ist. Von einem Kaffee um die Wartezeit etwas zu verschönern, kann ich nur träumen. Somit würde ich mindestens 45 Minuten benötigen und die Qualität wegen des Aufenthalt in Neukirch-Egnach wird schlechter. Mit dem Auto, brauche ich von Tür zu Tür nur 14 – 15 Minuten, d.h. 1 Stunde weniger am Tag und flexibler (kann morgens und abends gehen wann ich will). Die 35 Minuten die ich jetzt benötige, sind gerade an der Grenze. Falls der Fahrplan so umgesetzt wird, bleibt mir keine andere Wahl als auf das Auto umzusteigen, was ich wirklich nicht gerne machen würde. Bitte um Verständnis und wenn möglich um eine Anpassung.	Die Buslinie 941 bedient neu den Bahnhof Steinebrunn und stellt dort den Anschluss von/zur S8 sicher. Die Reisezeit zwischen St.Gallen St.Fiden und Frasnacht Post bleibt somit ungefähr im gleichen Rahmen wie heute.
161	8280 Kreuzlingen	privat	820	Folgender Wunsch möchte ich äußern, der sich bestimmt auch rentieren würde: Einen RE Schnellzug von Konstanz nach St. Gallen, der um 06:26 Uhr am Bahnhof Kreuzlingen Hafen abfährt und um 06:59 Uhr in St. Gallen ankommt.	Ab Dezember 2018 ändert sich der Fahrplan von RE und S8 auf der Achse Schaffhausen-Kreuzlingen/Konstanz-St.Gallen(-Herisau) vollständig. Neu verkehrt stündlich von 6 bis 21 Uhr ein RegioExpress Konstanz–St.Gallen–Herisau. Abfahrten ab Konstanz 6.09 Uhr/Kreuzlingen Hafen 6.12 Uhr bis einschliesslich 20.09 Uhr/20.12 Uhr. Ankunft in St.Gallen jeweils zur Minute xx.44 Uhr. Abfahrt in St.Gallen Richtung Konstanz jeweils stündlich von 6.15 Uhr bis 20.15 Uhr.
162	8280 Kreuzlingen	privat	820	Einen RE Schnellzug, welcher um 17:30 Uhr in St. Gallen abfährt und um 18:01 Uhr am Bahnhof Kreuzlingen Hafen ankommt und weiter nach Konstanz und Kreuzlingen fährt.	Ab Dezember 2018 ändert sich der Fahrplan von RE und S8 auf der Achse Schaffhausen–Kreuzlingen/Konstanz-St.Gallen(–Herisau) vollständig. Neu verkehrt stündlich von 6 bis 21 Uhr ein RegioExpress Konstanz–St.Gallen–Herisau. Abfahrten ab Konstanz 6.09 Uhr/Kreuzlingen Hafen 6.12 Uhr bis einschliesslich 20.09 Uhr/20.12 Uhr. Ankunft in St.Gallen jeweils zur Minute xx.44 Uhr. Abfahrt in St.Gallen Richtung Konstanz jeweils stündlich von 6.15 Uhr bis 20.15 Uhr.
168	Stuttgart	privat	820	Durch die neue Lage des RE St. Gallen - Konstanz und den fehlenden Anschluss an die SBB nach Engen (eine Minute fehlt!) geht eine attraktive Verbindung nach Stuttgart verloren: bislang 14:00 ab St. Gallen, Umstieg in Konstanz (14:40 oder :52) und Singen (15:37), Stuttgart an: 17:32. Bei gleicher Streckenwahl müsste nun um 13:19 abgefahren werden - also 41 Minuten früher.	Der Anschluss nach Engen wird hergestellt. Der Seehas verkehrt neu erst zur Minute x.53 ab Konstanz. Die beiden Züge werden hintereinander stehen, so dass ein kurzer und stabiler Anschluss möglich ist.
176	9552 Bronschhofen	privat	835	Neu soll die letzte Verbindung bereits um 23:32 statt um 00:03 Richtung Weinfelden fahren. Auch dies eine massive, meinen Bedürfnissen und dem Zeitgeist widersprechende Angebotsverschlechterung. In Kombination mit dem Anschlussbruch in Wil bedeutet dies Fussmarsch oder Individualverkehr.	Ab 20 Uhr verkehrt die S10 nur noch stündlich. Im Fahrplan 2019 wird die Fahrlage im Stundentakt um 30 Minuten gedreht. Dadurch entsteht auf dem Abschnitt Weinfelden-Romanshorn eine bessere zeitliche Überlagerung zur S7. Aufgrund der Drehung der Fahrlage muss der letzte Kurs gegenüber heute 30 Minuten früher verkehren. Zumindest am Freitag und am Samstag bestehen mit dem Abendtaxi Wil Verbindungen bis 0:30 Uhr nach Bronschhofen.
178	???	privat	850	Wir, 5 Kollegen aus dem Raum Winterthur/Zürich, sind Musiker des Sinfonieorchesters St.Gallen und legen diese Strecke mit dem Zug zurück. Seit letztem Fahrplanwechsel 17/18 hat sich dieser leider zu unseren Ungunsten verändert. Es geht v.a. um die Zeiten ab 22:00 in Richtung Winterthur/Zürich. Vor 4 Jahren waren die Abfahrtszeiten noch 22:48, dann Minute 45, 42 und jetzt 38. Der später eingeführte Kurs um 22:12 fährt jetzt um 22:08. Hier liegt nun für uns das Problem: unsere Proben/Vorstellungen dauern bis 22:00 oder 22:30. Vom Theater oder der Tonhalle aus sind diese Züge (22:08/22:38) seit letztem Fahrplanwechsel nicht mehr zu erreichen. Würden sie 22:12 oder 22:42 oder - noch besser - 22:45 abfahren, wäre uns sehr damit gedient! Ich erfuhr vom SBB-Kundenservice, dass die nach vorne gelegten Zeiten den Bauarbeiten zwischen Gossau und Wil geschuldet sind. Diese sind ja irgendwann beendet. Wäre es dann bitte wieder möglich, die Züge erst ab 22:12 und 22:45 abfahren zu lassen? Ich schreibe dies im Rahmen des Zeitfensters zur Stellungnahme des neuen Fahrplans.	Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird es in St. Gallen wieder eine Abfahrt um 22.13 (Turbo) nach Zürich HB geben. Die Abfahrtszeit um 22.38 bleibt hingegen bestehen und kann nicht später gelegt werden.
209	9500 Wil	privat	850	Der neue Fahrplan stellt für die Region Wil SG (immerhin ein Verkehrsknotenpunkt Richtung Hinterthurgau/Toggenburg) nochmals eine massive Verschlechterung der Anschlussqualität dar. Wieso muss der 'Geisterzug' ohne Halt in Wil neu doppelt geführt werden, und weshalb muss jeder Zug in die Ostschweiz über den Flughafen geführt werden. Ohne diesen Umweg könnten 10 Minuten gespart werden und ein Halt in Wil wäre somit wieder möglich...Wieso müssen ausgerechnet die langsameren Züge ab Wil zusätzlich neben dem für viele Pendler unnötigen Halt in Zürich Flughafen nun auch noch in Oerlikon halten. Hätte man da nicht besser mit einer S-Bahn den Anschluss nach Oerlikon sicherstellen können? Ich sehe sowieso nicht ein, weshalb jeder Fernzug aus der Ostschweiz über den Flughafen fahren muss. Entweder Flughafen oder Oerlikon wären optimal, aber nicht beides....	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Die Fahrlage auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 St.Gallen–Wil im Halbstundentakt in Wil zur Minute xx.12 und xx.42 ankommt. In Richtung Winterthur sind die Abfahrten der S-Bahnen (S12 / S35)



Amt für öffentlichen Verkehr

					jeweils zur Minute xx.18 und xx.48. Dazwischen führt das Trasse der Nonstop-Züge St. Gallen–Winterthur mit Durchfahrt in Wil zur Minute xx.15 und xx.45. Die betriebliche Zugfolgezeit von jeweils drei Minuten lässt einen Halt eines dieser Züge in Wil nicht zu, da ein Halt insgesamt zusätzliche zwei Minuten benötigen würde. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St.Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, bzw. die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Unsere Reisewegauswertungen weisen für Zürich Flughafen und Zürich Oerlikon jeweils eine grosse Nachfrage aus.
210	9552 Bronschhofen	privat	850	Ich benütze den Zug zur Arbeit und bin angewiesen auf den Zug da es hiess, dass wir ab 2019 bessere Verbindung erhalten im Raum Wil, da wir ein grosses Aufkommen an An- und Abfahrten der Pendler oder Umsteiger haben. Wir wurden von der Regierung immer wieder vertröstet, dass sie dran bleiben und dass wir nicht auf das Abstellgleis geführt werden Dann noch die alten Züge wo das Einsteigen der Passagiere zur Herausforderung wird.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, bzw. die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Es ist vorgesehen, dass die IR 13 mit dem neuesten Rollmaterial des Typs FV-Dosto betrieben werden. Beim IC 5 kommt weiterhin modernes Rollmaterial des Typs ICN zum Einsatz.
211	8953 Dietikon	privat	850	Der Erste Zug 701 Zürich - St. Gallen soll ein paar Minuten früher verkehren, dass in St. Gallen der Taktanschluss an die S3 nach St. Margrethen - (Bregenz) hergestellt werden kann	Der Zug 701 kann zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 noch nicht mit beschleunigungsstarkem Rollmaterial des Typs FV-Dosto betrieben werden. Deshalb ist die Ankunftszeit in St.Gallen um 6.53, eine Minute später als die Taktzeit, eingeplant. Dank einer perrongleichen Ankunft zur S3 wird dieser Anschluss trotzdem angeboten werden.
212	8954 Dietikon	privat	850	Der RE St. Gallen ab 22.13 Richtung Winterthur soll mit der S8 von Schaffhausen an 22.11 Anschluss bestehen oder durchgebunden werden. Analog der S1 zu den anderen Zeiten.	Gemäss aktuellem Planungsstand ist diese Durchbindung zwischen der S8 und dem RE vorgesehen. Der Anschluss respektive die Direktverbindung kann so gewährleistet werden.
213	8954 Dietikon	privat	850	Der RE Sargans - St. Gallen an 22.35 soll Anschluss herstellen an den IR nach Zürich ab 22.37	Die Abfahrtszeiten in St.Gallen Richtung Zürich wurden ab 22 Uhr jeweils um eine Minute später gelegt, damit dieser Anschluss hergestellt werden kann.
214	9442 Berneck	privat	850	Die Umsteigezeit vom IC1 auf die S4 in St. Gallen ist zu knapp bemessen. Bitte entweder IC1 von Zürich HB ohne Halt direkt nach Winterthur verkehren lassen, oder die S4 in St. Gallen um x:40 abfahren lassen. ... oder IC1 und S4 ab gleichem Perron wäre auch noch eine Idee zur Lösung des Problems. Besten Dank!	Die Umsteigezeit IC1 - S4 in St.Gallen beträgt 4 Minuten. Die Mindestumsteigezeit beträgt in St.Gallen 3 Minuten. Der IC stellt die wichtige Ost-Westverbindung zum Flughafen her und eine Späterlegung der Abfahrtszeit der S4 ist fahrplantechnisch nicht möglich.
215	8474 Dinhard	privat	850	Als Pendler von Winterthur nach St. Gallen Winkeln, bin ich von den fehlenden Anschlüssen in Gossau SG an den IC701 (Ankunft 6.45, nächster Zug um 7.05) und am Abend z.B. S1 auf IC1532 überrascht. Es entstehen immer Wartezeiten von 20 bis 25 Minuten. Gibt es da noch Änderungen im Fahrplan um die Anschlüsse besser zu gewährleisten?	Ab Dez. 2018 gilt auf der Achse Winterthur–St.Gallen eine ganz neue Systematik. Infolge des Güterverkehrsgesetzes müssen hierbei auch ausreichende Fahrtmöglichkeiten für den Güterverkehr selbst zur Hauptverkehrszeit freigehalten werden. Die S1 fährt aber neu im Halbstundentakt. Die Verfügbarkeit von Fahrplantrassen ("Slots") lässt leider keine zusätzlichen S-Bahnen im Raum Gossau–St.Gallen zu. Der schnellste Reiseweg von Winterthur nach Winkeln führt tagsüber über St.Gallen, welches dank zusätzlichen Non-Stop-Zügen rascher erreicht wird.
217	9015 St.Gallen	privat / Stadtparlament SG	850	Linie 850: Wenigstens eine S 1 soll in SG Bruggen halten (Taktlage ..16 ab SG bzw. .. 19 ab Wil). Da die S1 neu nur noch SG - Wil fährt, ist dies mit einer leichten Anpassung der Abfahrtszeiten problemlos möglich. Ergibt massive Verbesserung innerstädtischer S-Bahnlinien, Verbesserung für Pendler (zB nach Uzwil) und verbesserte Erschliessung eines bedeutenden Stadtquartiers. Die erneute Abwertung des S-Bahnhofs Bruggen ist nicht akzeptabel.	Bezüglich der Bedienung der Station Bruggen sind die Fahrplanjahre 2019 und 2020 Übergangsjahre. Ab 2021 wird der Bahnhof Bruggen halbstündlich durch die S1 und zusätzlich durch die S5 bedient. Eine Bedienung in den Jahren 2019 und 2020 ist nicht



Amt für öffentlichen Verkehr

					möglich. Nebst einer nicht mehr funktionierenden Gleisbenutzung, deutlich höheren Produktionskosten und Einschränkungen im Betrieb würden die zusätzlichen Halte in den Jahren 2019 und 2020 zu einem äusserst instabilen Fahrplan rund um St.Gallen führen. Mit der Beschleunigung der Züge Zürich–St.Gallen ab 2021 wird auch für die S-Bahnen jene Fahrzeit gewonnen, die zur Realisierung des dritten und vierten Halts pro Stunde in Bruggen genutzt wird.
218	9602 Bazenheid	privat	850	Neu ist die Verbindung von Bazenheid nach St. Gallen sehr viel schlechter. Bitte überprüfen Sie diesen Anschluss. Danke.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
219	9443 Widnau	privat	850	Der Fahrplanentwurf sieht vor, dass die EC (ZRH-MUC) in St.Margrethen neu eine Aufenthaltsdauer zwischen elf und zwölf Minuten haben sollen. Gerne möchte ich wissen, warum dies so ist. Im Weiteren ist feststellbar, dass im Sommer ein Zugspaar (von und nach München) komplett aus dem Fahrplan gestrichen wurde. Gerne möchte ich wissen, warum dies so ist.	Die heutige Trasse der EC Zürich–München (und der IR 37) wird ab Fahrplan 2019 von den IR 13 genutzt. Somit fahren die EC in der neuen HVZ-Trasse (HVZ=Hauptverkehrszeit) um xx.02 ab Zürich HB. Die Züge kommen dadurch früher in St. Margrethen an und müssen dort auf ihre freie Trasse zwischen den S-Bahnen zur Weiterfahrt nach Bregenz-Lindau–München warten. Die Anzahl EC-Zugspare wird für die Fahrplanjahre 2019+2020 auf 3 reduziert. Gründe sind die zahlreichen Baustellen mit vielen Tagessperren in Deutschland zur Elektrifizierung und Renovation der Strecken zwischen Lindau und München.
220	9602 Bazenheid	privat	850	Man sollte die interkantonalen Verbindungen besser erhalten, anstatt die ausserkantonalen Verbindungen zu bevorzugen. 34/61	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit



Amt für öffentlichen Verkehr

					Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
221	9607 Mosnang	privat	850	Mit der S2 von Wattwil kommend gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20 Minuten, wenn man nach St. Gallen will. Pendler, die von Wattwil, Bütschwil, Bazenhaid, usw. nach Uzwil, Flawil oder St. Gallen pendeln hätten enorme Wartezeiten. Es ist ein Anliegen vieler Pendler, den Anschluss in Wil beizubehalten.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
222	8754 Netstal	privat	850	Anfangs Mai 2018 bin ich zum ersten Mal mit dem EC / ICE-Sprinter von St. Margrethen nach Berlin gereist via München. Bis St. Margrethen sind wir aufgrund der schlechten Anschlüsse mit dem Auto gefahren von Netstal aus. Nach heutigen Fahrplan bis einschliesslich Ende 2020 stimmen die Anschlüsse in München zwischen EC und ICE Sprinter nach Berlin überein. Ab Dezember 2018 habe ich gelesen, plant die DB bereits fünf ICE Sprinter pro Tag und Richtung (heute sind es 3). Dem Zielfahrplan 2030 der DB ist zu entnehmen, dass die ICE Sprinter Berlin - München täglich alle 2 Stunden verkehren werden und die Abfahrtszeit von heute xx.56 in München auf xx.18 verschoben wird zur geraden Stunde d.h. 6.18, 8.18, 10.18 (anstatt 5.56, 11.56, 17.56 wie heute), etc. Dasselbe gilt für die Ankunftszeit in München, welche dann zur ungeraden Stunde d.h. xx.42 sein soll, z.B. 9.42, 11.42, 13.42 usw. (anstatt 10.03, 16.03, 22.03 wie heute). Bei heutigen Fahrplan sind die Anschlüsse gut in München, so müsste es doch auch in Zukunft sein. Wie ich aus dem Schweizer Eisenbahner-Revue entnehmen konnte (siehe Pdf Lindau–München), werden die neuen Abfahrtszeiten der EC in Zürich geändert mit verheerenden Auswirkungen auf die Anschlüsse in München Hbf. Bei den geplanten Abfahrtszeiten in Zürich, resp. München kommt der EC aus Zürich jeweils zur ungeraden Stunde in München an, d.h. Zürich ab 7.33, München an 11.02 (Fahrzeit knapp 3.5 Std.) Der ICE Sprinter fährt aber erst um 12.18 in München nach Berlin. Das ergibt eine Umsteigezeit von 75 Minuten, d.h. der ganze neue Zeitgewinn dank dem Ausbau wird in München verschenkt und die Zeitvorteile gegenüber der Strasse verschenkt!!! Dasselbe gilt auch in umgekehrter Richtung. Führt der ICE Sprinter in Berlin um 7.51 ab, ist er um 11.42 Uhr in München. Der EC nach Zürich fährt aber erst um 13 Uhr ab, das ergibt eine Umsteigezeit von 78 Minuten!! Der EC Zürich München müsste meiner Meinung um 1 Stunde verschoben werden, d.h. Zürich ab 8.33, München an 12.02 resp. München ab 12.00 Uhr, Zürich an 15.29 Uhr. In diesen Zusammenhang habe ich folgenden Fragen resp. Anregungen an Sie: 35/61 Wieso werden die Anschlüsse so aneinander vorbeigeplant? Gilt sind die Fahrzeiten schon fix definiert ab Dezember 2020 der EC Zürich - München? Sind die Fahrzeit des Zielfahrplanes 2030 Fernverkehr DB schon fix definiert, oder sind da noch grössere Veränderungen möglich?	Grundsätzlich: die neue EC-Verbindung Zürich–München ist vorrangig auf den Punkt zu Punkt-Verkehr zwischen den Metropolregionen München und Zürich ausgelegt. Die VDE8-Strecke hat in Deutschland eine gleichartige Funktion. Wir haben mit der DB und der BEG (Besteller des Regionalverkehrs in Bayern) die Drehung der EC Zürich–München um eine Stunde intensiv diskutiert. Da jedoch die EC-Trassen in Deutschland zwischen den Regionalverkehr "gelegt" sind und dieser über Bayern hinaus mit den Nachbarbundesländern vernetzt und vertaktet ist, ist eine Anpassung der "EC-Stunden" leider nicht möglich. Wir starten im Dezember 2020 mit diesem Fahrplan und beobachten die Entwicklung des Verkehrs und der Umsteigebeziehungen genau, auch eine Weiterentwicklung ist nicht ausgeschlossen. Der Fahrplan 2030 ist derzeit eine Planungsgrundlage der DB die noch einige Änderungen erfahren wird. Zur Umsetzung dieser Pläne braucht es noch einiges an Infrastrukturmassnahmen und Veränderungen in der Fahrzeugflotte der DB, weshalb hier realistischerweise von weiteren Änderungen auszugehen ist.
223	9514 Wuppenau	privat	850	Habe mir den neuen Fahrplan der SBB angeschaut und verstehe nicht warum in Wil(SG) schon wieder ein Abbau erfolgt. (S23 6:46 ab Wil). Wil ist mit einem Einzugsgebiet mit weit über 100'000 Einwohnern wahrscheinlich gleichzusetzen mit St.Gallen. Aber St.Gallen erhält nun 2 direkte Züge pro Stunde nach Winterthur/Zürich. Wil geht wieder leer aus. Mich würde die Hintergrundinformation interessieren wie es zu diesem Entscheid kam. Vielen Dank.	Die S12 der Zürcher S-Bahn verkehrt neu stündlich direkt von bzw. nach Wil. Die S12 verkehrt mit Doppelstockzügen des Typs RV-Dosto und stellt genügend Sitzplätze zur Verfügung. Der Zusatzzug zur Hauptverkehrszeit S23 6:46 kann nicht mehr verkehren.
224	9014 St.Gallen	privat	850	Zu den Zeiten/Tagen, wo die halbstündliche S5 nicht verkehrt, soll die in ähnlicher Fahrlage verkehrende S1 deren Halt in Bruggen ersetzen.	Der Kanton St.Gallen strebt an, die S5 möglichst rasch durchgängig im Halbstundentakt verkehren zu lassen. Ob der durchgängige Halbstundentakt bestellt werden kann, ist ausschliesslich abhängig vom Erreichen der Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV). Diese Vorgabe wird im Jahr 2019 noch nicht erreicht. Bezüglich der Bedienung der Station Bruggen sind die Fahrplanjahre 2019 und 2020 Übergangsjahre. Ab 2021 wird der Bahnhof Bruggen halbstündlich durch die S1 und zusätzlich durch die S5 bedient. Eine Bedienung von Bruggen durch die S1 in den Jahren 2019 und 2020 ist nicht möglich. Nebst einer nicht mehr funktionierenden Gleisbenutzung, deutlich höheren Produktionskosten und Einschränkungen im Betrieb würden die zusätzlichen Halte in den Jahren 2019 und 2020 zu einem äusserst instabilen Fahrplan rund um St.Gallen führen. Mit der Beschleunigung der Züge Zürich–



