



Amt für öffentlichen Verkehr

Übersicht der Angebotsänderungen Fahrplan 2020

Stand 18. September 2019

Allgemein:

Mit dem Fahrplanwechsel vom kommenden Dezember 2019 ergeben sich punktuelle Angebotsausbauten und einzelne Anpassungen der Abfahrtszeiten. Im Folgenden sind die wichtigsten Änderungen bei Bahn und Bus aufgeführt:

Bahn

Fahrplanfeld	Linie	Strecke	Änderung
835, Achse Weinfelden–Wil	S10	Romanshorn–Weinfelden–Wil	– In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehrt eine zusätzliche S10 um 00.32 Uhr ab Wil.
853, Achse Wil–Nesslau	S9	Wil–Wattwil	– Die S9 verkehrt neu bis Betriebsschluss im Halbstundentakt. Das Angebot wird zwischen 22:30 Uhr und 0:30 Uhr vom Stunden- zum Halbstundentakt ausgebaut.
870, Achse Romanshorn–St.Gallen–Wattwil–Rapperswil	S8	St.Gallen–Kreuzlingen	– Die letzte S8 St.Gallen–Romanshorn–Kreuzlingen verkehrt neu um 00.19 Uhr ab St.Gallen.
	S4	St.Gallen–Rapperswil	– Die erste S4 von Herisau nach St.Gallen verkehrt neu um 4:24 Uhr ab Herisau. In St.Gallen besteht Anschluss auf den Fernverkehr nach Zürich. – Die letzte S4 mit Abfahrt um 23:59 Uhr ab Wattwil verkehrt neu bis St.Gallen (Ankunft 0:33 Uhr) anstatt nur bis Herisau.
	VAE	St.Gallen–Rapperswil	– Das Angebot bei Früh- und Abendkursen wird ausgebaut. – Der erste VAE startet neu bereits um 5:03 Uhr ab St.Gallen anstatt um 5:13 Uhr ab Herisau. – Der VAE mit Abfahrt um 0:03 Uhr ab St.Gallen verkehrt neu durchgehend bis Rapperswil (Ankunft 0:57 Uhr). Bisher endete dieser Kurs von Sonntag bis Donnerstag in Wattwil. – Der VAE mit Abfahrt um 0:03 Uhr ab Rapperswil verkehrt in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag neu bis St.Gallen (Ankunft 0:58 Uhr).



Amt für öffentlichen Verkehr

Fahrplanfeld	Linie	Strecke	Änderung
			– Neu verkehrt um 1:03 Uhr ein VAE von St.Gallen nach Herisau (Ankunft 1:12 Uhr).

Bus

Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
St.Gallen, Stadtbus	3	Abtwil St.Josefen–Heiligkreuz	– Um die Fahrplanstabilität zu verbessern wird von Montag bis Freitag von 6:00 bis 9:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr ein zusätzlicher Bus eingesetzt. – Der zusätzliche Bus ist bereits seit dem 12. August 2019 in Betrieb.
	4	Abtwil Säntispark–Wittenbach Bahnhof	– Um die Fahrplanstabilität zu verbessern wird von Montag bis Freitag von 6:00 bis 9:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr ein zusätzlicher Bus eingesetzt. – Der zusätzliche Bus ist bereits seit dem 12. August 2019 in Betrieb.
	12	St.Gallen Bahnhof–Abtwil Zentrumpark	– Um die Fahrplanstabilität zu verbessern wird während der gesamten Betriebszeit ein zusätzlicher Bus eingesetzt. – Der zusätzliche Bus ist bereits seit dem 12. August 2019 in Betrieb.
St.Gallen, Regionalbus	120	Engelburg–St.Gallen–Eggersriet–Heiden	– Die Erschliessung von Grub SG wird verbessert. Am Sonntag besteht neu ein Stundentakt. Am Abend verkehren neu alle Kurse über Grub SG. – Ein zusätzliches Kurspaar wird eingeführt. Die Abfahrten sind um 16:06 Uhr ab Heiden um 16:45 Uhr ab St.Gallen.
	121	Engelburg–St.Gallen–Rehetobel–Heiden	– Zwischen Engelburg und St.Gallen wird das Angebot am Samstag von 9:00 bis 18:00 Uhr zum Halbstundentakt ausgebaut. Mit der Überlagerung zur Linie 120 besteht auf diesem Abschnitt neu auch am Samstag ein Viertelstundentakt. – Am Sonntag wird ein zusätzlicher Frühkurs eingeführt. Dieser verkehrt um 6:00 Uhr ab Heiden und erreicht St.Gallen um 6:47 Uhr.
	132	Waldkirch–Engelburg–Abtwil	– Die Linie 132 wird auf den Abschnitt Waldkirch–Engelburg eingekürzt. – Auf dem Abschnitt Engelburg–Abtwil ersetzt die Linie 158 das Angebot der Linie 132.