Amt für öffentlichen Verkehr

					St.Gallen ab 2021 wird auch für die S-Bahnen jene Fahrzeit gewonnen, die zur Realisierung des dritten und vierten Halts pro Stunde in Bruggen genutzt wird.
225	9500 Wil	privat	850	Ich nutze täglich den öffentlichen Verkehr zwischen Wil und St.Gallen – und dies aus Überzeugung. Sowohl in Wil als auch in St.Gallen bin ich auf gute Busanschlüsse angewiesen. Deshalb habe ich mir den neuen Fahrplan auch im Detail studiert. Dabei fällt auf: 1. Reduktion um zwei Verbindungen für Morgenpendler in Richtung St. Gallen: Betrachtet man die Zugverbindungen zwischen Wil und St.Gallen während den für Pendlern üblichen Zeiten, also zwischen 6:00 und 7:30 Uhr, fällt auf, dass neu zwei Verbindungen weniger verkehren, ein Abbau von 25%. 2. Reduktion von 3 Verbindungen für Abendpendler von St. Gallen in Richtung Wil: Noch drastischer sieht der Retourweg von St.Gallen nach Wil aus. Zwischen 16:30 und 18:00 Uhr entfallen ganze drei von 9 Zügen aus dem Fahrplan, was einem Abbau von 33% entspricht. 3. Längere Fahrzeiten: Die Züge im morgendlichen Zeitfenster haben bis zu drei Minuten länger. Das entspricht einem Abbau von rund 3%. Gewichtet mit der Häufigkeit der benutzten Verbindungen ergibt dies einen Abbau von 17%. In umgekehrter Fahrtrichtung sieht's noch schlechter aus. Wird die gesamte Fahrzeit vom HB St.Gallen bis zur Bushaltestelle im Quartier in Wil betrachtet, verlängert sich die Fahrzeit um 27%. 4. Komforteinschränkung: Betrachtet man noch den Komfort der Reise, fällt dieser Wert weiter, da eine Reise im Thurbo wesentlich unbequemer ausfällt, als in einem modernen IC-Reisezug, da die benutzbare Fläche pro Person geringer ist, keine Sonnenstoren runtergelassen werden können und bei den meisten Sitzen eine Gepäckablage fehlt. 5. Angebotsabbau in Zeiten der Zunahme von Zugreisenden: Der Angebotsabbau verschärft die Sitzplatzverfügbarkeit in Zeiten der Zunahme von Zugreisenden zusätzlich. Eine fragwürdige Zukunftsplanung.	Insgesamt wird das öV-Angebot im Kanton St.Gallen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 stark ausgebaut. Ein solcher Ausbau auf dem bestehenden Bahninfrastrukturnetz, welche sich der Personenverkehr mit IC-, IR- und S-Bahnverbindungen zusätzlich mit dem Güterverkehr aufteilen muss, ist nur durch eine strikte Systematisierung möglich gewesen. Für die Strecke Wil - St. Gallen bedeutet dies, dass im Fern- sowie im Regionalverkehr je ein exakter, leicht merkbarer Halbstundentakt angeboten werden kann. Eine zusätzliche Verbindung ist leider nicht möglich. Die SBB werden im Fernverkehr zwischen Wil und St.Gallen modernes, qualitativ hochstehendes Rollmaterial einsetzen.
226	9055 Bühler	privat	850	Züge in der Nacht, ab 21.09 bis 23.09 ZH HB nach St. Gallen: bitte wieder direkte Verbindung, ohne Umsteigen in Winterthur. danke!	Die Abendzüge verkehren wieder direkt von Zürich nach St.Gallen.
227	9230 Flawil	privat	850	Warum wird die S1 wie bis anhin nicht weiter als RE bis nach Konstanz – Kreuzlingen geführt. Denn der Weg über Wil SG ergibt 2 Mal einen Anschlussbruch in Wil SG und Weinfelden. Dies wäre fahrplantechnisch problemlos möglich, da auch heute der Zug in St. Gallen jeweils nur eine 1 Minute hält. Es würde auch gehen, wenn bei der Rückfahrt vom RE Kreuzlingen – Herisau, dieser um 1 Minute früher in St. Gallen ankommen würde, somit der Anschluss an die S1 Richtung Wil SG bestehen bliebe.	Ab Dezember 2018 werden in St.Gallen die S-Bahn-Linien der S1 und der S8 zusammengehängt. Beide Linien verkehren halbstündlich, während des gesamten Tages und haben ähnliche Anforderungen bezüglich der Anzahl Sitzplätze. Reisende ab dem Fürstentum erhalten so halbstündliche Direktverbindungen nach Romanshorn-Kreuzlingen
228	9230 Flawil	privat	850	Es braucht unbedingt eine weitere Verbindung pro Stunde während den Stosszeiten zwischen Wil SG und St. Gallen, analog der heutigen S11, da diese 5 Verbindung nun gestrichen wurde.	Insgesamt wird das öV-Angebot im Kanton St.Gallen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 stark ausgebaut. Ein solcher Ausbau auf dem bestehenden Bahninfrastrukturnetz, welche sich der Personenverkehr mit IC-, IR- und S-Bahnverbindungen zusätzlich mit dem Güterverkehr aufteilen muss, ist nur durch eine strikte Systematisierung möglich gewesen. Für die Strecke Wil - St. Gallen bedeutet dies, dass im Fern- sowie im Regionalverkehr je ein exakter, leicht merkbarer Halbstundentakt angeboten werden kann. Eine zusätzliche Verbindung ist leider nicht möglich.
229	9230 Flawil	privat	850	Der IC 5 von St. Gallen nach Lausanne sollte beschleunigt werden, da dieser ja durch den schneller Neigezug-Typ besteht.	Der IC 5 bildet mit den IR 13 den Halbstundentakt im Fernverkehr für Wil SG; Uzwil, Flawil, Gossau SG und St.Gallen. Von daher ist eine Beschleunigung dieser Züge nicht sinnvoll. Als schnelles FV-Produkt verkehren stündlich die IC 1. Zusätzlich dazu verkehren als 2. schnelles Produkt die EC nach/von München sowie während der Berufsverkehrszeiten HVZ-Züge (HVZ=Hauptverkehrszeit).
230	9000 St.Gallen	privat	850	Das Taktangebot für St. Gallen Richtung Zürich verteilt sich immer ungleichmässiger. Im Zürcher 00-Knoten kommt der IR13 an und im 30er der IC1. Beide Züge sind in St. Gallen nur zwölf Minuten auseinander und dann besteht eine Lücke von 48 Minuten. Mit nur zwei statt drei Zügen bis 2015 war das noch besser. Das heutige Konzept kann nur mit einem durchgehend halbstündlichen Sprinter funktionieren. Ansonsten ist der IR13 beschleunigt zu führen (wie ICN bis 2015 in maximal 65 Minuten). 36/61	Zwischen St.Gallen und Zürich besteht ein durchgehender Halbstundentakt aus IR 13 und IC 5 die die Halte Wil SG; Uzwil, Flawil, Gossau SG bedienen. Durchgehend stündlich verkehrt dazwischen der IC 1 als schnelles Produkt ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen. Zusätzlich dazu verkehren als 2. schnelles Produkt die EC nach/von München sowie während der Berufsverkehrszeiten HVZ-Züge (HVZ=Hauptverkehrszeit).
231	9000 St.Gallen	privat	850	Trotz Ausbauten verlängert sich die Fahrzeit von Zürich nach St. Gallen immer mehr. Das gilt dann, wenn der Sprinter nicht fährt. Ab 20:00 Uhr ist man ab 2019 ganze sieben Min. länger unterwegs als noch im Jahr 2015. Fortschritt sieht anders aus. Entweder man verlängert endlich mal die Betriebszeiten des Sprinters am Abend oder man führt eine stündliche IR-Verbindung beschleunigt in maximal 65 Minuten Fahrzeit bis St. Gallen (ICN bis Fahrplan 2015).	Das Angebot auf dem Korridor Zürich–St.Gallen kann nicht nur an den Bedürfnissen von Kunden an den jeweiligen Endpunkten ausgerichtet werden. Es ist nicht wirtschaftlich den IC 1 ("Sprinter") abends länger verkehren zu lassen. Weiter stellt es eine Verschlechterung für die Kunden aus Wil SG, Uzwil, Flawil, Gossau SG dar, wenn in den Abendstunden der IC 5 oder IR 13 als schnelles Produkt an ihnen vorbeifahren.
232	9000 St.Gallen	privat	850	Der IR 13 muss zwischen Wil und St. Gallen jeweils zwei Züge ersetzen, den heutigen IR 37 und den REX. Ich habe Zweifel, ob dies mit einem Zug mit ausreichendem Platzangebot funktionieren wird. Mit einem weiteren IR37-Sprinterpaar Zürich HB (06:02)-St. Gallen (07:05) sowie St. Gallen (17:55)-Zürich HB (18:58) können die IR13-Züge 3255 und 3278 entlastet werden.	Der IR 13 mit Abfahrt in Wil um 06:56 weist eine Kapazität von 872 Sitzplätzen aus, um 07:56 sind es 682 Sitzplätze. Nach heutigen Berechnungen sollten diese ausreichen.
233	9000 St.Gallen	privat	850	Der EC 197 fährt in bester HVZ-Lage ab Zürich nach St. Gallen und dann soll man in St. Gallen nicht aussteigen dürfen? Das geht ja mal gar nicht. So entsteht mitten in der HVZ eine Taktlücke. Der EC 197 hat weiterhin mit genügend Sitzplätzen geführt zu werden, um auch im Verkehr Zürich-St. Gallen nutzbar zu sein.	Aufgrund der Interventionen von Kunden und des Kantons haben sich die SBB zu entschieden, den Zug bis St. Margrethen zu verstärken und für die Reisenden von Zürich, Zürich Flughafen und Winterthur nach St.Gallen freizugeben. Der definitive Fahrplan wird entsprechend angepasst.
234	9000 St.Gallen	privat	850	Die Situation mit den schlechten Anschlüssen in Wil sollte wenigstens zur HVZ mit einzelnen Zusatz-S-Bahnen St. Gallen-Wil in der 00/30-Lage in Wil abgemildert werden. Auf anderen Linien geht das auch, dass zur HVZ der Güterverkehr nicht die volle Trassenkapazität erhält und dafür im Pendlerverkehr ein zusätzliches Angebot gefahren werden kann.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbe-



Amt für öffentlichen Verkehr

					stimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
235	9014 St.Gallen	privat	850	Ich pendle von St. Gallen Bruggen (Abfahrt bspw. 07.06 Uhr) nach Olten. Ich habe heute in Gossau Anschluss auf den ICN (07.19 Uhr). Abends erreiche ich Gossau aus Olten (bspw. um 18.40 Uhr) und habe direkt Anschluss nach SG Bruggen (bspw. 18.45 Uhr). Neu würde die S-Bahn dem IC vorausfahren statt hinterher: Sowohl am Morgen besteht in Gossau kein Anschluss mehr nach Olten, wie auch abends in Gossau kein Anschluss mehr nach SG Bruggen besteht. Olten ist so nur noch via SG HB erreichbar (Umweg).	Ab Dez. 2018 gilt auf der Achse Winterthur–St.Gallen eine ganz neue Systematik. Infolge des Güterverkehrsgesetzes müssen hierbei auch ausreichende Fahrtmöglichkeiten für den Güterverkehr selbst zur Hauptverkehrszeit freigehalten werden. Die S1 fährt aber neu im Halbstundentakt. Die Verfügbarkeit von Fahrplantrassen ("Slots") lässt leider keine zusätzlichen S-Bahnen im Raum Gossau–St.Gallen bzw. zusätzliche Halte in Bruggen zu. Reisende ab Bruggen reisen mit Vorteil nach St.Gallen und benutzen dort die Sprinter-IC-Züge.
237	9200 Gossau	Gemeinde	850	Zusätzliche Stopps in Gossau 30 für IR 2256, 2258, 2260 und IC 708, 710, IC 722, IC 730, IC 732 sowie IC 703	Mit einem zusätzlichen Halt in Gossau würden Anschlüsse in St.Gallen verlorengehen.
238	9300 Wittenbach	IG ProBahn	850	Als Ersatz für den entfallenen EC St. Gallen ab 10.19, an 19.41 sollen die als Ersatz angegebenen IC-Busse in St. Gallen oder in St. Margrethen anhalten. Ohne Ersatz wird das jetzt schon spärliche Angebot nach München noch unattraktiver.	Die SBB haben die Einrichtung von Zwischenhalten bei den IC Bussen mehrfach mit der DB geprüft und diskutiert. Zwischenhalte in St.Gallen und/oder St. Margrethen führen zu einer Fahrzeitverlängerung die aufgrund bestehender Lenk- und Ruhezeitvorschriften den Einsatz eines zweiten Chauffeurs nötig macht. Dies steigert die Kosten erheblich, dagegen ist die erwartete Nachfrage durch zusteigende Fahrgäste nicht gross genug. Weiter sind die IC Busse rechtlich durch eine "Bewilligung für den internationalen Personentransport" legitimiert. Diese Bewilligung hat die DB inne (SBB ist hier nur Kooperationspartner) und deshalb gilt für den IC Bus, wie für andere Unternehmen im Busbereich auch, das Kabotageverbot. Zur Sicherstellung der Einhaltung dieses Kabotageverbotes muss zusätzliches Kontrollpersonal an den Unterwegsstationen vorhanden sein, was nicht der Fall ist. Auch dies ist ein Kostentreiber, der die Wirtschaftlichkeit des Busangebotes verschlechtert. Aus diesem Grund sehen wir keine Möglichkeit Zwischenhalte der IC Busse in St.Gallen oder St.Margrethen einzurichten.
239	9300 Wittenbach	IG ProBahn	850	EC 197 soll für Reisende nach St. Gallen freigegeben werden. Die Abfahrtszeit in Zürich deckt die meisten Arbeitsschlusszeiten ab. Der Begriff „Halt nur zum Einsteigen“ ist bei den Kunden heute so gut wie unbekannt. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass die Kunden dies ignorieren und den Zug trotzdem benützen. Das Abhängen von allfälligen Zusatzwagen sollte in St. Gallen möglich sein. Bei diesem Zug wird das heute bereits innert zwei Minuten erfolgreich gemacht.	Aufgrund der Interventionen von Kunden und des Kantons haben sich die SBB dazu entschieden, den Zug bis St. Margrethen zu verstärken und für die Reisenden von Zürich, Zürich Flughafen und Winterthur nach St.Gallen freizugeben. Der definitive Fahrplan wird entsprechend angepasst.
240	9300 Wittenbach	IG ProBahn	850	Die Linie S 1 sollen in St. Gallen Bruggen halten. Aufgrund der Standzeit in St. Gallen bis zur Weiterfahrt nach Schaffhausen ist eine spätere Ankunft um 1-2 Minuten möglich.	Bezüglich der Bedienung der Station Bruggen sind die Fahrpläne 2019 und 2020 Übergangsjahre. Ab 2021 wird der Bahnhof Bruggen halbstündlich durch die S1 und zusätzlich durch die S5 bedient. Eine Bedienung in den Jahren 2019 und 2020 ist nicht möglich. Nebst einer nicht mehr funktionierenden Gleisbenutzung, deutlich höheren Produktionskosten und Einschränkungen im Betrieb würden die zusätzlichen Halte in den Jahren 2019 und 2020 zu einem äusserst instabilen Fahrplan rund um St.Gallen führen. Mit der Beschleunigung der Züge Zürich-St.Gallen ab 2021 wird auch für die S-Bahnen jene Fahrzeit gewonnen, die zur Realisierung des dritten und vierten Haltes pro Stunde in Bruggen genutzt wird.



Amt für öffentlichen Verkehr

241	9300 Wittenbach	IG ProBahn	850	EC Zürich–München verlieren in Zürich HB zahlreiche Anschlüsse (Biel, Bern, Luzern, Basel), obwohl die Reisezeit länger wird. 1. Abfahrt ..03/Ankunft ..57 damit wenigstens der Anschluss aus Biel sichergestellt ist (oder diesen Anschluss mit 6 Min. Übergangszeit sicherstellen). 2. Optimaler Fall: Abfahrt/Ankunft im Bahnhofteil Löwenstrasse mit Anschluss auch aus und nach Bern, unter Verzicht der Durchbindung von Basel–Aarau–Flughafen–St.Gallen, diese wenigen Durchbindungen sind nicht wirklich nützlich.	Gemäss SBB lassen sich diese aufgezeigten Verbesserungen im dicht befahrenen Bahnnetz rund um Zürich im Fahrplan 2019 nicht umsetzen.
242	9300 Wittenbach	IG ProBahn	850	Um den Vollknoten Wil wenigstens einmal stündlich sicherzustellen, sollen die IC 15xx gemäss nachfolgendem Fahrplan in St.Gallen 4 Minuten früher abfahren: xx.03 ab St. Gallen an xx.57 xx.11 an Gossau ab xx.49 xx.12 ab Gossau an xx.48 xx.17 ab Flawil an xx.43 xx.22 ab Uzwil an xx.39 xx.29 an Wil ab xx.31 xx.32 ab Wil an xx.28 xx.52 an Winterthur ab xx.08 Weiter in Richtung Zürich gemäss Fahrplanentwurf. Dieser Fahrplanvorschlag bringt den Nachteil eines Hinketaks sowie längere Fahrzeiten nach Zürich mit sich, jedoch überwiegen die Vorteile mit den stündlichen Vollknoten deutlich. Damit bestehen für das Umland von Wil, sowie die Strecken nach Weinfelden und Wattwil weiterhin stündliche attraktive Anschlüsse nach St.Gallen.	Insgesamt wird das öV-Angebot im Kanton St.Gallen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 stark ausgebaut. Ein solcher Ausbau auf dem bestehenden Bahninfrastrukturnetz, welche sich der Personenverkehr mit IC-, IR- und S-Bahnverbindungen zusätzlich mit dem Güterverkehr aufteilen muss, ist nur durch eine strikte Systematisierung möglich gewesen. Für die Strecke St. Gallen - Wil - Winterthur bedeutet dies, dass im Fern- sowie im Regionalverkehr je ein exakter, leicht merkbarer Halbstundentakt angeboten werden kann. Eine zusätzliche Verbindung, ist leider nicht möglich. Ein "Hinketakt" käme mit anderen Verbindungen in Konflikt.
243	?	privat	850	Wieder einmal steht eine Fahrplanänderung an. Und wieder einmal wird gross angekündigt, was für tolle Neuerungen es für die Ostschweiz geben wird. Und wiederum wird die Region Wil aufs Abstellgleis gestellt. Ja, toll, wenn Züge neu regelmässiger nach Konstanz fahren. Dass man nun von Bazenheid besser über Wattwil in die Kantonshauptstadt fährt, ist ja schon fast lächerlich. Und ebenfalls toll, wenn nochmals ein Zug mehr direkt von St.Gallen ohne Halt bis Winterthur fährt, nur leider sind das gar keine Verbesserungen! Es ist frustrierend. Insbesondere immer dann, wenn der Doppelstöcker fast leer an einem vorbei fährt und man nur wenige Minuten später in einen überfüllten Zug steigen muss... Bereits 2015 habe ich eine Eingabe gemacht und interveniert, dass mit einer Direktverbindung St. Gallen-Winterthur das Kapazitätsproblem auf der Strecke Zürich-Wil noch grösser wird. Mir wurde geantwortet „Heute verkehren etwa gleich viele Reisende ab St. Gallen nach Winterthur/Zürich, wie ab den Bahnhöfen Gossau, Flawil, Uzwil und Wil zusammen. Ein erheblicher Teil der Direktreisenden zwischen St. Gallen und Winterthur/Zürich wird auf den beschleunigten IC St. Gallen-Zürich-Bern-Genf umsteigen. Dadurch werden die beiden anderen Fernverkehrszüge entlastet. Passagiere mit Zustieg in Wil können nun vom verfügbaren Sitzangebot profitieren.“ Leider ist genau das Gegenteil eingetroffen! Die Chance, dass Sie zu den Stosszeiten ab Winterthur noch einen Sitzplatz nach Wil haben, ist sehr, sehr gering. Dasselbe am Morgen in Richtung Zürich. Die Züge sind permanent voll belegt. Wer regelmässig die Strecke fährt, weiss wie prekär die Platzverhältnisse teilweise sind. Hinzu kommt noch der Umstand, dass es eine grosse Frechheit ist, dass wir noch in Zügen Vorlieb nehmen müssen, welche keinen Niederflureinstieg haben. Zudem sind die Gänge oft mit Gepäck verstellt (man kann das Gepäck ja auch sonst nirgends hinstellen). Einen einzigen Vorteil hat das alte Rollmaterial: im Sommer kann man mit offenen Fenstern herumfahren kann, irgendwie fühlt man sich an frühere Schulreisezeiten zurückversetzt. Dass die Eurocity zudem in den normalen Fahrplan integriert wurden, hat auch nur Nachteile gebracht. Diese Züge sind oftmals verspätet. Wenn dann auch noch der Direktverbindung der Vortritt gegeben wird, was ja oftmals vorkommt, weil diese nur wenige Minuten vor den anderen Schnellzügen fährt, dann hat man als Pendler von und nach Wil einfach nur verloren. In der Antwort vom 3. September 2015 wurde zudem geschrieben: Gemäss Berechnungen der SBB... Ich frage mich, um was für Berechnungen es sich dabei handelt? Die Damen und Herren SBB dürfen gerne mal ein paar Wochen die Strecke Winterthur-Wil selber befahren (am Besten in der 2. Klasse, auch wenn die 1. Klasse jeweils auch voll belegt ist). Theorie und Praxis sind leider auch heute noch nicht dasselbe. Und nur, weil studierte Leute irgendwelche Berechnungen machen, muss das noch lange nicht der Realität entsprechen. Auf der Basis von Fahrgasterhebungen können diese Berechnungen auf alle Fälle nicht sein. Wenn überhaupt mal ein Zugbegleiter sich den Weg durch die Massen kämpft, dann macht er auf alle Fälle keine Fahrgasterhebungen mehr. In der Antwort vor drei Jahren wurde zudem erwähnt, dass immer noch eine schnelle S-Bahn, Wil 6.46 Uhr fahren wird, leider existiert diese nicht mehr. Weiter steht im Fahrplanentwurf, bei der S35: Die Abfahrtszeiten ändern im Minutenbereich. Auch hier ist wohl niemandem bewusst, was das heisst. Steigen Sie mal in Stettbach in die S12 (am besten im hintersten Wagen, weil Sie ja noch nicht wissen, dass das Gleis 1 in Winterthur nicht einfach Treppe runter, unten durch, Treppe hoch, liegt, sondern ganz, ganz vorne) und versuchen Sie in Winterthur die S12 zu erreichen. Eine gehbehinderte, eine ältere Person oder jemand mit Kinderwagen hat keine Chance. Und nun werden die Umsteigezeiten nochmals verkürzt! Auch wenn ich weiss, wo ich strategisch aussteigen muss und welches der schnellste Weg zu Gleis 1 ist, habe ich Bedenken, dass ich das in Zukunft noch schaffen werde. Ist ja jeweils schon frustrierend, wenn auf dem Gleis daneben der IC abfährt, wenn die S35 einfährt, dass es nun aber allenfalls nicht einmal mehr möglich sein wird, die S35 zu erreichen, lässt einem wohl auch bald wieder mit dem Auto pendeln. Sehr geehrte Damen und Herren, ich bitte Sie sehr, dass Sie sich die Situation für Pendler in Wil mal vor Ort und nicht nur vom Pult aus ansehen und so bemerken, was die Veränderungen im Fahrplan in der Realität bedeuten. Wir wurden in den letzten Jahren immer wieder aufs Neue aufs Abstellgleis gestellt, es genügt langsam. Ein bisschen Egoismus darf sein und statt Millionen in irgendeinen Ausbau für eine Verbilligung nach München zu investieren und Strecken ins Ausland zu verdichten, wäre es angebracht, die wirklichen Anliegen und Bedürfnisse von uns Pendlern und einer ganzen Region wieder mal zu berücksichtigen.	Der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 bringt zahlreiche Verbesserungen für die Ostschweiz. Für Wil gibt es halbstündlich einen Fernverkehrszug nach Zürich Oerlikon und Zürich HB, einer davon mit dem modernsten Rollmaterial der SBB. Auch verkehrt die S12 neu stündlich ab Wil umsteigefrei nach Stettbach und Zürich HB, mit der S35 und umsteigen in Winterthur gibt es auch bei der S-Bahn einen durchgehenden Halbstundentakt.
244	?	privat	850	Auf den Fahrplanwechsel werden die heute schon spärlich verkehrenden EC Zürich-München um ein weiteres Zugpaar reduziert. Und die ebenfalls verkehrenden IC-Busse Zürich-München haben keine Zwischenhalte. Für die Busse bedeutet es eine minimale Fahrzeitverlängerung, um einen Zwischenhalt am Bahnhof St.Margrethen einzulegen. Für die Bahnkunden könnte dieses zusätzliche Angebot jedoch eine massive Verbesserung mit sich bringen. Wie bereits in einem anderen Jahr erwähnt, wird das Kabotageverbot davon nicht tangiert. Die SBB ist ohnehin Konzessionsinhaberin für diesen Teil des Fernverkehrs, und darf deshalb als Mitbetreiberin des IC-Busses diesem auch zusätzliche Halte im Schweizer Fernverkehrsnetz beschreiben. Deshalb verlange ich die Einführung des zusätzlichen Halts in St.Margrethen per Fahrplanwechsel im Dezember 2018.	Gemäss SBB liegt dem Begehren ein rechtlicher Irrtum zu Grunde. Die SBB haben die Konzession für den Zug inne, diese inkludiert den IC Bus jedoch nicht. Der IC Bus ist nicht ein Bahn-Ersatzbus, welchen man der Fernverkehrskonzession der SBB zuschreiben kann. Die IC Busse sind rechtlich durch eine "Bewilligung für den internationalen Personentransport" legitimiert, sie sind also eindeutig nicht Teil des nationalen Fernverkehrsangebotes der SBB. Diese Bewilligung hat die DB inne (SBB ist hier nur Kooperationspartner) und deshalb gilt für den IC Bus, wie für andere Unternehmen im Busbereich auch, das Kabotageverbot. Aus diesem Grunde ist es leider nicht möglich einen Zwischenhalt in St. Margrethen einzurichten. Überdies führt ein Zwischenhalt in St. Margrethen sehr wohl zu einer Fahrzeitverlängerung, die aufgrund bestehender Lenk- und Ruhezeitvorschriften den Einsatz eines zweiten Chauffeurs nötig macht. Dies steigert die Kosten erheblich, dagegen ist die erwartete Nachfrage durch zusteigende Fahrgäste nicht gross genug.



Amt für öffentlichen Verkehr

245	9200 Gossau	privat	850	Die SBB haben auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 ihre Neuerungen bekanntgegeben. Ein Ziel der SBB ist es, die Ostschweiz näher an Zürich zu rücken. Deshalb will sie zu den Hauptverkehrszeiten neu stündlich vier Direktzüge von Zürich über Winterthur nach St.Gallen einsetzen – ohne Halt in Gossau (Flawil, Uzwil) und Wil. Zitat SBB: Der Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 bringt für die Kunden in der Ostschweiz und im Raum Zürich grosse Verbesserungen: Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend verkehren von Montag bis Freitag zwischen Zürich und St. Gallen neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde pro Richtung. Die Kunden erhalten damit zu Zeiten mit hohem Passagieraufkommen jede halbe Stunde eine schnelle Direktverbindung von Zürich über Winterthur ohne Halt nach St. Gallen. Für unsere Region und unsere Gemeinden ist es bei Weitem keine Verbesserung. Im Gegenteil: Die gesamte Region Gossau, Herisau und Appenzellerland, Wil, Toggenburg, und weite Teile des Kantons Thurgau werden nicht berücksichtigt. Und, die St. Galler sparen mit den Direktzügen lediglich 3 bis 9 Minuten bis nach Zürich. Warum mehr Fernverkehrszüge zumindest in Gossau und Wil anhalten müssen: - Neu hätte die Stadt St. Gallen zur Hauptverkehrszeit 6 stündliche Verbindungen zum Flughafen, und die ganze restliche Region mit fast dem Dreifachen an Einwohnern, hätte weiterhin nur 2 stündliche Verbindungen. Das steht in keiner Relation. - St. Gallen hat 75 481 Einwohner und hat weit weniger Industriebetriebe und Unternehmen, als das über 211 060 Einwohner zählende Gebiet zwischen St.Gallen und Wil, das neu wegen 3-9 Minuten noch mehr benachteiligt werden soll. - Alle Unternehmen, wie auch Private, benötigen gute Verbindungen zum Flughafen, denn für Unternehmen ist Zeit Geld. Und speziell für den Flughafen sind alle Bürger auf den ÖV angewiesen, da das Parkieren am Flughafen oft schwierig und zudem teuer ist. - Gossau als Beispiel hat 305 P+R Plätze für Autos. Die Belegung der Parkplätze ist seit dem Wegfall des Doppelstock-IC um mehr als 30% zurückgegangen. Hat St.Gallen genügend Parkplätze, um künftig noch mehr Pendler aus der Region aufzunehmen? - Der HB St. Gallen stösst zu Hauptverkehrszeiten heute schon an seine Grenzen mit vollen Perrons. Es macht wenig Sinn, noch mehr Pendler nach St.Gallen zu holen. In Gossau und Wil hätte es Kapazitäten; es macht Sinn, die Kapazitäten zu verteilen. - Es wäre eine Zumutung, wenn wir auch in Zukunft nur 2 Mal pro Stunde in überfüllten und zum Teil alten Kompositionen zum selben Preis in Richtung Zürich reisen müssten, wie die St. Galler. Ich bitte Sie, dass auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember für unsere Region ebenfalls mehr Fernverkehrszüge pro Stunde pro Richtung eingesetzt werden. Es geht um die wirtschaftliche Prosperität und die Lebensqualität der Grossregion Appenzellerland – Gossau – Wil – Toggenburg und Teile des Kantons Thurgau.	In den Hauptverkehrszeiten verkehren 2 Direktzüge Zürich - St. Gallen, ab Winterthur ohne Halt. Ganztägig verkehren 2 Fernverkehrszüge Zürich–St.Gallen im exakten Halbstundentakt mit Halt in Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil, Gossau.
246	3012 Bern	IG ProBahn	850	Der EC 197 Zürich ab 18.02 muss für Reisende nach St. Gallen freigegeben sein.	Aufgrund der Interventionen von Kunden und des Kantons haben sich die SBB dazu entschieden, den Zug bis St. Margrethen zu verstärken und für die Reisenden von Zürich, Zürich Flughafen und Winterthur nach St.Gallen freizugeben. Der definitive Fahrplan wird entsprechend angepasst.
247	9500 Wil	Regio Wil	850	Wir stellen Ihnen nachfolgende Anträge: • In zukünftigen Fahrplanentwürfen ist auf eine Wiederherstellung des Knotens Wil hinzuarbeiten. • Der Knoten Wil soll langfristig mit einem ¼-Takt bedient werden. Dieser kann aus einer Kombination S-Bahn/Fernverkehr oder aus Fernverkehr bestehen. • Für die Bahnhöfe im Fürstenland sind insbesondere in den Morgenspitzen zwingend Massnahmen zum Überlastabbau im Schienenverkehr zu ergreifen.	Die Anträge sind deckungsgleich mit den kantonalen Zielen und werden in der künftigen Planung verfolgt.
250	9001 St.Gallen	Hauseigentümerverband	850 + 870	Mit der Publikation der künftigen Fahrpläne im Internet hat Ihr Amt in der Zeit vom 28.05.2018 bis zum 17.06.2018 uns die Gelegenheit gegeben, zum Fahrplanentwurf 2019 Stellung zu beziehen. Wir hatten Ihr Amt über unsere eMail-Zuschrift vom 6. Juni 2019 darauf aufmerksam gemacht, dass durch die nicht publizierten Fahrpläne der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) eine Beurteilung der Erschliessungsgüte von einzelnen Quartiere in St.Gallen äusserst anspruchsvoll bleibt. Daher nehmen wir in unserer Stellungnahme hauptsächlich Bezug auf die Linien 850 und 870, aus denen das mangelnde Zusammenspiel von Fernverkehr und dem innerstädtischen S-Bahn-Konzept erkennbar wird. Wir erlauben uns nach Vorliegen der exakten Fahrpläne der VBSG, unsere Stellungnahme weiter zu präzisieren. 1. Generelle Bemerkungen Die Werthaltung von Liegenschaften hängt in höchstem Masse von deren Erschliessungsgüte ab. Dabei spielt der öffentliche Verkehr wie auch der motorisierte Individualverkehr eine entscheidende Rolle. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes vom eigenen Wohnort aus ist zudem elementar bei der Arbeitsplatzwahl. Auch wählen meist gut ausgebildete Personen, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeiten Reisen im nationalen und internationalen Kontext bestreiten, Wohnorte mit guten Anbindungen an den Flugverkehr. Effektive Fahrzeiten von Tür zu Tür, Umsteigehäufigkeiten sowie die Dauer allfälliger Wartezeiten sind entsprechend für Firmen wie auch Privatpersonen bei ihrer Standortwahl wesentlich. Unter diesen Gesichtspunkten haben wir den neuen Fahrplan 2019 beurteilt im Wissen darum, dass die Stadt St.Gallen sowohl bei der Bevölkerungsentwicklung wie auch bei der Arbeitsplatzentwicklung im privaten Sektor seit mehreren Jahren stagniert und in Bezug auf ihre Steuerkraft Terrain verliert. Wir begrüssen es ausserordentlich, dass St.Gallen mit dem neuen Fahrplan im Fernverkehr besser an die umliegenden Zentren angebunden werden kann und gleichzeitig die Linie St.Gallen – Zürich bei den Fahrzeiten deutlich beschleunigt wird. Diese Verbesserungen, welche von hoher Relevanz für den Standort St.Gallen sind, werden jedoch massiv getrübt durch die mangelhafte innerstädtische Abstimmung im Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr. Das vom Kanton eingeführte S-Bahn-Konzept ist in Bezug auf die Versorgungslage der städtischen Quartiere Winkeln, Bruggen und Haggen nach wie vor ein Flickwerk und bleibt auch mit dem Fahrplan 2019 aus unserer Sicht in höchstem Masse unbefriedigend. Dass im Regionalzentrum St.Gallen Stadtbahnhöfe wie Bruggen und Winkeln mit über 10'000 Einwohnern im Einzugsgebiet über weite Tagesabschnitte im Stundentakt bedient werden und das Gros dieser schlechten Verbindungen zudem mit erheblichen Wartezeiten bei einem Umstieg auf den Fernverkehr (sei es am HB St.Gallen oder in Gossau) verbunden ist, verstärkt bereits bestehende Nachteile bei der Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts St.Gallen. Dass ausgerechnet die bevölkerungsmässig und in Bezug auf die Wohnbautätigkeit überdurchschnittlich wachsenden Quartiere Winkeln und Bruggen, welche einen erheblichen Anteil des innerstädtischen Wanderungssaldos aus dem Quartier Centrum absorbieren und so zusätzliche Wegzüge aus St.Gallen abwenden helfen, bei der Anbindung an das Nah- und Fernverkehrsnetz weiter abgewertet werden, ist unverständlich. Wurden bei der Einführung des kantonalen S-Bahn-Konzepts diese Quartiere mit politischen Absichtserklärungen stark besänftigt, man würde nach ersten Jahren mit qualitativen Abstrichen wieder deutliche Verbesserungen erreichen, so darf man dies im Nachhinein als leere Versprechungen der Entscheidungsträger bezeichnen. Eine Pflasterli-Politik reiht sich an die nächste Pflasterli-Politik. Der Fahrplan 2019 und die Entwicklung darüber hinaus bringen für diese Stadtbahnhöfe und die dort ansässige Bevölkerung keine befriedigenden Lösungen. Der HEV Stadt St.Gallen fordert das Amt für öffentlichen Verkehr auf, zusammen mit den zuständigen Planungsbehörden der Stadt St.Gallen über die Fahrplanung 2019 hinaus sämtliche notwendigen Massnahmen einzuleiten, damit sämtliche Stadtbahnhöfe von St.Gallen durchgängig im Minimum mit einem echten Halbstundentakt bedient werden. Zudem sind auf Seite der Infrastruktur im Hinblick auf nächste Planungsvorhaben im öffentlichen	Die Anträge sind deckungsgleich mit den kantonalen Zielen und werden in der künftigen Planung verfolgt.



Amt für öffentlichen Verkehr

				Verkehr sämtliche Abklärungen und Eingaben zu tätigen, damit dieser Missstand zielgerichtet behoben werden kann. Die bisherige Strategie des Stadtrats von St.Gallen, das innerstädtische S-Bahn-Netz zu vernachlässigen und ein Überangebot bei den VBSGLinien zu bestellen, muss überarbeitet werden. Denn die Fahrzeiten der Busse sind kaum eine Alternative zu schnellen S-Bahnen. Wir verstehen nicht, weshalb die vorhandenen Infrastrukturen und S-Bahnen nicht besser für die innerstädtische Verkehrsanbindung und eine Kopplung an den Fernverkehr genutzt werden. Hier ist rasches und konsequentes Handeln gefordert. 2.1 Massive Abwertung der Stadtbahnhöfe Bruggen und Winkeln im Tagesverlauf (850) Die neue Strategie der kantonalen und städtischen Verkehrspolitik für die Stadtbahnhöfe Bruggen und Winkeln ist simpel: die Fahrgäste werden neu über den HB St.Gallen nach Zürich, Bern, Basel oder Luzern gelotst. Hierfür werden die S1 (Winkeln) und S5 (Winkeln und Bruggen) so geführt, dass neue und schnellere Bahnverbindungen ab St.Gallen (IR 2256 Abfahrt 5:55; IR 2258 Abfahrt 6:55; IR 2260 Abfahrt 7:55; EC 196 Abfahrt 10:55; EC 194 Abfahrt 15:55; IR 2278 Abfahrt 16:55) genutzt werden können. Der erhebliche Makel dabei: lediglich sechs Verbindungen im Tagesverlauf Richtung Zürich/Bern/Basel sind während der Stosszeiten ideal für die Stadtbahnhöfe Winkeln und Bruggen ausgelegt. Für sämtliche sonstigen Tageszeiten müssen entweder am HB St.Gallen Wartezeiten von 15 bis 20 Minuten in Kauf genommen werden, oder die Fahrgäste nutzen die bislang bewährten Verbindungen über Gossau, wo sie selbst im Idealfall zwischen 15 bis 20 Minuten auf einen Fernverkehrszug warten. Die vorgeschlagene Lösung ist damit völlig ungenügend. Selbiges Spiel wiederholt sich in der Gegenrichtung von Zürich nach St.Gallen. Gerade einmal in sieben Verbindungen pro Tag können die Fernverkehrszüge aus den nationalen Zentren (IC 703, Ankunft 7:35; IC 715 Ankunft 13:35, IC 717 Ankunft 14:35; IC 719 Ankunft 15:40; IC 721 Ankunft 16:35; IC 723 Ankunft 17:35; IC 725 Ankunft 18:35) über die S5 mit den Stadtbahnhöfen Bruggen und Winkeln verbunden werden. In den Zeiten dazwischen herrscht das gleiche Trauerspiel mit langen Wartezeiten (15 bis 20 Minuten) am Hauptbahnhof St.Gallen oder in Gossau. Die Ablösung der bislang einwandfrei funktionierenden stündlichen Verbindungen von und nach Zürich (sowie weitere nationale Zentren) werden für Bruggen und Winkeln mit dem neuen Fahrplan 2019 an Randstunden und unter dem Tag komplett ausgehöhlt. Einzig zu den Stosszeiten, wenn das öV-System sowieso massiv überlastet ist, wird eine anständige Anbindung der Stadtbahnhöfe mit gerade mal 6 bzw. 7 Verbindungen pro Tag gewährleistet. Es ist damit zu rechnen, dass ein erheblicher Teil der St.Galler Bevölkerung im Westen auf den motorisierten Individualverkehr ausweicht, da derart lange Wartezeiten an Bahnhöfen nicht goutiert werden. Die Stadt St.Galler Verkehrspolitik, welche auf eine Verlagerung hin zum öV und Langsamverkehr setzt, wird mit dieser Entwicklung ad absurdum geführt. Wer als Winkler oder Brögger Stadtbewohner in Bern, Luzern oder Basel eine Sitzung um 17 Uhr verlässt, wird am HB St.Gallen oder in Gossau in den Abendstunden stranden oder gondelt nach längerer Wartezeit mit den VBSG durch das halbe Stadtgebiet. Dass damit die hart erkämpften Vorteile aus dem beschleunigten Fernverkehr zwischen St.Gallen und Zürich sofort wieder zunichte gemacht werden, ist bedauernswert. Antrag 1: Um eine glaubwürdige Umsetzung des städtischen Verkehrskonzepts anzugehen, sind die Lücken in der Infrastruktur zwischen Wil und St.Gallen auf den schnellstmöglichen Zeitpunkt hin zu schliessen. Ein funktionierendes S-Bahn-Konzept unter Berücksichtigung aller Stadtbahnhöfe soll umgesetzt werden. Hierzu sind die Mittel aus Agglomerationsprogrammen, FinöV und kantonalen Mitteln entsprechend zu priorisieren, die dafür nötigen Nachweise und Planungen zu erbringen sowie Massnahmen einzuleiten. Sämtliche Stadtbahnhöfe müssen innert angemessener Frist im Minimum einen Halbstundentakt ins Stadtzentrum bieten, welcher auf die Fernverkehrsverbindungen ausgerichtet ist und den Reisenden im Minimum Warte- und Umsteigezeiten von 5 Minuten zumutet. Mittelfristig ist ein Viertelstundentakt anzustreben. Antrag 2: Zudem ist zu prüfen, wie die S1 im Stadtbahnhof Bruggen vermehrt halten kann (Taktlage 16 ab SG bzw. 19 ab Wil). Da die S1 neu nur noch die Strecke St.Gallen - Wil fährt, ist dies mit einer leichten Anpassung der Abfahrtszeiten problemlos möglich. Die ergibt starke Verbesserung wenigstens der innerstädtischer S-Bahnlinien sowie eine Verbesserung für regionale Pendler und Fachkräfte (z.B. nach Uzwil) und damit eine verbesserte Erschliessung eines bedeutenden Stadtquartiers. Eine weitere Abwertung des S-Bahnhofs Bruggen ist nicht akzeptabel. 2.2 Unnötige Abwertung von Winkeln, Bruggen und St.Fiden im Frühverkehr (850) Da die Linien S1 und S5 in Richtung Wil neu den Fernverkehrszügen nachfahren, sind die heutigen Verbindungen (S 5 23514 -> InterCity 706) für Winkeln und Bruggen nach Zürich, Bern, Basel oder Luzern im Frühverkehr gemäss neuem Fahrplan nicht mehr vorgesehen. Auch von St.Fiden aus ist der neue IC 704 nicht zu erreichen. Einzig von Haggen kann über die Verbindung S4 11403 der geplante IC 704 erreicht werden. Mit den bisherigen Verbindungen konnten Sitzungstermine von St.Gallen aus in wichtigen Zentren wie Bern (nationale Gremien und Verbände), Basel (v.a. Mitarbeitende der Helvetia Gruppe) oder Luzern vor 8 Uhr erreicht werden. Gerade für Geschäftsreisende und Pendler waren solche Frühverbindungen essentiell. Zudem konnten über diese Verbindungen die frühestens Flugverbindungen von Zürich Flughafen zu den europäischen Zentren wie London oder Frankfurt erreicht werden. Auch Ferienreisende und Reisegruppen nutzen diese Verbindungen, um nicht mit dem Auto anreisen zu müssen. Antrag 3: Der neue IC 706 (Abfahrt St.Gallen 5:05 Uhr) ist von allen Stadtbahnhöfen durch geeignete S-Bahn-Verbindungen zu erreichen. Dies ist für den Arbeitsplatzstandort St.Gallen, aber auch für das Halten von gut ausgebildeten, national tätigen Fachkräften von strategischer Bedeutung. 2.3 Verbesserungspotential Stadtbahnhof Haggen (870) Auch auf der Linie 870 sind Verbesserungen möglich. Der neue Zug Herisau - Konstanz soll stets auch in SG Haggen halten. Die Wendezeit in Herisau erlaubt dies problemlos, da es sich um eine verpendelte Komposition handelt. Dadurch ergeben sich für den Stadtbahnhof Haggen bessere Anschlüsse an die IC-Verbindungen von/nach Zürich, wenigstens eine stündliche Direktverbindung nach Romanshorn sowie zumindest tagsüber ein Viertelstundentakt von/nach dem Stadtzentrum. Antrag 4: Das Potential der neuen Linien am Stadtbahnhof Haggen ist besser auszuschöpfen, insbesondere durch Halte des neuen Zugs Herisau-Konstanz. 2.4 Abstimmung Fahrplan VBSG mit dem S-Bahn- und Fernverkehr Da die Fahrpläne der VBSG bei den Vernehmlassungsunterlagen nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden konnten, können wir hier nur summarisch antworten. Es ist zu hoffen, dass nach der Beendigung der Bauarbeiten beim HB St.Gallen die VBSG-Linien die eingehenden Fernverkehrszüge und S-Bahn-Verbindungen besser abpassen, damit eine rasche innerstädtische Verteilung der Fahrgäste sichergestellt werden kann. Wir befürchten, dass auch beim neuen Fahrplan 2019 die Frequenzen der Busse der städtischen Verkehrsbetriebe zu wenig konsequent auf den Fernverkehr ausgerichtet sind. Wir danken Ihnen für die Prüfung und Übernahme unserer Vorschläge. Zusammenfassend stellen wir fest, dass die deutlichen Verbesserungen bei der Anbindung von St.Gallen im Fernverkehr, welche wir als Verband ausserordentlich begrüssen. Diese Verbesserungen werden jedoch durch ein ineffizienteres S-Bahn-System und eine Abwertung der Stadtbahnhöfe Haggen, Bruggen und Winkeln massiv getrübt.	
251	9300 Wittenbach	privat	850/870	Ich wünsche mir schon seit langem eine direkte Verbindung von Wittenbach nach Gossau SG. Eine Strecke von Romanshorn nach Wil wäre da doch ideal. Ich kenne und sehe täglich viele Menschen, die vom Bodensee Richtung Wil pendeln.	Die direkte Verbindung zwischen Romanshorn, St.Gallen und Wil wird ab Dezember 2018 halbstündlich eingeführt.
252	9014 St.Gallen	privat	850/870	Ich habe die Fahrplanentwürfe für den Fahrplan 2019 im Internet zur Kenntnis genommen. Dabei habe ich feststellen müssen, dass es bei den innerstädtischen Verbindungen in St. Gallen einmal mehr zu einem Leistungsabbau kommt. So verkehren zwischen dem Hauptbahnhof St. Gallen und St. Gallen Haggen neu nur noch zwei Züge pro Stunde - an Werktagen besteht eine dritte Verbindung. Zum Vergleich: Vor Einführung der S-Bahn 2013 waren es vier Züge pro Stunde, aktuell sind es drei und zu den Hauptverkehrszeiten vier. Also muss diese Verbindung erneut einen Leistungsabbau hinnehmen. Ausserdem wird der S-Bahn Halt der S1 in St. Gallen Bruggen wieder gestrichen - was wiederum zu einem Leistungsabbau des St. Galler Westens führt. Es bestehen nun keine optimalen Anschlüsse mehr an die "schnellen" IC's von und nach Zürich in Richtung Haggen. Es ist ja schön, dass die IC's nach Zürich (wenn auch nur halbherzig, aber immerhin) ausgebaut werden, aber wenn dann die S-Bahn Anschlüsse nicht passen bringt die ganze Zeitersparnis durch die schnelleren ICs nichts mehr. Wenn man stattdessen auf den Bus ausweichen muss dauert die Reise "von Haustüre	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschluss-sicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Voralpenexpress VAE Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.