Amt für öffentlichen Verkehr

Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
St.Gallen, Regionalbus	158	Herisau–Winkeln–Abtwil–Engelburg	<ul style="list-style-type: none"> – Die Linie 158 wird bis nach Engelburg verlängert und ersetzt die Linie 132 im Abschnitt Abtwil–Engelburg. – Das Angebot wird ausgebaut. Engelburg wird durch die Linie 158 tagsüber von Montag bis Samstag im Halbstundentakt erschlossen. – Die Haltestelle Chapf wird durchgehend mit der Linie 158 bedient. Es besteht an der Haltestelle Freihof Anschluss auf die Linien 120/121 von/nach St.Gallen.
	210	St.Gallen–Obersteinach–Steinach	<ul style="list-style-type: none"> – Die Fahrlage wird tagsüber von Montag bis Freitag um 15 Minuten gedreht. Dadurch werden Verspätungen auf der Linie 211 vermieden, welche durch eine geschlossene Bahnschranke in Horn entstehen.
	211	St.Gallen–Horn–Steinach	<ul style="list-style-type: none"> – Die Fahrlage wird tagsüber von Montag bis Freitag um 15 Minuten gedreht. Dadurch werden Verspätungen vermieden, welche durch eine geschlossene Bahnschranke in Horn entstehen.
Sarganserland	445	Untertenzen–Quarten–Oberterzen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Buslinie 445 wird neu eingeführt und übernimmt zusammen mit der Linie 444 auch die Aufgaben der bisherigen Schulbusse in der Gemeinde Quarten.
Wil	722	Wil Bhf–Hosenruck–Weinfeldern	<ul style="list-style-type: none"> – Die Buslinie 722 (Wil–Hosenruck) wird mit der Postautolinie 934 (Weinfeldern–Wuppenau) verknüpft. Die Busse verkehren neu durchgehend zwischen Wil und Weinfeldern. Die Linie wird durchgehend mit 722 bezeichnet. – Die neue Linie 722 wird von PostAuto und WilMobil gemeinsam betrieben. – Die Anschlüsse in Wil verbessern sich. Neu bestehen gute Anschlüsse an die Schnellzüge Richtung St.Gallen und stabile Anschlüsse Richtung Zürich, die S9 Richtung Wattwil, die S10 Richtung Weinfeldern und alle Buslinien. – Aufgrund der zu geringen Nachfrage verkehren die Busse der Linie 722 von Montag bis Freitag von 6:00 bis 8:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr zwischen Wuppenau und Rossrüti nur noch alle 60 Minuten und nicht mehr alle 30 Minuten.
	706	Wil Bhf–Braunau	<ul style="list-style-type: none"> – Am Abend dreht sich die stündliche Fahrlage um 30 Minuten.
Fürstenland	724	Wil Bhf–Zuckenriet–(Niederbüren)	<ul style="list-style-type: none"> – Die stündliche Fahrlage dreht sich um 30 Minuten.



Amt für öffentlichen Verkehr

Gebiet	Linie	Strecke	Änderung
Fürstenland <i>Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link.</i>	725	Wil Bhf–Niederhelfenschwil	<ul style="list-style-type: none"> – Die stündliche Fahrlage dreht sich um 30 Minuten. – Am Samstag wird am Morgen ein zusätzliches Kurspaar eingeführt.
	726	Wil Bhf–Uzwil Bhf–Uzwil Waldhof	<ul style="list-style-type: none"> – Die stündliche Fahrlage dreht sich abends von Montag bis Freitag um 30 Minuten. – Am Abend verkehrt ein zusätzlicher Kurs von Wil nach Zuzwil. – Auf dem Ast Uzwil Bahnhof–Waldhof wird neu am Sonntag tagsüber und abends von Montag bis Samstag ein Stundentakt eingeführt. Der Angebotsausbau erfolgt als Versuchsbetrieb.
	727	Gossau Bhf–Zuzwil Industrie	<ul style="list-style-type: none"> – Zwischen Oberbüren und Zuzwil dreht sich tagsüber von Montag bis Freitag die stündliche Fahrlage um 30 Minuten. – Am Abend dreht sich auf der ganzen Linie die Fahrlage um 30 Minuten. – Am Wochenende verkehrt am Abend ein zusätzliches Kurspaar.
	728	Uzwil Bhf–Zuckenriet (Niederhelfenschwil)	<ul style="list-style-type: none"> – Die stündliche Fahrlage dreht sich um 30 Minuten. – Von Montag bis Freitag verkehrt am Abend ein zusätzlicher Kurs bis Niederhelfenschwil.
	740	Uzwil Bhf–Bischofszell Bhf	<ul style="list-style-type: none"> – Die stündliche Fahrlage dreht sich um 30 Minuten. Somit bestehen auch am Wochenende und am Abend halbstündliche Verbindungen zwischen Bischofszell und dem Fürstenland. – Am Samstag verkehrt am Morgen ein zusätzlicher Kurs von Bischofszell nach Oberbüren.
	741	Uzwil Gaswerk–Flawil Bhf	<ul style="list-style-type: none"> – Auf dem Ast Uzwil Bahnhof–Gaswerk wird neu am Sonntag tagsüber und abends von Montag bis Samstag ein Stundentakt eingeführt. Der Angebotsausbau erfolgt als Versuchsbetrieb.
	751	Flawil Bhf–Degersheim	<ul style="list-style-type: none"> – Das Angebot wird von Montag bis Freitag von 6:00 bis 8:00 Uhr und von 16:00 bis 18:00 Uhr zum Halbstundentakt ausgebaut.