Amt für öffentlichen Verkehr

				zu Haustüre" deutlich länger. Die Situation würde durch einen zusätzlichen Halt des RE Konstanz - St. Gallen - Herisau in SG-Haggen entschärft. Ich bitte Sie daher, sich dafür einzusetzen, dass diese Züge in Haggen halten können. Ich wohne nahe des Bahnhofs Haggen und arbeite in der Nähe des Flughafens Zürich. Die optimale ÖV-Anbindung sowohl meines Wohnorts und meines Arbeitsplatzes war stets ein Grund dafür nicht in die Region Zürich zu ziehen. Sollte sich jedoch der Leistungsabbau weiter fortsetzen muss ich dies wohl nochmals überdenken - denn das Auto ist auch keine Alternative.	
253	8954 Dietikon	privat	852	Die S1 ist neu betrieblich verknüpft mit der S8 in St. Gallen. Zuglauf Wil - St. Gallen - Schaffhausen. Die S-Bahn soll mit der gleichen Nummer verkehren auf dem ganzem Streckenverlauf S1 oder S8. Für bessere Kundeninformation.	Auf eine einheitliche Bezeichnung wird aus folgendem Grund verzichtet: Eine einheitliche Bezeichnung hätte zur Folge, dass in Schaffhausen die S1/S8 mit Endziel Wil angeschrieben würde. Mit dem Leitweg über Romanshorn–St.Gallen ist die Fahrzeit aber doppelt so lange wie bei der Fahrt via Winterthur. Aus Kundensicht wäre die einheitliche Bezeichnung somit verwirrend.
255	8954 Dietikon	privat	852	Die S5 Weinfelden - St. Gallen wird betrieblich mit der S3 St. Gallen - St. Margrethen verknüpft. Die S Bahnlinie soll auf dem ganzen Zuglauf mit der gleichen Nummer verkehren S3 oder S5. Für bessere Kundeninformation	Die beiden Linien verkehren abends unterschiedlich lang. Eine einheitliche Bezeichnung kann daher verwirrend sein. Zeigt sich, dass eine einheitliche Bezeichnung ein Bedürfnis ist, wird das Anliegen nochmals geprüft.
256	9014 St.Gallen	privat	852	Vor Jahren wurde uns versprochen, dass die S5 künftig halbstündlich verkehren soll. Während dies zwischen Bischofszell und Weinfelden Realität wird, ist das Versprechen zwischen Bischofszell und St.Gallen noch immer nicht eingelöst. Wann dürfen wir damit rechnen? Änderung der Fahrlage zwischen Gossau und St.Gallen (in beiden Richtungen). Die stündlich verkehrende S5 fährt ab Gossau um xx.47. Sie macht in Gossau Anschluss auf den IC, Gossau ab xx.45 nach St.Gallen, und nimmt auch dessen Anschluss aus Richtung Zürich nach Winkeln und Bruggen ab. In der Gegenrichtung verlässt die S5 St.Gallen bereits um xx.03 und dient damit als Zubringer von Bruggen und Winkeln auf den IC, Gossau ab xx.16 Richtung Zürich. Die gleiche Systemänderung wäre eigentlich auch für die halbstündlich verkehrende S5 wünschenswert, doch dafür fehlt in Gossau leider ein Perron.	Die S5 wird gemeinsam von den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie dem Bund bestellt. Das St.Galler Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt, dass bei Ausbauten gewisse Zielvorgaben zu erfüllen sind. Im konkreten Fall muss der Kostendeckungsgrad bei mindestens 45 Prozent liegen. Die S5 erreicht mit den geplanten zusätzlichen Zugs-verbindungen nur 37 Prozent. Deshalb darf sich der Kanton St.Gallen finanziell nicht an einem Angebotsausbau auf der S5 beteiligen. Die Fahrlage der S5 ist abhängig von den Anschlussknoten in Weinfelden und St.Gallen sowie von den verfügbaren Trassen. Im Fahrplan 2019 kann die S5 nicht mehr als Zubringer des IC in Gossau (von Winkeln und Bruggen) geführt werden, da Trassenkonflikte bestehen.
257	8575 Bürglen	Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau	852	Fristgerecht nimmt der Vorstand der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau Stellung zum Fahrplanentwurf 2019. Wir unterstützen damit die gleichlautende Eingabe der Stadt Bischofszell. I Sachverhalt Gemäss öV-Konzept des Kantons Thurgau ist vorgesehen, auf sämtlichen S-Bahn-Linien schrittweise einen durchgehenden Halbstundentakt einzuführen. Bei der S5 zwischen Weinfelden und St.Gallen war geplant, dass diese ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2018 von Montag bis Freitag 05.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgehend halbstündlich verkehrt. Ende Januar 2018 teilte der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen dann mit, dass sich der Kanton St.Gallen nicht an diesem Angebotsausbau der S5 beteiligt. Der Kanton St.Gallen hat in seinen Rechtsgrundlagen andere Zielvorgaben für Abgeltungen im öffentlichen Verkehr festgelegt, als sie der Kanton Thurgau kennt. Somit bliebe es ab Fahrplanwechsel 2019 beim Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (von 5 Uhr bis 8 Uhr und 12 Uhr bis 19 Uhr), in den übrigen Zeiten verkehrt die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen im Stundentakt. Zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt dagegen würden die Züge gemäss Bestellung des Kantons Thurgau neu durchgehend im Halbstundentakt verkehren - auch am Wochenende. II Erwägungen Grundlage für den Entscheid des Kantons St.Gallen bildet die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VÖV / RB 710.51). Gemäss Art. 14 Abs. 2 VöV «leistet der Kanton Abgeltungen für Angebotsausbauten ausschliesslich für Linien, welche die Zielvorgaben erfüllen». Gemäss Art. 12 Abs. 2 VöV «kann ein Angebot, das die Mindestvorgaben nicht erfüllt, bestellt werden, wenn:es eine kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende Linie betrifft, die für den regionalen öffentlichen Verkehr wichtig ist». Gemäss Erläuterung des St. Galler Amtschefs sei damit «aber das bestehende Angebot (Grundangebot) gemeint, bei dem die Minimalvorgabe ausnahmsweise unterschritten werden kann». Der Kostendeckungsgrad der Linie S5 Weinfelden–St.Gallen liege gemäss Offerte 2019 der Turbo AG mit dem ergänzenden Ausbau zum durchgehenden Halbstundentakt zwischen 6 bis 20 Uhr von Montag–Freitag (anstelle des Halbstundentaktes in den Hauptverkehrszeiten von Montag–Freitag) bei 36.8% und damit deutlich unter der kantonalen Zielvorgabe gemäss VöV von 45%. Der Kanton St.Gallen werde aber die Situation auf der S5, die zu den schwächeren Linien im Kanton gehöre, beobachten. Sollte wider Erwarten die Nachfrage stark steigen, würde er «selbstverständlich prüfen, das Angebot zu verdichten». Es erscheint allerdings relativ unwahrscheinlich, dass die Nachfrage «stark steigen» wird, ohne dass auch ein entsprechender Angebotsausbau erfolgt - trotz der zusätzlichen Halte unter anderem in Sitterdorf und Arnegg. Eher ist zu befürchten, dass die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen an Nachfrage verliert, insbesondere an den motorisierten Individualverkehr. Eine nochmalige Zunahme des MIV liegt aber klar nicht im Interesse der beteiligten Kantone und der Gemeinden. Einem Verlust an Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist mit einem gut ausgebauten öV-Angebot entgegen zu treten. Oder wie es bereits im «Strategieplan öffentlicher Verkehr» der St. Galler Regierung von 2002 unter dem Leitsatz 3 heisst: «In erster Priorität forciert der Kanton den Ausbau der S-Bahn St.Gallen. Ein S-Bahnsystem besteht in der Regel aus Bahnlinien wenigstens im Halbstundentakt.» Vom Montag, 28. Mai 2018 bis zum Sonntag, 17. Juni 2018 läuft die Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2019. Diese bildet die letzte Möglichkeit, auf das Angebot des ab Dezember 2018 gültigen Fahrplans Einfluss zu nehmen. III Antrag Wir beantragen eine durchgehende Verdichtung des Angebots auf der gesamten Linie der S5 zwischen Weinfelden und St. Gallen. Der Kanton St.Gallen soll während einer Versuchsphase von 2 Jahren von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch machen. Während dieser Zeit soll evaluiert werden, ob sich das verstärkte Angebot in Richtung St. Gallen auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt. Der Vorstand der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau erwartet eine objektive Prüfung des vorliegenden Antrags und bedankt sich für Ihre diesbezüglichen Bemühungen.	Die S5 wird gemeinsam von den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie dem Bund bestellt. Das St.Galler Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt, dass bei Ausbauten gewisse Zielvorgaben zu erfüllen sind. Im konkreten Fall muss der Kostendeckungsgrad bei mindestens 45 Prozent liegen. Die S5 erreicht mit den geplanten zusätzlichen Zugs-verbindungen nur 37 Prozent. Deshalb darf sich der Kanton St.Gallen finanziell nicht an einem Angebotsausbau auf der S5 beteiligen.
258	9300 Wittenbach	IG ProBahn	852	Die S 5 wird mit der S 3 nach St. Margrethen durchgebunden. Aus Kundensicht soll die Durchbindung als eine Linie Weinfelden – St. Gallen – St. Margrethen dargestellt werden.	Die beiden Linien verkehren abends unterschiedlich lang. Eine einheitliche Bezeichnung kann daher verwirrend sein. Zeigt sich, dass eine einheitliche Bezeichnung ein Bedürfnis ist, wird das Anliegen nochmals geprüft.



Amt für öffentlichen Verkehr

259	9220 Bischofszell	Gemeinde	852	Gemäss Fahrplanentwurf 2019 ist vorgesehen, die S5 nur zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt durchgehend alle 30 Minuten verkehren zu lassen, 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. Gemäss Mitteilung des Leiters Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen Ende Januar 2018 beteiligt sich der Kanton St.Gallen nicht an diesem Angebotsausbau der S5. Der Kanton St. Gallen habe in seinen Rechtsgrundlagen andere Zielvorgaben für Abgeltungen im öffentlichen Verkehr festgelegt, als sie der Kanton Thurgau kennt. Somit bliebe es ab Fahrplanwechsel 2019 beim Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (von 5 Uhr bis 8 Uhr und 12 Uhr bis 19 Uhr), in den übrigen Zeiten verkehrt die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen im Stundentakt. Zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt dagegen würden die Züge gemäss Bestellung des Kantons Thurgau neu durchgehend im Halbstundentakt verkehren - auch am Wochenende. Grundlage für den Entscheid des Kantons St. Gallen bildet die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VÖV / RB 710.51). Gemäss Art. 14 Abs. 2 VöV «leistet der Kanton Abgeltungen für Angebotsausbauten ausschliesslich für Linien, welche die Zielvorgaben erfüllen». Gemäss Art. 12 Abs. 2 VöV «kann ein Angebot, das die Mindestvorgaben nicht erfüllt, bestellt werden, wenn:es eine kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende Linie betrifft, die für den regionalen öffentlichen Verkehr wichtig ist». Gemäss Erläuterung des St.Galler Amtschefs sei damit «aber das bestehende Angebot (Grundangebot) gemeint, bei dem die Minimalvorgabe ausnahmsweise unterschritten werden kann». Der Kostendeckungsgrad der Linie S5 Weinfelden–St. Gallen liege gemäss Offerte 2019 der Turbo AG mit dem ergänzenden Ausbau zum durchgehenden Halbstundentakt zwischen 6 bis 20 Uhr (Montag–Freitag) bei 36.8% und damit deutlich unter der kantonalen Zielvorgabe gemäss VöV von 45%. Der Kanton St.Gallen werde aber die Situation auf der S5, die zu den schwächeren Bahnlinien im Kanton gehöre, beobachten. Sollte wider Erwarten die Nachfrage stark steigen, würde er «selbstverständlich prüfen, das Angebot zu verdichten». Es erscheint relativ unwahrscheinlich, dass die Nachfrage «stark steigen» wird, ohne dass auch ein entsprechender Angebotsausbau erfolgt - trotz der zusätzlichen Halte unter anderem in Sitterdorf und Arnegg. Eher ist zu befürchten, dass die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen an Nachfrage verliert, insbesondere an den motorisierten Individualverkehr. Eine nochmalige Zunahme des MIV liegt aber klar nicht im Interesse der beteiligten Kantone und der Gemeinden. Dem Kanton St.Gallen wird deshalb beantragt, von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch zu machen. Dies zumindest für eine Versuchsphase von z. B. drei Jahren. Während dieser Zeit könnte beobachtet werden, ob sich ein verstärktes Angebot auch in Richtung St.Gallen auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt. Einem Verlust an Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist mit einem gut ausgebauten öV-Angebot entgegen zu treten. Oder wie es bereits im «Strategieplan öffentlicher Verkehr» der St. Galler Regierung von 2002 unter dem Leitsatz 3 heisst: «In erster Priorität forciert der Kanton den Ausbau der S-Bahn St. Gallen. Ein S-Bahnsystem besteht in der Regel aus Bahnlinien wenigstens im Halbstundentakt.» Bei der Angebotsplanung gilt es insbesondere auch zu berücksichtigen, in welche Richtungen die grössten Pendlerbewegungen stattfinden. Aus dem Gemeindegebiet von Bischofszell liegen die Arbeitsorte mit der grössten Anzahl Bewegungen und somit das grösste Pendlerpotential in den Gemeinden St. Gallen (340) und Gossau (176) [vgl. Pendlerstatistik, Stand 2014]. Auf diesem Hintergrund ist es widersinnig, genau in dieser Richtung auf einen Angebotsausbau zu verzichten.	Die S5 wird gemeinsam von den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie dem Bund bestellt. Das St.Galler Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt, dass bei Ausbauten gewisse Zielvorgaben zu erfüllen sind. Im konkreten Fall muss der Kostendeckungsgrad bei mindestens 45 Prozent liegen. Die S5 erreicht mit den geplanten zusätzlichen Zugs-verbindungen nur 37 Prozent. Deshalb darf sich der Kanton St.Gallen finanziell nicht an einem Angebotsausbau auf der S5 beteiligen.
260	8583 Sulgen	Gemeinde Sulgen	852	Fristgerecht nimmt der Vorstand der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau Stellung zum Fahrplanentwurf 2019. Wir unterstützen damit die gleichlautende Eingabe der Stadt Bischofszell. I Sachverhalt Gemäss öV-Konzept des Kantons Thurgau ist vorgesehen, auf sämtlichen S-Bahn-Linien schrittweise einen durchgehenden Halbstundentakt einzuführen. Bei der S5 zwischen Weinfelden und St.Gallen war geplant, dass diese ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2018 von Montag bis Freitag 05.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgehend halbstündlich verkehrt. Ende Januar 2018 teilte der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen dann mit, dass sich der Kanton St.Gallen nicht an diesem Angebotsausbau der S5 beteiligt. Der Kanton St. Gallen hat in seinen Rechtsgrundlagen andere Zielvorgaben für Abgeltungen im öffentlichen Verkehr festgelegt, als sie der Kanton Thurgau kennt. Somit bliebe es ab Fahrplanwechsel 2019 beim Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (von 5 Uhr bis 8 Uhr und 12 Uhr bis 19 Uhr), in den übrigen Zeiten verkehrt die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen im Stundentakt. Zwischen Weinfelden und Bischofszell Stadt dagegen würden die Züge gemäss Bestellung des Kantons Thurgau neu durchgehend im Halbstundentakt verkehren - auch am Wochenende. II Erwägungen Grundlage für den Entscheid des Kantons St.Gallen bildet die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VÖV / RB 710.51). Gemäss Art. 14 Abs. 2 VöV «leistet der Kanton Abgeltungen für Angebotsausbauten ausschliesslich für Linien, welche die Zielvorgaben erfüllen». Gemäss Art. 12 Abs. 2 VöV «kann ein Angebot, das die Mindestvorgaben nicht erfüllt, bestellt werden, wenn:es eine kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende Linie betrifft, die für den regionalen öffentlichen Verkehr wichtig ist». Gemäss Erläuterung des St. Galler Amtschefs sei damit «aber das bestehende Angebot (Grundangebot) gemeint, bei dem die Minimalvorgabe ausnahmsweise unterschritten werden kann». Der Kostendeckungsgrad der Linie S5 Weinfelden–St.Gallen liege gemäss Offerte 2019 der Turbo AG mit dem ergänzenden Ausbau zum durchgehenden Halbstundentakt zwischen 6 bis 20 Uhr von Montag–Freitag (anstelle des Halbstundentaktes in den Hauptverkehrszeiten von Montag–Freitag) bei 36.8% und damit deutlich unter der kantonalen Zielvorgabe gemäss VöV von 45%. Der Kanton St.Gallen werde aber die Situation auf der S5, die zu den schwächeren Bahnlinien im Kanton gehöre, beobachten. Sollte wider Erwarten die Nachfrage stark steigen, würde er selbstverständlich prüfen, das Angebot zu verdichten». Es erscheint allerdings relativ unwahrscheinlich, dass die Nachfrage «stark steigen» wird, ohne dass auch ein entsprechender Angebotsausbau erfolgt - trotz der zusätzlichen Halte unter anderem in Sitterdorf und Arnegg. Eher ist zu befürchten, dass die S5 zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen an Nachfrage verliert, insbesondere an den motorisierten Individualverkehr. Eine nochmalige Zunahme des MIV liegt aber klar nicht im Interesse der beteiligten Kantone und der Gemeinden. Einem Verlust an Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist mit einem gut ausgebauten öV-Angebot entgegen zu treten. Oder wie es bereits im «Strategieplan öffentlicher Verkehr» der St. Galler Regierung von 2002 unter dem Leitsatz 3 heisst: «In erster Priorität forciert der Kanton den Ausbau der S-Bahn St.Gallen. Ein S-Bahnsystem besteht in der Regel aus Bahnlinien wenigstens im Halbstundentakt.» Vom Montag, 28. Mai 2018 bis zum Sonntag, 17. Juni 2018 läuft die Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2019. Diese bildet die letzte Möglichkeit, auf das Angebot des ab Dezember 2018 gültigen Fahrplans Einfluss zu nehmen. III Antrag Wir beantragen eine durchgehende Verdichtung des Angebots auf der gesamten Linie der S5 zwischen Weinfelden und St. Gallen. Der Kanton St.Gallen soll während einer Versuchsphase von 2 Jahren von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch machen. Während dieser Zeit soll evaluiert werden, ob sich das verstärkte Angebot in Richtung St.Gallen auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt. Der Vorstand der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau erwartet eine objektive Prüfung des vorliegenden Antrags und bedankt sich für Ihre diesbezüglichen Bemühungen.	Die S5 wird gemeinsam von den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie dem Bund bestellt. Das St.Galler Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) verlangt, dass bei Ausbauten gewisse Zielvorgaben zu erfüllen sind. Im konkreten Fall muss der Kostendeckungsgrad bei mindestens 45 Prozent liegen. Die S5 erreicht mit den geplanten zusätzlichen Zugs-verbindungen nur 37 Prozent. Deshalb darf sich der Kanton St.Gallen finanziell nicht an einem Angebotsausbau auf der S5 beteiligen.
261	9602 Bazenheid	privat	853	Der Anschluss in Wil nach St.Gallen ist von Bazenheid herkommend nicht mehr gegeben. Kann der Zug Wattwil-Wil nicht so geschoben werden, dass dieser Anschluss passt (ca. 4 Minuten)?	Aufgrund der Anschlüsse in Wattwil und der eingleisigen Strecke ist eine Verschiebung der Fahrplanlagen leider nicht möglich. Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im



Amt für öffentlichen Verkehr

					stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
262	9602 Bazenheid	privat	853	Wenn ich von Bazenheid nach St. Gallen fahren will, muss ich in Wil 20min warten. Dies ist unzumutbar lange! Über Wattwil zu fahren dauert schlussendlich gleich lange und kostet erst noch mehr. Für mich ist die Anbindung mit dem ÖV an den Kantonshauptort wichtig. Weiter kann ich nicht verstehen, weshalb Wil kein Vollknoten mehr sein soll, Uzwil und Flawil aber schon? In Wil kommen so viele Verbindungen zusammen, weshalb dort auf eine gute Anbindung geschaut werden soll.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
263	9602 Bazenheid	privat	853	Bazenheid und die umliegenden Gemeinden sind auf eine starke Verbindung nach St. Gallen angewiesen, da es sehr viele Personen gibt, welche in Uzwil (Bühler AG), Gossau (Suttero AG, Migros Genossenschaft, Coop Genossenschaft) und St. Gallen (Kantonale Verwaltung) arbeiten. Ich bitte Sie daher, im Sinne der Untertoggenburger Bevölkerung den Fahrplan von Neu St. Johann - Nesslau - Wil nochmals zu überdenken. Ich danke für die Kenntnisnahme.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert



Amt für öffentlichen Verkehr

					wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
264	9000 St.Gallen	privat	853	S-Bahn Wattwil - Nesslau soll einige Minuten später bzw. Nesslau - Wattwil einige Minuten früher legen. Grund: Anschluss vom und zum VAE und dadurch in St. Gallen bessere Anschlüsse.	Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 werden die Anschlusszeiten in Nesslau zum Postauto Richtung Wildhaus reduziert, um die Reisezeit St.Gallen-Wattwil-Wildhaus zu verkürzen. Eine frühere Abfahrt respektive spätere Ankunft der S8 hätte einen Anschlussverlust zum Postauto zur Folge. Für Reisende, welche ab Nesslau in der S8 in Wattwil sitzen bleiben, würde sich die Reisezeit verlängern.
265	9053 Teufen	Advokat für Anwohner	855	Dem Fahrplanentwurf 2019 ist zu entnehmen, dass die Haltestelle Rank (auf St. Galler Boden gelegen) nicht mehr bedient werden soll. Obwohl die Linie 855 auch die beiden Appenzeller-Kantone betrifft, richten wir unsere Eingabe an den Standortkanton St. Gallen. Sollten auch die übrigen Kantone diesbezüglich einbezogen werden müssen, möchten Sie uns bitte informieren. Betreffend der vorgesehenen Aufhebung der Haltestelle Rank sind praktisch alle Anwohner im Einzugsgebiet der Haltestelle in einer losen Interessengemeinschaft zusammengeschlossen, und haben den Unterzeichneten hierfür mandatiert. Nach verschiedenen Korrespondenzen bereits ab dem Jahre 2010 sowohl mit der Direktion der Appenzeller Bahnen wie auch mit den städtischen Direktionen der Technischen Betriebe, Planung sowie Bildung wurden wir hinsichtlich der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie im Oktober 2018 über den von den Appenzeller Bahnen gestellten Antrag auf Aufhebung der Haltestelle Rank anfangs 2018 konkreter informiert. Am 18.04.18 konnte an Ort und Stelle eine Besprechung zwischen den interessierten Anwohnern und Herrn Direktor Thomas Baumgartner durchgeführt werden, was dann in der Folge unser Schreiben vom 20.04.18 an Frau Stadträtin M. Pappa auslöste. Kurz zusammengefasst hat sich die Situation in den vergangenen Jahren dahingehend geändert, als dass der ab Dezember 2018 vorgesehene Fahrplan auf dem Teilbereich St. Gallen-Trogen derselbe sein wird, wie dieser bereits nun seit einigen Jahren gefahren worden ist, und trotz der Haltestelle Rank auch gefahren werden kann. Die früher als notwendig erachtete Verlängerung der Ausweichstelle Schwarzer Bären ist also für den Betriebsablauf (mit Haltestelle Rank) nicht notwendig. Die relativ hohen Kosten dieser früher diskutierten Verlängerung hatten ja auch dazu geführt, dass der Stadtrat St. Gallen wie auch der Kanton bereits im Jahre 2010 den Grundsatzentscheid fällten, die Haltestelle Rank aufzuheben. Heute haben wir eine andere Ausgangslage. Im Vordergrund stehen die Fragen des Vertriebes (Billettautomat), und die Frage des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle. Über diese grundsätzlichen Probleme wird am Montag, 04. Juni 2018 eine Sitzung im Amtshaus, Neugasse 1, Zimmer 405 um 08.30 Uhr stattfinden. Diese Ergebnisse können nun abgewartet werden. Mit dem heutigen Schreiben soll nochmals bekräftigt werden, dass die Haltestelle Rank wieder in den Fahrplanentwurf 2019 aufgenommen werden soll. Dies nicht nur wegen der Anwohner und der zwischenzeitlich mehrfach durch die Stimmbürgerschaft bekräftigten positiven Haltung der Stadt St. Gallen zum öffentlichen Verkehr, sondern auch um ein Naherholungsgebiet für Wanderer zu erschliessen. Weiter wäre die Distanz zum Schwarzen Bären nicht nur für ältere Personen unzumutbar, da ja auch Einkäufe zu tragen sind; auch die schulpflichtigen Kinder sind auf eine gute Anbindung angewiesen, und müssen ja die Schule in St. Gallen besuchen.	Die Haltestelle Rank wird auf den Fahrplan 2019 aufgehoben. Die Fahrplanstabilität ist als kritisch zu beurteilen. Mit der Durchmesserlinie (DML) wird in Trogen die Wendezeit um eine Minute gekürzt und beträgt nur noch 4 Minuten. Der Übergangszeit in St.Gallen von Trogen auf den IC1 nach Zürich reduziert sich von heute 5 auf 4 Minuten. Durch die kürzeren Reservezeiten sinkt die Anschlusssicherheit. Von den unsicheren Anschlüssen in St.Gallen sind mehr öV-Kunden betroffen als durch die Aufhebung der Haltestelle Rank, entsprechend fällt die Gewichtung aus. Mit dem Fahrplan 2021 wird sich die Problematik der Fahrplanstabilität eher noch verschärfen, da am Bahnhof St.Gallen in Richtung Appenzell keine Standzeit mehr geplant ist. Die Haltestelle Rank erscheint deshalb nicht als aufwärtskompatibel. Die grosse Umstellung auf den Fahrplan 2019 soll genutzt werden, um die Aufhebung der Haltestelle zu vollziehen. Die Haltestelle Schwarzer Bären liegt ca. 750 m entfernt zur Haltestelle Rank. Zwischen den beiden Haltestellen besteht eine sichere Rad- und Gehwegverbindung ohne grosse Höhenunterschiede. Für die Bewohner des Ranks ist der Zugang zum öV über den Schwarzen Bären zumutbar. Das Potential der Haltestelle Rank (30 Einwohner und 13 Beschäftigte im Umkreis von 500 m) ist gering. Wir nehmen an, dass ein Teil der Ein- und Aussteiger Wanderer sind. Für diese Zielgruppe ist die Aufhebung der Haltestelle unkritisch, da ein längerer Fussweg vom Schwarzen Bären in Kauf genommen wird. Die Haltestelle Rank weist die öV-Güteklasse C auf. Für ein ländliches Gebiet (Landwirtschaftszone) ohne spezielle Nutzungen ist die Güte der öV-Erschliessung immens. Dies ist nicht im Sinne der heutigen Raumplanung.
282	9011 St.Gallen	Privat	855	Wir in der Notkersegg wären froh um längere Verbindungen am Freitag und am Samstag in der Nacht, da wir jetzt immer nur bis am 00.25 ein Zug haben von St.Gallen. Gäbe es eine Möglichkeit für längere Verbindungen? 44/61	Der Nachtbus der Appenzellerbahn bedient zusätzlich das Quartier St.Georgen und verkehrt via St.Georgenstrasse nach Trogen. Die Haltestellen Marktplatz, Spisertor, Schülerhaus, Birnbäumen, Notkersegg und Schwarzer Bären werden deshalb in Fahrtrichtung Trogen nicht bedient. Eine bessere Erschliessung der Notkersegg mit dem Nachtangebot bedarf dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges. Dies führt zu Sprungkosten, welche durch die geringe Nachfrage nicht gerechtfertigt werden.
290	9056 Gais	privat	856	Kein Anschluss in Appenzell: Die S21 aus St. Gallen via Teufen Gais kommt in Appenzell um xx:04 / xx:34 an Richtung Gonten, Herisau fährt die S23 um xx:00 / xx:30 ab. Richtung Weissbad, Wasserauen fährt die S23 um xx:01 / xx:31 ab. Ergibt eine Umsteigezeit von 26 / 27 Minuten. Heute 4 Minuten Kein Anschluss in Altstätten Stadt: Die S24 von Gais kommt in in Altstätten Stadt um xx:48 an. Bus 301 Richtung Heerbrugg fährt um xx:47 ab und Bus 300 Richtung Altstätten Bahnhof auch um xx:47 ab (Fahrplan 2018) Die Fahrzeit aus dem Appenzellerland ins Rheintal und Sarganserland verlängert sich um 30 Minuten und nach Graubünden sogar um eine Stunde. Lösung: Takt der S21 (Trogen, St. Gallen , Appenzell) um 11 Minuten vor verschieben. Abfahrtszeit in St. Gallen xx:15 / xx:45 Richtung Appenzell und xx:16 / xx:46 Richtung Trogen S24 heutigen Fahrplan leicht anpassen. Gais ab xx:20 und Altstätten Stadt ab xx:49 Vorteil: Sehr gute Anschlüsse in Appenzell, Gais, Altstätten Stadt und St. Gallen.	Antwort erfolgt durch den Kanton Appenzell A.Rh.



Amt für öffentlichen Verkehr

292	9014 St.Gallen	privat	856	Fahrzeiten ab Altstätten Stadt Richtung Gais 6 Minuten später. Damit wird die Wartezeit zu den Anschlüssen in Gais Richtung Appenzell und St. Gallen verkürzt und die Verbindung gewinnt an Attraktivität. Ausnahme: Zug 3068 behält seine Fahrlage (Anschluss an Zug 4070 nach SG)	Antwort erfolgt durch den Kanton Appenzell A.Rh.
293	9404 Rorschacherberg	privat	857	Was ist der Grund, dass diese Linie so massiv (30 Minuten) vorverschoben wird? Dadurch entstehen in Rorschach 13 Minuten (Rorschach-Heiden) bzw. 11 Minuten (Rückweg) Umsteige- bzw. Wartezeit. Mit einer um 7 Minuten gekürzten Vorverschiebung (also 23 Minuten) könnten alle vorgesehenen Anschlüsse erreicht und damit die Wartezeit auf erträgliche 6 bzw. 4 Minuten reduziert werden. Übrigens auch der Postautoanschluss in Heiden nach St.Gallen via Eggersriet (.26/.33 auf .53) würde so etwas schlanker. Dafür müsste der Rehetobel-Kurs zum AB-Bahnhof runterfahren, weil der Anschluss in diesem Fall sehr schlank würde (.26/.33 auf .38). Dass dies seit Jahren nicht mehr praktiziert wird, obwohl die Anschlüsse in Heiden als wichtiger eingestuft werden als jene in Rorschach, ist unverständlich, müssen die Reisenden doch einen bergwärts beschwerlichen Umsteigeweg unter die Füsse nehmen. Ist es das Ziel, die Heidnerbahn für Arbeitspendelnde nach St.Gallen in dieser Form unattraktiv zu machen?	Die neuen Verkehrszeiten der Rorschach-Heiden-Bahn führen zu einer Verbesserung der Anschlüsse Bahn-Bus in Heiden und zu einer Verschlechterung der Anschlüsse in Rorschach nach Chur. Die Übergangszeiten in Rorschach nach St.Gallen bleiben im gleichen Rahmen wie im heutigen Fahrplan. Neu besteht von der Rorschach-Heiden-Bahn ein schlanker Anschluss zur S7. Eine Vorverschiebung der Abfahrtszeiten um 23 Minuten führt in Rorschach zu einem Kreuzungskonflikt mit der S4. Der Anschluss zur S7 würde zudem verloren gehen.
297	9011 St.Gallen	privat	859	Im neuen Fahrplan St.Gallen-Speicher-Trogen wurde am Wochenende der letzte Zug um 00:34 Uhr durch einen Bus ersetzt, der die Haltestellen zwischen St.Gallen und Vögelinsegg gar nicht bedient. Diese späte Verbindung muss beibehalten werden, denn die nicht bedienten Haltestellen haben keinen anderen öV-Ersatz und wird häufig benutzt.	Der Nachtbus der Appenzellerbahn bedient zusätzlich das Quartier St.Georgen und verkehrt via St.Georgenstrasse nach Trogen. Die Haltestellen Marktplatz, Spisertor, Schülerhaus, Birnbäumen, Notkersegg und Schwarzer Bären werden deshalb in Fahrtrichtung Trogen nicht bedient. Eine bessere Erschliessung der Notkersegg mit dem Nachtangebot bedarf dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges. Dies führt zu Sprungkosten, welche durch die geringe Nachfrage nicht gerechtfertigt werden.
299	8630 Rüti	privat	870	Vor einiger Zeit versprochen Sie den Voralpenexpress auf Ende 2019 zu beschleunigen. Nun wird er stattdessen 1 bis 2 Minuten langsamer. Wie ist die zu erklären und kommt die Beschleunigung noch?	Für die Beschleunigung des Voralpen-Expresses zwischen St. Gallen und Rapperswil sind Infrastrukturausbauten im Raum Obersee nötig. Diese werden voraussichtlich per Ende 2020 fertig gestellt, womit die Beschleunigung des Voralpen-Expresses und Neukonzept Uznach - Rapperswil per Fahrplan 2021 erfolgt. Die Anpassung der Verkehrszeit des Voralpen-Express zwischen Herisau und St. Gallen auf das Jahr 2019 steht im Zusammenhang mit den Anpassungen im Raum St.Gallen und ist voraussichtlich auf die Jahre 2019 und 2020 beschränkt.
302	9014 St.Gallen	privat	870	Obwohl im Stadtquartier St. Gallen Haggen zurzeit über 200 neue Wohnungen gebaut werden und noch viele weitere geplant sind, wird leider das Zugsangebot im Bahnhof St. Gallen Haggen im neuen Fahrplan weiter abgebaut. Vor etlichen Jahren wurde der Bahnhof St.G. Haggen noch pro Stunde mit 4 Zügen bedient (mit Ausnahme von ca. 4 Zügen am Sonntagvormittag). Seither geht's mit "unserem" Bahnhof stets bergab: Der Schalter wurde geschlossen, Züge gestrichen, bewährte und beliebte umstiegsfreie Verbindungen aufgehoben usw. Ich habe den seit Montag, 28.05.2019, aufgeschalteten neuen Fahrplan studiert und leider feststellen müssen, dass das Zugsangebot in St. Gallen Haggen ein weiteres Mal abgebaut wird. Neu: werden von Montag bis Freitag stündlich nur noch 3 Züge (heute sind es während der Stosszeiten 4 Züge) angeboten. Neu: Samstag und Sonntag fahren nur noch 2 Züge (heute 3 Züge) pro Stunde. Neu: Direkte Züge von St. Gallen Haggen nach Romanshorn werden nicht mehr angeboten, dafür 2 Züge pro Stunde Richtung Rorschach!!! Weiterhin: Kein direkter Anschluss in St. Gallen auf den IC1 (Abfahrt ..25 Uhr) nach Genf. Weiterhin: Ab 21.00 Uhr nur noch ein Zug von St. Gallen nach St.G. Haggen (VBSG-Fahrplan ist ab dieser Zeit auch ausgedünnt) Vor einigen Jahren fuhren bis Mitternacht je 2 Züge pro Stunde. Verbesserungsvorschläge: Der Regio-Express "Herisau – Konstanz" hält in beiden Richtungen auch in St. Gallen Haggen. Die Wendezeit in Herisau beträgt 11 Minuten, dieser Halt in St.G. Haggen sollte deshalb machbar sein, denn . . . Die Wendezeit des REX (Chur-Wil) in Wil beträgt jetzt nur 3 Minuten!! Dieser gewünschte Halt hätte verschiedene Vorteile: Bessere Anschlüsse an die S8 und an den IC1 und direkte Verbindung Richtung Romanshorn. Die S81 soll auch an den Wochenenden fahren, nicht nur bloss Montag–Freitag - oder mindestens noch am Samstag. Ich bin nicht der einzige in unserem Quartier, der vom neuen Fahrplan recht enttäuscht ist. Vielleicht lässt sich die eine oder andere Verbesserung noch realisieren. Das würde uns sehr freuen. Meine Frau und ich sind GA-Inhaber und fleissige Benützer des ÖVs. 45/61	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Der Voralpenexpress (VAE) Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.
303	8630 Rüti	privat	870	Die Fahrzeit des VAE verlängert sich von Rapperswil bis St. Gallen um 1 bis 2 Minuten. Gemäss meiner Analyse ist dies wegen der Kreuzung mit dem RE Konstanz - Herisau. Ist dieser in Fahrtrichtung Herisau verspätet wird der VAE zwischen Herisau und St. Gallen noch langsamer. Davon sind vermutlich im VAE mehr Personen betroffen als im RE auf diesem Abschnitt. Mögliche Lösungsansätze: RE Fahrplanlage um 2 Min schieben (ideal) oder Kreuzung in St. Gallen Haggen.	Die verlängerte Fahrzeit des Voralpenexpresses (VAE) zwischen Herisau und St. Gallen liegt in der Kreuzung mit dem RE Konstanz–Herisau in Gübsensee. Eine frühere Abfahrt des RE in St. Gallen Richtung Herisau ist nicht möglich, da zwischen Ankunft und Abfahrt des RE in St.Gallen keine Zeitreserve vorhanden ist. Die Kreuzung des VAE mit dem RE in St.Gallen Haggen zu vollziehen ist ebenfalls nicht möglich. Zwar wäre die Verkehrszeit des VAE wieder wie heute, die Reisezeit des RE würde sich infolge der Kreuzung mit dem VAE und der nachkommenden S2 in Gübsensee stark verlängern. Dadurch ginge in Herisau der Anschluss auf die Appenzellerbahnen verloren.
304	Wittenbach	privat	870	In den letzten Jahren wurden viele Millionen Franken in den Ausbau der Kreuzungstellen auf der Linie Romanshorn - St. Gallen investiert. Trotzdem wird die S8 nun so geführt, dass sowohl in St. Gallen wie in Romanshorn mässige bis schlechte Anschlüsse bestehen Richtung Zürich. In St. Gallen 14 Minuten bzw. 26 Minuten; in Romanshorn von 31 oder gar 32 Minuten. Kommentar zum Fahrplan vom Kanton Thurgau (ruckzuck-tg.ch): Kein Anschluss in Romanshorn an den Fernverkehr Die Züge der S8 haben in Romanshorn keinen Anschluss an den InterCity und die beschleunigte S7 Richtung Weinfelden. Gründe dafür sind die Kreuzungspunkte auf der Einspurstrecke zwischen St.Gallen und Romanshorn, die den Anschluss nicht ermöglichen. Es kann doch nicht sein, dass Millionen in Kreuzungsstellen investiert werden, und dann ein Anschluss wegen 1 oder 2 Minuten nicht klappt. Ich finde, hier müsste eine bessere Lösung gefunden werden. Wurden die Kreuzungsstellen schlichtweg falsch geplant? P.S: Eine Verbindung, die ich auch regelmässig nutze, ist Wittenbach - Sitterdorf. Die S5 verlässt St. Gallen x:10; die S8 kommt x:11 in SG an. Übergangszeit in SG neu: 29 Minuten!!! Ich habe für die Linie Romanshorn - St. Gallen (Fahrplanfeld 870) die Anschlüsse für Bewohner an dieser Linie zusammengestellt. Wie sehr	Die beschriebenen Kreuzungsstellen wurden errichtet, um den Studentakt des RE St.Gallen–Konstanz zu ermöglichen. Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Durch diese Drehung werden in St.Gallen ganztätig neu die schnellen IC St.Gallen–Zürich erreicht. Die kürzere Reisezeit St.Gallen–Zürich kompensiert die längere Umsteigezeit in St.Gallen fast. Die Verbindungen Wittenbach–Fürstenland-Wil werden neu



Amt für öffentlichen Verkehr

				schnell sichtbar wird, sind die Mehrzahl der Anschlüsse schlecht bis miserabel. Dies ist insofern verständlich, als in den letzten Jahren Millionen in die Infrastruktur dieser Linie investiert wurden, teilweise massive Ausbauten in die Bahnhöfe Roggwil-Berg, Muolen, Neukirch-Egnach und Romanshorn. Vor allem wurden Kreuzungsstellen ausgebaut. Bei den bis anhin eher schlechten Anschlüsse in St. Gallen Richtung Zürich wurden wir getröstet, dass sich mit der Drehung des Grundtaktes um 15 Minuten die Anschlusssituation in St. Gallen markant verbessern würde. Das Resultat ist nun das genaue Gegenteil: nochmals eine markante Verschlechterung. Begründung neu: Wegen der Lage der Kreuzungsstellen können keine besseren Anschlüsse verwirklicht werden (vgl. Stellungnahme Kt. Thurgau zum Fahrplanentwurf). Ich frage Sie daher als Steuerzahler: Wurde der millionenteure Ausbau der Kreuzungsstellen schlichtweg falsch geplant und ausgeführt? Millionen sind investiert und der Fahrplan ist am Ende massiv schlechter? Ich verstehe es einfach nicht, was hier falsch lief. Dass der Kanton einen Halbstundentakt finanziert und der Kunde am Ende bis zu 32 Minuten auf den Anschluss verdrödeln muss, ist schon fast ein Hohn. Allgemein gilt vielleicht: Trotz des Ausbaus der S-Bahn 2014 hat das System noch relativ viele Mängel mit teilweise schlechten Anschlüssen, Hinketakten, fehlenden Halbstundentakten, schlechte Erschliessung der Stadtbahnhöfe (vgl. Tagblatt vom 15.6.). Die stagnierenden Fahrgastzahlen im St. Galler S-Bahnsystem bestätigen insofern diesen Befund. Ich weiss, dass in unserm Kanton die Investitionen der SBB ins Schienennetz teilweise mangelhaft ist, so dass sich bei der Fahrplangestaltung Zwangspunkte ergeben, die einen besseren Fahrplan verhindern. Umso stossender, dass jetzt auf der Linie S8 grosse Investitionen getätigt wurden, die nun aber sogar zu einer Verschlechterung führen.	halbstündlich ohne Umsteigen angeboten. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird die Verbindung Wittenbach–Zürich um 15 Minuten beschleunigt, da neu auch die S81 Anschluss auf die schnellen IC-Züge bietet. Neu verkehrt die Buslinie 941 über den Bahnhof Steinebrunn und bietet dort gute Anschlüsse an die S8 Richtung St. Gallen und in Amriswil an den Fernverkehr Richtung Weinfelden an. So verkürzt sich die Reisezeit Richtung Weinfelden-Frauenfeld gegenüber heute um 7 Minuten, man muss aber einmal mehr umsteigen.
305	9014 St.Gallen	privat / Stadtparlament SG	870	Linie 870: Der neue Zug Herisau - Konstanz soll stets auch in SG Haggen halten. Die Wendezeit in Herisau erlaubt dies problemlos (verpendelte Komposition, um 22.10 h und 23.10 h in Richtung SG funktioniert's auch). Dadurch ergeben sich gute Anschluss an den IC von/nach Zürich, wenigstens eine stündliche Direktverbindung nach Romanshorn sowie ein Viertelstundentakt SG Haggen - SG (zumindest tagsüber).	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Voralpenexpress (VAE) Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.
306	9014 St.Gallen	privat	870	Mit der Einführung der RE Herisau-Konstanz verliert St. Gallen Haggen seinen bisherigen HV-Viertelstundentakt. Das ist insbesondere für die Anschlüsse an die schnellen Züge nach Zürich sehr bedauerlich. Eine Lösung wäre ein Halt der RE Herisau-Konstanz in St. Gallen Haggen.	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Voralpenexpress (VAE) Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.
307	9014 St.Gallen	privat	870	Beibehalten des Halts auf Verlangen Gübsensee; an Werktagen durch alle Kurse der S81, an den übrigen Tagen durch die S2 und/oder S4 zwischen 06:00 und 21:00 Uhr (= Verkehrszeiten der S81)	Die Haltestelle Gübsensee wurde trotz gutem Bahnangebot zuletzt noch von durchschnittlich drei Ein- und Aussteigern je Tag genutzt. Mit dem neuen Fahrplankonzept zwischen St.Gallen und Herisau ist die Bedienung nicht mehr möglich.
308	9014 St.Gallen	privat	870	Einführung eines Anschlusszuges von SG (ab 05:03 mit Halt in SG Haggen nach Herisau an 05:11) auf den VAE 2560, Herisau ab 05:13 Richtung Rapperswil.	Das Anliegen wird für das Fahrplanjahr 2020 geprüft. Massgebend für die Einführung ist das Erfüllen der gesetzlichen Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad.
309	8853 Lachen	privat	870	Ich pendle mit der SOB zwischen Uznach und St. Gallen HB. Leider trifft der erste Zug am Morgen um 06:33 Uhr im HB St. Gallen ein. Frage: Wäre es künftig möglich, dass der erste Zug bereits zwischen ca. 05:45 Uhr und ca. 06:00 Uhr im HB St. Gallen eintrifft?	Das Anliegen wird für das Fahrplanjahr 2020 geprüft. Massgebend für die Einführung ist das Erfüllen der gesetzlichen Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad.
310	9300 Wittenbach	FDP Wittenbach	870	Der Homepage www.fahrplanentwurf.ch entnehmen wir, dass vergangene Woche das kurze Zeitfenster für das öffentliche Vernehmlassungsverfahren zum Fahrplanentwurf 2019 eröffnet worden ist. Gerne nutzen wir seitens der FDP Wittenbach-Muolen die Gelegenheit zur Stellungnahme. Ein gut ausgebauten Netz an öffentlichen Verkehrsverbindungen sowie eine zuverlässige Anbindung an die Fernverkehrsverbindungen sind für Wittenbach mit seinen rund 9700 Einwohnern wesentlich für die Lebensqualität respektive für die weitere Entwicklung der Gemeinde. In Bezug auf die Fernverkehrsverbindungen ist der Fahrplanentwurf 2019 in seiner jetzigen Fassung für Wittenbach schlicht inakzeptabel. Der Vergleich mit dem Fahrplan 2014 (Einführung der S-Bahn St.Gallen mit 23 aufeinander abgestimmten Linien in allen 7 Ostschweizer Kantonen) lässt kein anderes Urteil zu. Praktisch alle relevanten Anschlüsse werden um wenige Minuten verpasst, was zu Wartezeiten von bis zu 31 Minuten (dies bei einem 30-Minuten-Takt) und 15 Minuten (bei einem 15-Minuten-Takt) führt. Der Ende 2013/Ende 2018 als Teil des Agglomerationsprogramms eingeführte S-Bahn-Viertelstundentakt in der Agglomeration St.Gallen wird anschlusstechnisch - bezogen auf Wittenbach - ad absurdum geführt. Die nachfolgende Auflistung mag dazu dienen, die oben geäusserte Kritik zu veranschaulichen. Nicht-Anschlüsse von Wittenbach in St.Gallen nach Zürich: Ankunft/Abfahrt: An 7.11 Uhr / ab 7.07 Uhr (kein Anschluss mehr, weil Abfahrt nach Zürich 5 Min. früher) An 7.24 Uhr / ab 7.25 Uhr (immer noch kein Anschluss an den schnellen Intercity-Zug) An 7.41 Uhr / ab 7.37 Uhr (kein Anschluss mehr, weil Abfahrt nach Zürich 5 Min. früher) An 7.56 Uhr / ab 7.55 Uhr (kein Anschluss an die zusätzlichen schnellen Intercity-Züge) Nicht-Anschlüsse von Wittenbach in St.Gallen nach Chur: An 7.24 Uhr / ab 7.25 Uhr nur Montag bis Freitag (kein Anschluss) Nicht-Anschlüsse von Wittenbach in St.Gallen nach Rapperswil: An 7.24 Uhr / ab 7.27 nur noch Montag bis Freitag (heute Montag - Sonntag) An 7.56 Uhr / ab 7.56 Uhr Montag bis Freitag (heute Direktverbindung) An 7.56 Uhr / ab 8.03 Uhr nur Montag bis Freitag (heute Montag - Sonntag) Nicht-Anschlüsse von Wittenbach in St.Gallen nach Teufen (-Appenzell): An 7.11 Uhr / ab 7.11 Uhr (gleiche Minute) An 7.26 Uhr / ab 7.26 Uhr (gleiche Minute) An 7.41 Uhr / ab 7.41 Uhr (gleiche Minute) An 7.56 Uhr / ab 7.56 Uhr (gleiche Minute)	Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Durch diese Drehung werden in St.Gallen ganztätig neu die schnellen IC St.Gallen–Zürich erreicht. Die kürzere Reisezeit St.Gallen–Zürich kompensiert die längere Umsteigezeit in St.Gallen fast. Die Verbindungen Wittenbach–Fürstenland–Wil werden neu halbstündlich ohne Umsteigen angeboten. Dank der Drehung der S8 um 15 Minuten können zudem in St.Fiden attraktive Anschlüsse Richtung Rorschach–Altstätten–Sargans angeboten werden. In den vergangenen Jahren pendelten durchschnittlich 2106 Personen von Wittenbach nach St.Gallen (motorisierter Individualverkehr (MIV) und öV). Lediglich 33 Personen pendelten nach Zürich. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird die Verbindung Wittenbach–Zürich um 15 Minuten beschleunigt, da neu auch die S81 Anschluss auf die schnellen IC-Züge bietet. Zusätzlich wird für den Fahrplan 2019 die Anpassung der neuen Buslinie Wittenbach–St.Gallen geprüft. Neu verkehrt die Buslinie 941 über den Bahnhof Steinebrunn und bietet dort gute Anschlüsse an die S8 Richtung St. Gallen und in Amriswil an den Fernverkehr Richtung Weinfelden an. So verkürzt sich die Reisezeit Richtung Weinfelden-Frauenfeld gegenüber heute um 7 Minuten, man muss aber einmal mehr umsteigen.



Amt für öffentlichen Verkehr

				Nicht-Anschlüsse von (Zürich-) Weinfelden in Romanshorn nach Wittenbach: An 7.12 Uhr / ab 7.13 Uhr (kein Anschluss, erst in 31 Minuten) An 7.42 Uhr / ab 7. 43 Uhr (kein Anschluss, erst in 31 Minuten) Der Linienast Romanshorn-St.Gallen mit Wittenbach als grösster Station an der Linie wird mit der sogenannten „Drehung der Seelinie um 15 Minuten“ gemäss Konzept der Kantone Thurgau, Schaffhausen und Zürich in St.Gallen komplett vom Fernverkehr nach Zürich abgehängt. Die Anschlüsse nach Teufen (-Appenzell) könnten trotz des vom Kanton mitfinanzierten Viertelstundentakts (neue Durchmesserlinie) gar nicht schlechter sein. Auch nach Wattwil-Rapperswil/Nesslau gelangt man am Wochenende nur noch mit einer Viertelstunde Wartezeit in St.Gallen und nach Chur wird der Eckanschluss verpasst. Kurzfristig umzusetzende Verbesserungen: Nachbesserungen am Fahrplanentwurf sind aus unserer Sicht zwingend. Zu prüfen ist insbesondere, die S81-Zusatzzüge Wittenbach-St.Gallen tageszeitabhängig um wenige Minuten so zu verschieben, dass sie am Morgen etwas früher verkehren und damit Richtung Zürich Anschluss auf die schnellen Züge zur Minute 25 haben. Am Nachmittag sollen die Züge dann umgekehrt etwas später verkehren, damit von Zürich Anschluss auf die Züge mit Ankunft zur Minute 35 sichergestellt ist. Im dicht befahrenen Abschnitt St.Fiden-St.Gallen müsste das technisch mit den Zügen Rorschach-St.Gallen abgestimmt werden. Wir danken Ihnen für die eingehende Prüfung unserer Anliegen und bedanken uns nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.	
311	9442 Berneck	privat	870	VAE St. Gallen - Luzern S3 und St. Gallen - St. Margrethen bitte auf GLEICHEM Perron abfahren lassen (z.B. wie früher Gleise 4 und 5). Bitte Ankunfts- und Abfahrtszeiten der beiden Züge zur GLEICHEN Zeit, z.B. VAE an x:56 und S3 ab x:56 (statt x:55) resp. S3 an x:04 und VAE ab x:04 (statt x:03) Es ist mir klar, dass dies KEIN offizieller Anschluss ist. Als die beiden Züge noch auf dem gleichen Perron zur gleichen Zeit angekommen und abgefahren sind, habe ich mich immer gefreut, wenn es mit dem "Turnschuh-Anschluss" geklappt hat. Wenn der eine Zug etwas früher ankommt, reicht es in der Regel. Jetzt schon besten Dank fürs Ermöglichen dieses inoffiziellen Anschlusses!	Die zunehmende Zahl an Zügen im Bahnhof St.Gallen, die unterschiedlichen Perronlängen und besonders die Abfolge der Ein- und Ausfahrten lässt leider keinen Spielraum bei der Belegung der Gleise. Zudem ist eine pünktliche Abfahrt der S3 bzw. in der Gegenrichtung des Voralpenexpresses (VAE) extrem wichtig für die Gesamtstabilität im S-Bahn-System, denn beide Linien fahren teilweise auch über eingleisige Abschnitte. Eine Änderung der Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten ist leider auch nicht so möglich, dass Anschlüsse entstehen würden. Viel mehr ist damit zu rechnen, dass VAE bzw. S3 im Fahrplan 2019 eher noch ein paar Sekunden später ankommen als heute (wegen Kreuzungen auf Einspurabschnitten und einer Baustelle in Rorschach).
312	9305 Berg	Schul- und Bildungsinstitution	870	Durch den geplanten Fahrplanwechsel entstehen für die Strecke Wittenbach - Toggenburg massive Verschlechterungen. Zwei Regionen, das Toggenburg und die Seeregion werden ein weiteres Mal benachteiligt. 15 Min. Wartezeit pro Fahrt sind nicht tragbar. Eine Verlagerung auf die Strasse wird folgen. Beide Regionen mussten bereits beim letzten Wechsel Einbussen hinnehmen. Verbindung Romanshorn - Wattwil weist für Pendler eine massive Verschlechterung auf. Insgesamt ergibt sich für Pendler eine Wartezeit in St. Gallen von 2,5 Std. pro Arbeitswoche. Die Region Toggenburg und die Seeregion werden massiv benachteiligt.	Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Während ab Wittenbach die S81 die bisherigen Leistungen der S8 übernimmt und sämtliche Reiseketten weiterhin angeboten werden können, entsteht für die Reisenden zwischen Roggwil und Romanshorn eine Verlängerung der Reisezeit.
313	9125 Brunnadern	privat	870	Aus dem Raum Wattwil-Herisau fehlt eine sinnvolle öV-Verbindung, um in St. Gallen vor 06:30 Uhr am Arbeitsplatz zu sein und die S4 11419 fährt zu früh. Montag bis Freitag sollte daher die S2 11219 im Takt bereits in Wattwil beginnen, Wattwil ab 05:30 und St. Gallen an 06:03 Uhr.	Das Anliegen wird für das Fahrplanjahr 2020 geprüft. Massgebend für die Einführung ist das Erfüllen der gesetzlichen Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad.
314	9300 Wittenbach	IG ProBahn	870	Da die Bauarbeiten in Rapperswil nun abgeschlossen sind, sollen die Anschlüsse zwischen der S 6 Rapperswil – Linthtal sowie dem «Voralpen Express» aus St. Gallen und der der S 5 nach Uster – Zürich wie im Fahrplan 2016 am selben Perron hergestellt werden.	Die S6 wird in Rapperswil Gleis 5 auf den Gegenzug gewendet. Somit kann der Anschluss nur einer Richtung (S6 Gleis 5 → S5 Gleis 4) perrongleich hergestellt werden. In der Gegenrichtung (S5 Gleis 3 → S6 Gleis 5) muss das Perron gewechselt werden. Der perrongleiche Anschluss in Rapperswil kann ab 2021 wieder realisiert werden. Voraussetzung sind Infrastrukturausbau im Raum Obersee.
315	9300 Wittenbach	IG ProBahn	870	Das Naherholungsgebiet Gübsensee soll weiterhin mindestens stündlich mit der Bahn bedient werden. Dieses Gebiet ist sonst nicht mehr mit dem öv erreichbar.	Die Haltestelle Gübsensee wurde trotz gutem Bahnangebot zuletzt noch von durchschnittlich drei Ein- und Aussteigern je Tag genutzt. Mit dem neuen Fahrplankonzept zwischen St.Gallen und Herisau ist die Bedienung nicht mehr möglich.
316	9300 Wittenbach	IG ProBahn	870	Die Linie S 8 wird mit der Linie S 1 durchgebunden. Aus Kundensicht soll die Durchbindung als eine Linie Schaffhausen – St. Gallen – Wil dargestellt werden.	Auf eine einheitliche Bezeichnung wird aus folgendem Grund verzichtet: Eine einheitliche Bezeichnung hätte zur Folge, dass in Schaffhausen die S1/S8 mit Endziel Wil angeschrieben würde. Mit dem Leitweg über Romanshorn-St.Gallen ist die Fahrzeit aber doppelt so lange wie bei der Fahrt via Winterthur. Aus Kundensicht wäre die einheitliche Bezeichnung somit verwirrend.
317	9305 Berg	Firma	870	Der Unterbruch der S8, Wartezeit 15' in St. Gallen, ist für Pendler und Geschäftsreisende eine massive Verschlechterung. Als Mitglied von FMH-Treuhand reise ich und meine Mitarbeiter (-innen) oft von Roggwil-Berg nach Luzern. Die Änderung ist ein massiver Nachteil für Randregionen. Meine Erwartung ist eine Verbesserung der Verbindungen. Stattdessen sind wir mit der geplanten Anpassung mit einer Verschlechterung konfrontiert.	Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Während ab Wittenbach die S81 die bisherigen Leistungen der S8 übernimmt und sämtliche Reiseketten weiterhin angeboten werden können, entsteht für die Reisenden zwischen Roggwil und Romanshorn eine Verlängerung der Reisezeit.
318	9305 Berg	privat	870	Vor 9 Jahren habe ich eine leitende Stellung angenommen in Wattwil. Ausschlaggebend waren die hervorragenden Zugverbindungen - VAE mit Halt in Roggwil -Berg. Ab 2019 verlängert sich nun der Arbeitsweg um 2 Std 45 Min. wöchentlich gegenüber früher. Dies ist nicht haltbar. Pendler werden dadurch gezwungen auf das Auto umzusteigen. Ein geplanter 15 Min. Aufenthalt ist nicht kundenorientiert.	Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Während ab Wittenbach die S81 die bisherigen Leistungen der S8 übernimmt und sämtliche Reiseketten weiterhin angeboten werden können, entsteht für die Reisenden zwischen Roggwil und Romanshorn eine Verlängerung der Reisezeit.



Amt für öffentlichen Verkehr

319	9050 Appenzell	privat	870	Bitte pochen Sie bei der Südostbahn darauf, dass im neuen Fahrplan die Schnellzüge Herisau-St.Gallen -Konstanz in St.Gallen Haggen anhalten. Dies vor allem deshalb, weil nur so gute Anschlüsse entstehen von Haggen ins Appenzellerland, nach Urnäsch-Appenzell und -Schwägalp. Sonst müsste man in Herisau jeweils lange Wartezeiten in Kauf nehmen, namentlich an Wochenenden.	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Voralpenexpress (VAE) Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.
320	9014 St.Gallen	privat	870	Seit über 50 Jahren wohne ich nur wenige Minuten vom Bahnhof St. Gallen Haggen entfernt und bin deshalb täglicher Zugfahrer. Während dieser Zeit habe ich sowohl den Ausbau als auch den Abbau der Bahnverbindungen erlebt, vorläufiger Tiefpunkt war die Schliessung des Schalters. Nun ist ein weiterer Abbau von Zugverbindungen geplant. Damit sind zwangsläufig auch Anschlüsse an Interregio- und Intercityzüge betroffen, Im Gebiet Haggen werden derzeit zahlreiche Wohnungen gebaut. Gute Verbindungen sind eine Art wichtige Lebensader und wird ein Einfluss auf das Einkaufsverhalten ausgeübt, Wie wirkt sich der geplante Abbau aus: Montag bis Freitag sind noch 3 Züge pro Stunde vorgesehen, bisher waren des in den Stosszeiten noch 4 Züge pro Stunde. Ausgerechnet am Wochenende sind es lediglich noch 2 Züge pro Stunde. Wichtig wären insbesondere an Samstagen gute Frühverbindungen mit guten Anschlüssen, Wenn die Bahn weiter als das Verkehrsmittel gelten soll, dann sind neben den guten Verbindungen zwischen den Metropolen gute umstiegsfreie regionale Verbindungen ebenso wichtig.	Aufgrund der weitgehend eingleisigen Streckenführung zwischen St.Gallen und Herisau und der Lage der Kreuzungsbahnhöfe ist ein Halt des RE in SG Haggen leider nicht möglich. Sonst ergäben sich erhebliche Auswirkungen für die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im S-Bahn-Gesamtsystem. Der Voralpenexpress (VAE) Luzern–St.Gallen würde verspätet bzw. würde der RE Konstanz–Herisau den Anschluss zu bzw. von den Appenzeller Bahnen in Herisau nicht sicherstellen können.
321	?	privat	870	Auch wenn die Frist für Feedback zum Fahrplanwechsel kürzlich abgelaufen ist: Kann es sein, dass durch die viertelstündige Planverschiebung für die S8 die Verbindung Romanshorn – Rapperswil über S8 und VAE neu eine Viertelstunde länger dauert? Das wäre für die Pendler auf dieser Strecke ein echter Nachteil ... eine halbe Stunde längere Reisezeit, täglich ...	Der Kanton Thurgau hat die Drehung der S8 um 15 Minuten veranlasst, um die Anschlüsse in Romanshorn vom IC aus Zürich auf die S-Bahnen Richtung Kreuzlingen und Rorschach zu verbessern. Während ab Wittenbach die S81 die bisherigen Leistungen der S8 übernimmt und sämtliche Reiseketten weiterhin angeboten werden können, entsteht für die Reisenden zwischen Roggwil und Romanshorn eine Verlängerung der Reisezeit.
322	9443 Widnau	privat	880	Unser Sohn geht ab August 2018 in die Sekundarschule Flade St. Gallen. Nun sind die Verbindungen nicht auf Sekundarschulen ausgerichtet. Jede Sekundarschule fängt um 07:25 Uhr an. Blöderweise kommt ein Zug aber, wenn er den 06:45 Uhr ab Heerbrugg nimmt, ist er um 07:20 Uhr in St. Gallen an. Dann ist es noch 10-12 Minuten zu Fuss bis zur Schule, das heisst er würde jeden Tag zu spät zur Schule kommen. Den 06:15 Zug zu nehmen (dann wäre er um 06:51 in St. Gallen) ist leider keine Alternative, denn das ist erstens sehr früh am Morgen für ein 12-jähriges Kind und dann wäre er 20 Minuten zu früh in der Schule, und müsste dort warten. Ich habe schon mit der Schulleitung gesprochen, sie können die Schulzeiten nicht ändern und Anpassen an ihren Fahrplan. Ein tägliches Zu-Spät kommen in die Schule wird aber auch nicht gestattet. Nun unsere Frage: Können Sie die Fahrpläne besser gestalten, damit es den Schülern möglich ist pünktlich zur Schule zu kommen? Wir sind wirklich nicht die einzige Familie die mit dem Fahrplan zu kämpfen haben, und die Kinder dann mit dem Auto fahren müssen. Was denken Sie? Gibt es da eine Chance für die Kinder und Eltern ab Schuljahr 2018?	Leider ist der Fahrplan an sehr viele Restriktionen gebunden. Eine notwendige Änderung von nur wenigen Minuten bedeutet nicht selten die Notwendigkeit von Investitionen in Höhe von mehreren Millionen Franken, um die hierzu erforderliche Gleisinfrastruktur (Weichen, Signale, Beschleunigungsmassnahmen) zu erzielen. Für eine nur 3 Minuten frühere Fahrplage der S4 ab Heerbrugg müssten die Strecken Heerbrugg–St.Margrethen und Rorschach–Goldach zweigleisig ausgebaut sein. Dies ist leider nicht der Fall. Daher ist es unbedingt wichtig, dass auch die Schulen prüfen, wie weit sie mit ihrem Stundenplan auf den öV Rücksicht nehmen können. Eine abgestimmte Vorgehensweise auf beiden Seiten ist unabdingbar. Leider wurden zuletzt die Schulanfangszeiten in St.Gallen ohne Abstimmung mit dem öV vorgenommen. Nicht nur bezüglich Fahrplan, sondern auch wegen veränderter Kapazitätsbedarf auf den Zügen und Bussen hatte der öV damit sehr stark zu kämpfen (meist ohne sich anpassen zu können).
324	9100 Herisau	privat	880	Ich habe bemerkt, dass der Anschluss in St. Gallen kommend von Herisau nach Rorschach am Morgen etwas schlechter wird. Der Zug der jeweils um 07:01 von SG nach Rorschach fährt fällt nun aus (Anschluss Voralpen Express). Der Voralpenexpress fährt nun 1 Minute vorher, so wäre es toll, wenn der Anschluss in SG nach Rorschach, auf den Zug der jeweils um 55 fährt funktionieren würde. Da es nur 2 Verbindungen gibt wo die Umsteigezeit weniger wie 10 Min. beträgt.	Die zunehmende Zahl an Zügen im Bahnhof St.Gallen, die unterschiedlichen Perronlängen und besonders die Abfolge der Ein- und Ausfahrten lässt leider keinen Spielraum bei der Belegung der Gleise. Zudem ist eine pünktliche Abfahrt der S3 bzw. in der Gegenrichtung des Voralpenexpresses (VAE) extrem wichtig für die Gesamtstabilität im S-Bahn-System, denn beide Linien fahren teilweise auch über eingleisige Abschnitte. Eine Änderung der Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten ist leider auch nicht so möglich, dass Anschlüsse entstehen würden. Viel mehr ist damit zu rechnen, dass VAE bzw. S3 im Fahrplan 2019 eher noch ein paar Sekunden später ankommen als heute (wegen Kreuzungen auf Einspurabschnitten und einer Baustelle in Rorschach). Wir bedauern sehr, den Zusatzzug um 7.01 Uhr künftig leider nicht mehr anbieten zu können. Dafür wird die S2 um 7.09 Uhr wieder mehr Platzkapazitäten aufweisen als heute. Zudem ist Herisau neu halbstündlich und ohne Umsteigen mit den S-Bahn-Linien Richtung Rorschach verbunden.
325	3006 Bern	privat	880	In Sargans Anschluss zwischen RE 11075 aus St. Gallen (an 23.25 h) an RE 3491 nach Chur (ab 23.24 h) herstellen. Begründung: Verbindung St. Gallen - Bündnerland stündlich sichern. Gleich wie 1 Stunde später sowie wegfallende S 12 (24291), heute ab um 23.36 h	Das Anliegen wird momentan noch durch die SBB geprüft.
326	9230 Flawil	privat	880	Warum besteht am Abend kein Anschluss mehr von Sargans mit Ankunft um xx.35 in St. Gallen auf den IR xx.37 nach Zürich HB wie bis anhin?	Die Abfahrtszeiten in St.Gallen Richtung Zürich wurden ab 22 Uhr wieder um eine Minute später gelegt, damit diese Anschlüsse hergestellt werden können. Dies konnte im Fahrplanentwurf durch die SBB leider noch nicht abgebildet werden. Die Anschlüsse sind gewährleistet.
327	9000 St.Gallen	privat	880	Ab Fahrplan 2021 soll der IC 5 zum stündlichen St.Galler Sprinter werden und gleichzeitig bis Rorschach verlängert werden. Dieses Angebot könnte man Rorschach teilweise schon jetzt geben, in dem die EC in Rorschach halten würden (allemaal besser als zwölf Minuten in St.Margethen rumzustehen) und die IR37-Sprinter, die sonst in St. Gallen den ganzen Tag und die ganze Nacht abgestellt würden, ebenfalls in derselben Trasse bis/ab Rorschach verlängern.	Bei nur noch drei verkehrenden EC käme hier nur ein unsystematisches Einzelzugsangebot zustande. Zudem besteht in St.Gallen direkter Anschluss von den EC an die S2 nach Altstätten SG, die um xx.27 in Rorschach ankommt.



Amt für öffentlichen Verkehr

328	9442 Berneck	privat	880	Im Fahrplanfeld 880 fährt die S 11033 um 04.53 ab Altstätten. Ich arbeite in Altstätten und wohne in Berneck, näher beim Bhf. Au SG. Wenn die S 11033 in St.Margrethen starten würde, könnte ich aufs Auto verzichten. Stimmt es, dass die S 11033 vor dem Start vom Unterrheintal nach Altstätten überführt werden muss?	Das Angebot wird als Versuchsbetrieb ab Dezember 2018 eingeführt. Nach Ablauf des Fahrplanjahres wird geprüft, ob die kantonalen Anforderungen bei den Nutzerzahlen erreicht und die gesetzlichen Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad erfüllt werden.
329	9442 Berneck	privat	880	Verlängerung S3 St. Gallen - St. Margrethen bis Lustenau oder Hard-Fussach dort Anschluss an die österreichische S3 (auf gleichem Gleis oder Peron) Längerfristig: Verlängerung der S3 bis Bregenz oder Lindau.	Zur Realisierung dieses langfristigen Vorhabens laufen momentan Gespräche zwischen Österreich und der Schweiz.
330	9470 Buchs	privat	880	Ich besuche das Gymnasium in Zürich. Der Unterricht findet um 8.10 Uhr statt. Ich nehme den 6:58 Zug von Sargans und komme um 7:53 Uhr in Zürich an. Mein Vater bringt mich nach Sargans, weil die Stunden von Buchs SG, wo ich wohne, mir nicht erlauben, mit dem Zug dorthin zu kommen. Eine Verbindung ist um 6:15 Uhr, aber ich komme zu früh bei Sargans an und die nächste ist um 6:48 und ich komme um 6:59 an! Eine Minute nach der Abfahrt des Zuges nach Zürich. Wäre es möglich, die Abfahrt des Zuges von Buchs nach Sargans um einige Minuten zu planen? danke	Eine frühere Abfahrt der S4 in Buchs SG Richtung Sargans ist nicht möglich. Die S4 muss in Buchs die entgegenkommenden Züge (RE Chur–St.Gallen und Railjet) abwarten. Die Rahmenbedingung der bestehenden Infrastruktur verhindert ein früheres Verkehren der S4.
331	9300 Wittenbach	IG ProBahn	880	Die Züge der S4 sollen in Sargans den Anschluss an die IC nach Zürich herstellen. Heute werden sie knapp nicht erreicht.	Eine frühere Abfahrt der S4 in Buchs SG Richtung Sargans ist nicht möglich. Die S4 muss in Buchs die entgegenkommenden Züge (RE Chur–St. Gallen und Railjet) abwarten. Die Rahmenbedingung der bestehenden Infrastruktur verhindert ein früheres Verkehren der S4.
332	9300 Wittenbach	IG ProBahn	880	Wir haben Kundenreaktionen erhalten, dass der Anschluss in Sargans vom IC 5xx aus Zürich an den IR 32xx bei Verspätungen des IC nicht gewährleistet ist. Aus diesem Grund soll der IR 1-2 Minuten in Sargans später abfahren.	Dem Anliegen kann gemäss SBB aus fahrplantechnischer Sicht nicht entsprochen werden.
333	?	privat	880	Die diesjährigen Fahrplanentwürfe sind noch verheerender, wie damals der grosse Fahrplanwechsel 2013. Der Angebotsabbau ist massiv: Das Rheintal (Referenzort RCK) verliert eine Verbindung pro Stunde zur Seelinie. Also ein Rückschritt vom Halbstundentakt zum Stundentakt. Falls der Fahrplan der Fähre in RH nicht auf die Symmetrieminute 15 angepasst wird, bedeutet das eine Fahrzeitverlängerung nach Friedrichshafen von 45 Minuten! Wie zwischenzeitlich bekannt wurde, wird sich die Fahrzeit nach Singen um eine Viertelstunde verlängern, weil der Fahrplan des Südbadenbus in aller Kurzsichtigkeit genau auf jenen Teil des Halbstundentakt der Seelinie abgestimmt wurde, der nicht mehr verfügbar ist! Ich habe eine Auflistung recherchiert, die einen kleinen Teil des Schadens aufzeigt, den Sie mit dem brachialen Eingriff in den Fahrplan anzurichten gedenken. Bedenken Sie, es gibt Bahnhöfe, die noch schlimmer betroffen sind wie RCK. Dies sind namentlich: SEV, SAS, RTH, ORT, REB, AUSG. Denn diese haben weder REX noch S3! Es gibt folgende Lösungen um diese Katastrophe zu vermeiden: • Von der Taktverschiebung absehen. Macht keinen Sinn alles auf den IC 8 auszurichten. Die S4 ist die Referenzlinie der S-Bahn St. Gallen und soll überall alle Anschlüsse machen! • Verlängerung derjenigen S7, die neu Anschluss auf den REX machen soll, bis mindestens SMG. Damit würde gleich auch noch der Anschluss an die Züge nach Österreich in SMG, für STA und RCK, möglich gemacht werden (heutzutage bestehen ja an Wochenenden keine Anschlüsse, da alles auf den REX ausgerichtet ist, der ja nirgends hält). Noch besser: Verlängerung dieser S7 und S3 bis HEBG (die Wendezeit reicht aus, keine zus. Komposition!), oder bis ORT (eine zus. Komp, dann könnte nahezu das ganze Rheintal von Angebotsverbesserungen profitieren! • Einführung schneller S-Bahnen in RS mit Abfahrt zur Minute 33 und Ankunft in RH zur Minute 45 (ohne Zwischenhalt). Bestenfalls mit Verlängerung bis KO: Ankunft in KO zur Minute 02. Dasselbe analog dazu für die andere halbe Stunde und in Gegenrichtung um die Symmetrieminuten 00 und 30 gespiegelt. (Wobei diese Verbindung mit Abfahrt in RS um 33 auf jeden Fall notwendig ist, um den Takt wiederherzustellen, der uns genommen werden soll, und die andere halbe Stunde eine Angebotsverbesserung gegenüber heute mit sich bringen würde.) • Einführung des REX-Halts in RCK (auf jeden Fall umzusetzen, löst dieses Problem nur für RCK und nicht den Rest des Rheintals) Nun habe ich genügend Vorschläge geliefert und fordere eindeutig: Der Halbstundentakt zur Seelinie muss erhalten bleiben, für mindestens alle Bahnhöfe, die diesen auch heute haben. Die Fahrzeit darf sich in keinem der Takt verlängern. Nur vollumfängliche Angebotsverbesserungen, also für alle betroffenen Bahnhöfe, sind hinnehmbar. Andernfalls ist eine Veränderung komplett zu unterlassen!	Die Vorschläge verursachen Infrastrukturinvestitionen respektive machen bereits getätigte Investitionen überflüssig. Die Reisezeit Rheineck–Romanshorn–Friedrichshafen ändert sich gegenüber heute nicht. Die Verbindung Rheineck-Romanshorn wird noch stündlich (früher halbstündlich) angeboten.
334	?	privat	880	Schon mehrfach wurde falsch behauptet der REX Halt in RCK sei nicht möglich. Aber, den REX in ALT, HEBG, SMG jeweils 2 min oder länger zu parkieren, ist ganz gut möglich...Der Halt ist möglich. Für den Fahrplanentwurf 2019 rechnen Sie mit 21 min von RS nach ALT. Beim Fahrplan 2012 war es die exakt gleiche Zeit. Nur, dort wurde noch in RCK gehalten, und konventionelles Rollmaterial mit einer 50-jährigen Lokomotive eingesetzt! Die neuen Twindexxen werden wesentlich bessere Beschleunigungen aufweisen. Und die bisher eingesetzten Regio-Dosto ohnehin. Warum wird uns also ein Halt verwehrt, der sogar mit dem uralten Rollmaterial bei gleichen Fahrzeiten möglich war? Ich fordere folgende Anpassung des Fahrplans: 49/61 Halt in RCK zur Minute 44, Abfahrt in SMG zur Minute 50 (möglich wäre bereits 47, aber so kann gleich auch noch die S4 aus dem unnötig langen Halt in AUSG befreit werden) Abfahrt in HEBG zur Minute 55. Gegenrichtung ähnlich: Abfahrt ALT zur Minute 00, HEBG zur Minute 05, SMG zur Minute 10, RCK zur Minute 14. Die dadurch verschobenen Reserven der S4 sollen in SG angesiedelt werden, damit wird die Umsteigezeit zum und vom IC1 verbessert. Ich habe eindeutig aufgezeigt, dass es keinen Grund gibt RCK den REX Halt (bzw neu IR XX) vorzuenthalten und fordere deshalb dessen Wiedereinführung. Falls die SBB töbelet: Bestellen Sie den Halt einfach als wäre es Regionalverkehr.	Die Strecke Rorschach–Goldach soll ausgebaut werden. Während der Bauphase sind Langsamfahrstellen einzuplanen. Ebenfalls sind die Haltezeiten in St. Gallen bereits knapp bemessen. Dieses Anliegen kann zum Zeitpunkt der Fertigstellung der erwähnten Bauphase nochmals geprüft werden.
335	?	privat	880	Im Fahrplanentwurf 2019 ist geplant, den Halbstundentakt der S2 und S4 zu zerpflücken. In RCK soll die S2 weiterhin um 24 fahren, während die S4 um 56 fahren soll. Dies zerstört ein wichtiges Element des Taktfahrplans: Die einfache Merkbarkeit. Der Takt soll angeglichen werden, und nicht weiter versetzt. Zudem verlange ich die Symmetriesierung des Takts. Die Symmetrieminute pro Linie soll jeweils genau um 00 bzw 30 liegen. Auf unnötige Puffer zwischen den letzten beiden Halten ist zu verzichten.	Die gewünschten Korrekturen im Minutenbereich werden wo möglich umgesetzt.
336	?	privat	880	Die Fahrplanlage der S3 wurde in STA verändert von 43 auf 44. Das macht keinen Sinn, und ist dementsprechend zu unterlassen. Heutzutage ist die S3 für gewöhnlich zur Minute 45 in RS und ist dort parkiert bis 47. Die Abfahrtszeit in RS ist dementsprechend auf die Minute 46 vorzuverlegen. Dass die Abfahrtszeit in SGF auf 00 vorverlegt wird ist begrüssenswert allerdings wäre bereits heute 59 möglich. Also sollte die Abfahrt neu auf 58 angesetzt werden. Die unnötigen Reserven zwischen SGF und SG sollen gestrichen werden. 4 min Fahrzeit zwischen diesen beiden Bahnhöfen sind nur Statistikspielchen. Ein Zug der für diese Strecke länger braucht wie zwei Minuten soll in die Verspätungsstatistik einfließen! Durch die so angezielte Ankunft zur Minute 00 kann der Anschluss auf den Voralpen-Express bequem hergestellt werden. In Gegenrichtung soll die Abfahrt in SG um 57 erfolgen, allerdings mit gewährleistetem Anschluss auf den VAE (warten bis max Minute 00, um den Anschluss in SMG Richtung Bregenz nicht zu gefährden). Die S3 in Richtung SMG darf weiterhin das Gleis 5 benutzen, während der VAE auf das Gleis 4 benutzt. Die ankommende S3 benutzt das Gleis 2, um die Kreuzung auch im Verspätungsfall des VAE und somit S3 in Gegenrichtung zu ermöglichen. Die geplante Fahrzeitverlängerung des VAE ist zu unterlassen. Der VAE soll in SG um 05 abfahren und um 54 ankommen. Durch die Umsetzung dieses Fahrplanvorschlages bekommt der VAE erst seine	Die gewünschten Korrekturen im Minutenbereich werden wo möglich umgesetzt.



Amt für öffentlichen Verkehr

				Legitimität. Bei den bisherigen Verbindungen war man ja mit nur S-Bahn Nutzung schneller in RW als mit S-Bahn und VAE! Aus genannten Gründen fordere ich die vollständige Umsetzung meines Vorschlages.	
337	9494 Schaan	privat	880	3 Minuten Umsteigezeit in Sargans reichen für die Anschlüsse in Sargans vom Rheintal her Richtung Zürich nicht aus. Schon bei geringer Verspätung ist das Umsteigen nicht zu schaffen. Auch ist der Umsteigeweg von Gleis 6 auf Gleis 2 sehr lang und für ältere oder behinderte Menschen kaum zu schaffen. Täglich rennende Pendler. Des Weiteren wäre ein Halbstundentakt von Buchs SG nach Zürich wünschenswert. Es kommt mir so vor als ob der Kanton St. Gallen das Rheintal total vernachlässigt und sich stattdessen nur auf die Verbindung St.Gallen - Zürich konzentriert.	Die Umsteigezeiten in Sargans lassen sich gemäss SBB nicht verlängern. Der IR13 ist in den Knoten SG, Rorschach, Altstätten und Buchs eingebunden und kann nicht geschoben werden. Ebenso der IC3 in Chur, Landquart, Zürich HB und Basel SBB.
338	9475 Sevelen	Region Sarganserland/Werdenberg, Fachgruppe Verkehr	880	Die Abfahrt der S4 in Buchs nach Sargans wird neu eine Minute früher gelegt. Jede zweite Stunde ist dies gar nicht möglich, da die Railjets aus Zürich erst zur Min 48 einfahren. zudem nimmt man Sevelen die schnellste Verbindung in den übrigen Teil der Schweiz, nämlich die stündliche Umsteigeverbindung über Buchs, womit wir pro Hin-und Rückfahrt 15Min sparen. Zudem haben wir einen hinkenden Halbstundentakt. Bitte legen Sie die Abfahrt in Buchs auf die Minute 48. Die Früherlegung der Abfahrt der S4 in Buchs von Minute 48 auf 47 macht das Umsteigen vom REX aus Sargans (Buchs an Minute 44, meistens aber mindestens Minute 45) jede zweite Stunde unmöglich. Bei Einfahrt eines ÖBB-Zuges aus Zürich kann die S4 gar nicht zur Minute 47 ausfahren.	Die Ankunftszeit des RE in Buchs SG erfolgt eine Minute später (neu 45 anstatt 44). Somit besteht kein Rückwärtsanschluss mehr. Bereits heute besteht dieser Anschluss gemäss SBB nicht offiziell, um im täglichen Betrieb flexibel zu sein. Mit der Anpassung der Abfahrtszeit der S4 von neu zur Minute 47 anstatt 48 erhöht sich die Flexibilität auf der stark befahrenen Einspurstrecke.
339	9000 St.Gallen	privat	881	Leider musste ich feststellen, dass in Wil SG die Umsteigezeit von der S10 (Mittelthurgaubahn) nach St. Gallen nun neu 20 min dauern und die knappen Anschlüsse an die S1 und den RE nicht mehr vorhanden sind. Ich finde es bedauerlich, dass die Innerostschweizerischen Anschlüsse dem Fernverkehr nach Zürich weichen müssen. So müssen viele Leute 40 min mehr pro Tag warten.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
340	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20min wenn man nach St. Gallen will. Pendler die von Bütschwil, Bazenheid usw. nach Uzwil, Flawil, St. Gallen pendeln hätten enorme Wartezeiten. Es ist ein Anliegen der Pendler, den Anschluss in Wil beizubehalten. Vor allem ist es für Einwohner in Bazenheid ärgerlich wenn dieser Anschluss nicht mehr vorhanden ist, da dieser seit vielen Jahren (wenigstens im Stundentakt) vorhanden war. Besten Dank.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des



Amt für öffentlichen Verkehr

					Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
341	9602 Bazenheid	privat	881	Von Bazenheid aus: Für den Anschluss in Wil Richtung SG würde sich eine 20minütige Wartezeit ergeben, was meinen Arbeitsweg sehr verlängern würde.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
342	9602 Bazenheid	privat	881	Auf dem Weg von Bazenheid nach St. Gallen würde künftig in Wil 20 Minuten Wartezeit bestehen.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
343	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20min wenn man nach St. Gallen will. Pendler die von Bütschwil, Bazenheid usw. nach Uzwil, Flawil, St. Gallen pendeln hätten enorme Wartezeiten. Es ist ein Anliegen vieler Pendler, den Anschluss in Wil beizubehalten. Vor allem ist es für Einwohner in Bazenheid ärgerlich wenn dieser Anschluss nicht mehr vorhanden ist, da dieser seit vielen Jahren (wenigstens im Stundentakt) vorhanden war.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Gross-



Amt für öffentlichen Verkehr

					raum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
344	9105 Schönengrund	privat	881	20 Minuten unnötige Wartezeit von Bazenhaid nach St. Gallen.	52/61 Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
345	9243 Jonschwil	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20min wenn man nach St. Gallen will. Pendler die von Bütschwil, Bazenhaid usw. nach Uzwil, Flawil, St. Gallen pendeln hätten enorme Wartezeiten. Es ist ein Anliegen vieler Pendler, den Anschluss in Wil beizubehalten. Vor allem ist es für Einwohner in Bazenhaid ärgerlich wenn dieser Anschluss nicht mehr vorhanden ist, da dieser seit vielen Jahren (wenigstens im Stundentakt) vorhanden war.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen



Amt für öffentlichen Verkehr

					exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
346	9602 Bazenheid	privat	881	Schlechter Anschluss in Wil für die S2 aus dem Toggenburg.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
347	9602 Bazenheid	privat	881	Ich finde das persönlich nicht nützlich und es gibt mehr Wartezeiten!	53/61 Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des



Amt für öffentlichen Verkehr

					Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
348	9602 Bazenheid	privat	881	20min Wartezeit ist unzumutbar für tägliche Pendler	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
349	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20min, wenn man Richtung St.Gallen will. Pendler, welche aus dem Toggenburg Richtung Uzwil, Flawil, St.Gallen reisen, hätten enorme Zeitverluste. Es ist ein grosses Anliegen, einen guten Anschluss beizubehalten.	54/61 Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St.Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
350	9602 Bazenheid	privat	881	Der Anschluss von Bazenheid über Wil nach St. Gallen wird massiv schlechter. Den IR verpasst man knapp und hat nun eine Wartezeit von 21 Minuten bis die S1 fährt. Ein Grund für einen Wegzug oder den Wechsel aufs Auto.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausge-



Amt für öffentlichen Verkehr

					bauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St.Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
351	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20 Minuten in Richtung St.Gallen. Pendler von Wattwil, Bütschwil, Bazenheid usw. nach Uzwil, Flawil, St.Gallen müssten enorme Wartezeiten in Kauf nehmen. Es ist ein Anliegen vieler Pendler, die jetzigen Anschlüsse in Wil beizubehalten.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
				55/61	
352	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 kommend von Wattwil gäbe es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20 Minuten in Richtung St.Gallen. Pendler von Wattwil, Bütschwil, Bazenheid usw. nach Uzwil, Flawil, St.Gallen müssten enorme Wartezeiten in Kauf nehmen. Es ist ein Anliegen vieler Pendler, die jetzigen Anschlüsse in Wil beizubehalten.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St.Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt.



Amt für öffentlichen Verkehr

					Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
353	9606 Bütschwil	privat	881	Wie ich erfahren habe, wird es für Pendler von: Wattwil, Lichtensteig, Dietfurt, Bütschwil, Lütisburg und Bazenheid... mit dem Fahrplanwechsel Wartezeiten von 20 Minuten in Wil geben, wenn man anschliessend Richtung St. Gallen (über Uzwil/Gossau) fahren will. Ich bitte Sie, diese Anpassung zu überdenken. Die Personen aus dieser Region, welche täglich auf diese Verbindung angewiesen sind, müssten sich ansonsten erheblich mehr Zeit für die Fahrt einrechnen.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
354	9602 Bazenheid	privat	881	Schlechter Anschluss in Wil für die S2 aus dem Toggenburg.	56/61 Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
355	9602 Bazenheid	privat	881	20 Min Wartezeit zwischen Bazenheid-St Gallen ist zu lange	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglich-



Amt für öffentlichen Verkehr

					keiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St.Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
356	9602 Bazenheid	privat	881	Man sollte die interkantonalen Verbindungen besser erhalten, anstatt die ausserkantonalen Verbindungen zu bevorzugen. Von Bazenheid nach St. Gallen gäbe es neu lange Wartezeiten. Es wäre für die Reisenden viel angenehmer, wenn sie mit dem Regioexpress nach wie vor eine gute Verbindung nach St. Gallen haben. Besten Dank.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
357	9602 Bazenheid	privat	881	Mit der S2 von Wattwil gibt es mit dem neuen Fahrplan in Wil lange Wartezeiten von mehr als 20 Minuten (Richtung St.Gallen). Werden die Toggenburger genötigt auf Auto umzusteigen (absolut unverständlich). Bazenheid, Lütisburg, Bütschwil pendeln via Wil nach St.Gallen!	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil – St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich - St. Gallen mit Halt in Wil ver-



Amt für öffentlichen Verkehr

					kehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil - St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen – Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
358	9604 Lütisburg	privat	881	Man sollte besser die Verbindungen innerhalb des Kantons erhalten anstatt die Verbindungen ausserhalb des Kantons zu bevorzugen. Von Bazenhaid nach St. Gallen gäbe es neu lange Wartezeiten. Besser für die Reisenden wäre, wenn sie weiterhin mit dem Regioexpress eine gute Verbindung hätten.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich – Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil – St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich - St. Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil - St. Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen – Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
359	9000 St.Gallen	privat	881	881 - Wil SG - St. Gallen/Herisau - St. Gallen - Altstätten SG (alle Züge)	Anliegen unklar.
360	9230 Flawil	privat	881	Aber das schlimmste ist, dass wir nun im Knoten Wil SG keinen Anschluss mehr nach Weinfelden resp. Wattwil haben. Nun muss man ins Toggenburg über St. Gallen reisen, was teurer und noch zeitaufwendiger ist. 58/61	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne auch der Güterzüge ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit



Amt für öffentlichen Verkehr

					Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
361	9552 Bronschhofen	privat	881	Der Bruch der Anschlüsse in Wil nach/von St.Gallen verlängert die Reisezeit unzumutbar massiv. Auf die um 15 Minuten verschobene Abfahrtszeiten der S1 ist unter allen Umständen zu verzichten! Allein in der mit Umsteigen zusätzlich verplumpten Zeit bin ich mit dem Auto bereits exakt im Ziel und dies von Tür zu Tür. Ein brauchbarer (zurzeit noch guter) ÖV in die Kantonshauptstadt wird mit dem aktuellen Fahrplanentwurf praktisch abgeschafft. Für in Wil auf Anschluss angewiesene führt der neue Fahrplan, falls gemäss Entwurf verwirklicht, zur Abschaffung zurzeit noch guter Verbindungen. Geboten werden schlechtere Leistungen bei stets gestiegenen Preisen (besitze zurzeit noch ein GA - wie lange noch?). Man könnte es auch Zwang zum Individualverkehr nennen!	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise neu vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer kürzlich 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. Durch den ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wird der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hat zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich. Die Züge des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen mit Halt in Wil verkehren im exakten Halbstundentakt mit den immer gleichen Halteorten, wobei der IR 13 einmal stündlich von St. Gallen bis Chur verlängert wird. Ebenso verkehren die Züge der S1 Wil–St.Gallen exakt halbstündlich, in Wil gegenüber Fahrplan 2018 um 15 Minuten verschoben. Neu entsteht in Wil der Anschluss von der S1 auf die S12 nach Stadelhofen–Brugg, die S35 nach Winterthur und umgekehrt. Die Planungen der SBB und des Bundesamtes für Verkehr (BAV) führen zu einer teilweisen Auflösung des Bahnknotens Wil. Der Kanton St.Gallen und die betroffenen Gemeinden haben sich seit Bekanntgabe der neuen Planungen auf sämtlichen Stufen und intensiv, aber erfolglos, bei BAV und SBB gegen diese Verschlechterungen gewehrt. In der mittel- bis langfristigen Ausgestaltung des Bahnangebots wird die Aufwertung des Knotens Wil von sämtlichen Beteiligten mit hoher Priorität verfolgt.
362	8887 Mels	privat	900	Linie ZH-Chur und Chur-ZH : Bitte letzte Fahrt mindestens 1h später!	Mit einer täglichen Ankunft in Chur um 0:45 sowie in Zürich um Mitternacht besteht auf der Strecke ein gutes und nachfragegerechtes Angebot im Fernverkehr, das dem Schweizweiten Standard mindestens entspricht (und über die konzessionierten Betriebszeiten tlw. hinausgeht). Zusätzlich besteht bereits heute an Fr und Sa Abend jeweils eine Stunde später noch eine Verbindung.
363	8890 Flums	privat	900	An der Volksabstimmung vom September 2010 wurde beschlossen, in Flums den Halbstundentakt der S4 oder den Halt des RegioExpress' einzuführen. Dies wurde bis heute leider nicht eingeführt. Ich habe mich erkundigt und gehört, dass der RegioExpress in Flums wegen der Fahrplanstabilität in Flums nicht halten kann. Das kann geändert werden, wenn der RE-Halt Zürich-Chur in Bad Ragaz aufgehoben wird und der RE dafür in Flums hält. In Bad Ragaz fahren zu jeder Stunde zwei RE-Züge im Abstand von 5 Min.	Gemäss Auskunft der SBB ist ein zusätzlicher Halt in Flums aufgrund des ausgereizten Fahrplans und der Zugfolgezeiten nicht möglich.
364	9443 Widnau	privat	900	Gleisbelegung Bahnhof Sargans Die Gleisbelegung für die Züge welche den Bahnhof um .28 Uhr in Richtung Zürich verlassen, ist kundenunfreundlich werden. Für ältere Personen, solche mit Gehhilfen welcher Art (auch Rollstühle) sowie für Leute, welche nicht zu hundert Prozent fit sind, bedeutet das Umsteigen nach Ankunft des REX um .24 Uhr nicht nur eine Tutor, es muss sogar von absichtlicher Schikane gesprochen werden, ist es doch mehr als nur bekannt, dass die SBB keine Hand bieten, diesen Umstand endlich zu ändern: Zudem sieht der neue Fahrplan vor, dass die Züge von St. Gallen her Sargans neu um .25 Uhr erreichen werden, die bedeutet, dass die Umsteigezeit von aktuell vier Minuten auf neu drei Minuten reduziert wird; dies muss unbedingt angepasst werden. Lösungsvorschläge (gilt für sämtliche Züge Richtung Zürich): 1) Die Züge von St. Gallen her treffen in Sargans wie bisher um .24 Uhr ein. 2) Die Züge nach Zürich / Basel verlassen den Bahnhof Sargans nicht wie bis anhin um .28 Uhr sondern neu um .29 Uhr. Diese Verschiebung um eine Minute ist fahrplan- technisch völlig problemlos umzusetzen. 3) Die Gleisbelegung soll geändert werden und zwar auf Gleis vier, drei oder zwei. Gleis vier wäre die beste und kundenfreundlichste Variante. Dies ist gleistechnisch als auch fahrplantechnisch möglich. Langfristig muss klar das Ziel verfolgt werden, dass die Züge von nun und nach Zürich auf dem Gleis fünf verkehren.	Die Umsteigezeit ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht verlängerbar (spätere Abfahrt des IC nach Zürich nicht möglich). Leider lässt die Bahnhofsanlage in Sargans (Keilbahnhof) einen kürzeren Umsteigeweg nicht zu. Aufgrund der im Raum Sargans stattfindenden Kreuzungen mit den Gegenzügen ist auch eine Einfahrt des IC Richtung Zürich an dem Perron mit dem Empfangsgebäude nicht möglich.
365	9443 Widnau	privat	900	Die Züge mit planmässiger Abfahrt in Zürich xx.07 treffen in Sargans um xx.02 ein. Bereits um xx.00 verlässt der nächste Zug Sargans ins St.Galler Rheintal, somit ist der Anschluss nicht gegeben und zwar auf eine Art und Weise, welche nicht tragbar ist, da es um zwei Minuten geht.	Eine frühere Ankunft der Züge aus Richtung Zürich in Sargans ist fahrplantechnisch leider nicht machbar. Die Einbindung in den Knoten Zürich sowie Zugfolgen Zürich–Thalwil lassen i.V. mit der Durchbindung einiger Züge von Basel und der Integration des Internationalen Personenverkehrs Richtung Deutschland keine andere Fahrlage zu.
366	9443 Widnau	privat	900	Während der Zeit November bis März (Irrtum vorbehalten) wird auf der Strecke Zürich–Chur mit Abfahrt xx.37 in Zürich zusätzliches Rollmaterial mitgeführt. Dabei werden bis zu sieben zusätzliche Personenwagen an der Spitze des Zuges angehängt; und zwar während dem ganzen Tag. Diese Situation ist auch während Grossanlässen und verlängerten Wochenenden anzutreffen. Für Reisende, welche in Sargans umsteigen, ist diese Situation - gelinde formuliert - eine Frechheit und Zumutung sondergleichen, denn: Die Umsteigewege in Sargans werden massiv verlängert, denn der 1.Klasse-Wagen hält frühestens bei der Migros an und dies bedeutet mindestens 100 Meter Fussmarsch. Für ältere Leute, solche mit Behinderung und solche mit Gehhilfen eine Unmöglichkeit den Anschluss xx.36 ins St.Galler Rheintal zu erreichen. Meine telefonischen und mündlichen Interventionen bei den	Dies dürfte für den Zeitraum von Ende Dezember bis März und auch nur für einzelne Züge zutreffen (Wintersport-Saison). Die zusätzlichen Wagen sind unabdingbar, um die während der Wintersportsaison bestehende zusätzliche Nachfrage zu befriedigen. Je nach Zugskomposition und Zeitlage ist es nicht anders möglich, als die zusätzlichen Wagen ab Zürich an der Zugspitze zu führen. Ein Beistellen am Zugschluss ab Zürich würde zudem dazu führen,



Amt für öffentlichen Verkehr

				SBB haben nichts gefruchtet, im Gegenteil beim Kundendienst war diese Situation nicht bekannt. Versprechen, diese Situation vor Ort in Sargans gemeinsam anzusehen, wurden seitens der SBB nicht eingehalten.	dass dort nicht mehr die 1.Klasse stünde, was insbesondere für knappe Umsteiger, die über den Querbahnsteig kommen, die Umsteigewege verlängert und somit dort wieder zu einer suboptimalen Situation führen würde.
367	8881 Walenstadt	privat	900	Anschlüsse in Ziegelbrücke zur ungeraden Stunde, also .30: Von und nach dem Sarganserland sind die Anschlüsse nach wie vor nicht möglich. Wartezeiten ca. 30 Minuten. Dies obwohl die Glarnerlinie massiv umgebaut wurde. Viele würden doch lieber mit dem Zug reisen, aber eine geschlagene Halbstunde im verwaisten Bhf Ziegelbrücke totzuschlagen ...das ist wirklich unsinnig. Bringt es die Fahrplangestaltung tatsächlich nicht fertig, in Ziegelbrücke die Anschlüsse herzustellen? Besten Dank!	Der Anschluss in Ziegelbrücke S25 aus Richtung Glarnerland → S4 Richtung Sargans und umgekehrt kann fahrplantechnisch nicht umgesetzt werden. Eine frühere Ankunft der S25 in Ziegelbrücke ist wegen der Kreuzung S6 in Glarus nicht möglich. Eine spätere Abfahrt der S4 in Ziegelbrücke löst auf der Strecke Flums–Sargans Zugfolgekonflikte aus. Dies gilt umgekehrt auch für die Gegenrichtung. Der Eckanschluss Glarnerland - Walensee kann voraussichtlich per Dezember 2022 umgesetzt werden. Voraussetzung sind jedoch Infrastrukturausbauten im Raum Obersee.
368	9442 Berneck	privat	900	Anschluss IR 13 Zürich HB - St. Gallen - Chur in Sargans an/vom Railjet nach/von Zürich HB.	Der Railjet ist in erster Linie für den internationalen Personenverkehr konzipiert. Vom Rheintal bestehen mit dem IR 13 gute Anschlüsse in Sargans von und nach Zürich HB.
369	9442 Berneck	privat	900	Halbstundentakt RheintalExpress (St. Gallen - Chur) oder Anschluss S4 in Sargans an IC nach Zürich HB um x:58 resp. von Zürich HB um x:02 Vorschlag: S4 und IC auf gleichem Perron in Sargans und weniger langer Halt der S4 in Buchs SG.	Eine frühere Ankunft der Züge aus Richtung Zürich in SA ist fahrplantechnisch leider nicht machbar (Einbindung in den Knoten Zürich sowie Zugfolgen Zürich-TW lassen i.V. mit der Durchbindung einiger Züge von BS und der Integration des IPV von HAAL-FRKF keine andere Fahrlage zu). Eine Späterlegung der S4 ab Sargans Richtung Buchs SG ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen wie einspuriger Strecke usw. nicht möglich. Der Anschluss wird jedoch angestrebt und kann mit den beschlossenen Infrastrukturausbauten im Rheintal hergestellt werden. Der genaue Zeitpunkt ist jedoch noch nicht bestimmt (ca. 2025).
370	8877 Murg	privat	900	Ich bitte Sie, folgende Anmerkungen zum Fahrplanentwurf 2019 zur Kenntnis zu nehmen und Verbesserungen ins Auge zu fassen: 900, Zürich - Walensee, Anschluss S25 => S4 S25 Zürich ab .43, Ziegelbrücke an .25 (bisher .43 - .26) S4 Ziegelbrücke ab .28 (bisher .29) Anschlussreserve / Umsteigezeit 3 Minuten Die S25 ist frühmorgens gerne minim verspätet, weil es beim vorausfahrenden Railjet (Zürich ab .40) gerne zu Abgangsverspätungen kommt. Ich habe mehrfach erlebt, dass bei Einfahrt der S25 um .29 (Soll .25) gleichzeitig die S4 losfährt, einem also vor der Nase wegfährt. Ich weiss nicht, ob hier Spitzbuben in der Betriebsleitzentrale oder auf dem Führerstand am Werk sind. Zur Pendlerzeit bleiben dann 20-30 Personen in Ziegelbrücke stecken. Die nächste S4 kommt erst in 1 Stunde wieder. Es muss doch möglich sein, diesen wichtigen Anschluss einige Minuten abwarten zu können. Ich bitte Sie, diesen Sachverhalt Rechnung zu tragen und die Abfahrtszeit der S4 in Ziegelbrücke bei .29 beizubehalten. So ergäbe sich hier eine kleine, oft benötigte Reserve. Gegenrichtung S4 => S25 = 4 Min. (.30 - .34) 900, Abendverbindungen über Zürich hinaus mit S4 <=> S25 nach / von Mühlehorn, Murg, Unterterzen, Mols (insgesamt ca. 3300 Einwohner) - von Zürich, letzte 3 Verbindungen (Zürich RE ab 2112 + 2212 + 2312): 30 Minuten Wartezeit in Ziegelbrücke - nach Zürich, letzte 2 Verbindungen (Murg S4 ab 2119 + 2219): 30 Minuten Wartezeit in Ziegelbrücke Dieser Aufenthalt zur Nachtzeit in Ziegelbrücke ist schlicht unzumutbar.: - ungeheizte, offene Wartehäuschen - menschenleerer Geisterbahnhof - Gefahr eines Überfalls / Übergriffs Sogar für mich als wehrhaften Mann ist die Wartezeit angesichts dieser Tatsachen jeweils angsteinflößend. Diese miserable Anbindung ist des hochgelobten Bahnlandes Schweiz unwürdig und beisspiellos. "Alternativverbindung" via Uznach <=> Rapperswil <=> Zürich an .35 / ab .25 - durch Anschlussbrüche gefährdet, was spätabends niemand in Kauf nimmt - nicht in den nationalen Stundentakt eingebunden, daher Wartezeit von knapp 30 Minuten in Zürich. - verkehrt nicht täglich 900, Chur - Walensee letzte Verbindung Chur ab 2230 Richtung Walensee: ist zu früh.	Bei den instabilen Anschlussverhältnissen am Morgen handelt es sich gemäss SBB nicht um ein Fahrplanbegehren. Zu den Abendverbindungen: Die S25 verkehrt abends nur bis 21 Uhr. Die tiefen Reisendenzahlen lassen momentan keinen Ausbau des Angebots in den Randstunden zu. Die Verbindung zwischen Zürich HB und Ziegelbrücke wird ab 21 Uhr stündlich mit dem RE angeboten. Reisende von Zürich HB nach Mühlehorn, Murg, Unterterzen und Mols reisen via Rapperswil. Die Reisezeit verlängert sich um eine Viertelstunde. Die Anschlussverhältnisse in Rapperswil haben sich deutlich verbessert. Die Reisekette funktioniert stabil.
371	8877 Murg	privat	900	Weiterhin kein Anschluss vom Walensee Richtung Glarnerland. Die einspurige Strecke Tiefwinkel beschert einen Zeitverlust von 3 Minuten durch Kreuzung von IC und S 4. Seit rund 50 Jahren wird an einer Lösung herumgeplant, bisher ohne Ergebnis. Beim Ausbau Glarnerland wurde dieser Zustand einfach ignoriert. Eine Zumutung. Eine Verlängerung der S Bahn Chur Sargans bis Ziegelbrücke würde die Busanschlüsse in Walenstadt und Zuganschlüsse in Sargans Richtung Graubünden massiv verbessern. Zustand wie gehabt und mehrmals geschildert. Die einzige Verbesserung sind die abendlichen Anschlusszüge Chur Sargans.	Der Anschluss in Ziegelbrücke S25 aus Richtung Glarnerland → S4 Richtung Sargans und umgekehrt kann fahrplantechnisch nicht umgesetzt werden. Eine frühere Ankunft der S25 in Ziegelbrücke ist wegen der Kreuzung S6 in Glarus nicht möglich. Eine spätere Abfahrt der S4 in Ziegelbrücke löst auf der Strecke Flums - Sargans Zugfolgekonflikte aus. Dies gilt umgekehrt auch für die Gegenrichtung. Der Eckanschluss Glarnerland - Walensee kann voraussichtlich per Dezember 2022 umgesetzt werden. Voraussetzung sind jedoch Infrastrukturausbauten im Raum Obersee.
375	9000 St.Gallen	privat		Bitte bei den SBB Druck machen, so dass der Takt der Fernverkehrszüge von/nach ZH diesen Namen verdient: Nicht wie in: https://www.ar.ch/fileadmin/user_upload/Departement_Bau_Volkswirtschaft/DepSekretariat/Oeffentlicher_Verkehr/Konzept_Regionalverkehr_18_22.pdf Sondern:	Das Anliegen wird auf dem Netz der Appenzellerbahnen (AB) vollständig, bei den Fernverkehrszügen der SBB fast vollständig umgesetzt.



Amt für öffentlichen Verkehr

				an 05 - 20 - 35 - 50, ab 10 - 25 - 40 - 55. Wenn die Fahrzeiten nach St.Gallen schon keinen richtigen Knoten mit geradem Takt erlauben, dann wenigstens so, dass der Nahverkehr vernünftigen Viertel- und Halbstundentakt anbieten kann: AB z. B. an 06 - 21 - 36 - 51, ab 09 - 24 - 39 - 54. Die ungeraden Zeiten deshalb, um die Standzeiten der neuen Durchmesserlinie tief zu halten. Ob das auch mit den Kreuzungen klappt kann ich leider nicht genügend beurteilen.	
--	--	--	--	---	--