Amt für öffentlichen Verkehr

Fahrplanvernehmlassung 2020

Stand 18. September 2019

Allgemein

Zwischen dem 29. Mai 2019 und dem 16. Juni 2019 war die Bevölkerung eingeladen eine Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2020 abzugeben. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt. Rund 100 Anliegen gingen beim Amt für öffentlichen Verkehr ein. In Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und den Nachbarkantonen wurden die Anliegen geprüft und beantwortet.

Kleinere Verbesserungsvorschläge konnten grösstenteils 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 2019 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 nicht realisierbar. Wenn möglich werden die Vorschläge der Bevölkerung in die Überlegungen von zukünftigen Angebotskonzepten und -entwicklungen einbezogen.

Seit der Fahrplanvernehmlassung im Juni 2019 wurden die Fahrpläne 2020 finalisiert. Im Folgenden sind die wichtigsten Themen der Fahrplanvernehmlassung aufgeführt:

Appenzeller Bahnen, S21/S22

Im Dezember 2018 wurde mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen der Fahrplan umgestellt. Um die vorhandenen Reisenströme möglichst gut bedienen zu können, wurde für die Morgenstunden ein Lastrichtfahrplan erstellt. Es zeigte sich auch, dass die Situation für gute Anschlüsse der AB in alle Richtungen in St.Gallen wegen der sehr unterschiedlich ankommenden Regional- und Fernverkehrszüge schwierig ist. Leider lassen sich nicht sämtliche Reiseverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten planen.

Diese Ausgangslage hat sich seitdem nicht verändert. Die AB haben den aktuell gültigen Fahrplan aber trotzdem nochmals intensiv überprüft und während zweier Wochen im April/Mai 2019 auf der Linie 855 zusätzliche Frequenzauswertungen nach Einführung der DML vorgenommen. Die Ergebnisse bestätigen den heutigen Lastrichtfahrplan mit Anschlüssen am Morgen in St.Gallen Richtung Zürich–Bern (1. Priorität), Herisau–Wattwil (2. Priorität) und Rorschach–Chur (2. Priorität). Ausserdem zeigt sich, dass rund 20% der Fahrgäste im Hauptbahnhof St.Gallen durchfahren und von der Durchmesserlinie profitieren sowie rund 30% zu Fuss weitergehen. Unter Berücksichtigung der erwähnten Frequenzauswertung und der aktuellen Abfahrten des Regional- und Fernverkehrs in St.Gallen bringt es keine Vorteile, den Fahrplan der AB auf 2020 zu ändern. Als kleine Korrektur wurden die Abfahrtszeiten der Züge um eine Minute vorverschoben (siehe Tabellenfahrplan in der Beilage). Das erhöht die Fahrplanstabilität, verbessert die Anschlussqualität in Gais in Richtung Altstätten und ermöglicht den Anschluss im 15'-Takt von Trogen auf den ICN.



Amt für öffentlichen Verkehr

Auf 2021 (Dezember 2020) verschieben sich Ankunft und Abfahrt des schnellen IC in St.Gallen um einige Minuten. Dadurch können sich je nach Verschiebung ganztags verbesserte Anschlüsse von Teufen/Bühler/Gais nach Zürich ergeben. Sobald der definitive Fahrplan des Fernverkehrs vorliegt, wird die AB die Möglichkeiten prüfen und allfällige Änderungen in die Fahrplanentwürfe 2021ff einfließen lassen.

Knoten Wil, Anschluss S9 von/nach St.Gallen

Knapp 20 Personen äusserten sich zu der Verschlechterung des Anschlusses zwischen der S9 und der S1 im Knoten Wil. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 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. Die Fahrzeiten der S9 lassen sich aufgrund der eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten auf der Strecke zwischen Wil und Wattwil nicht beliebig schieben. Der Kanton St.Gallen fordert bei SBB und BAV die Wiederherstellung des Knotens Wil. Für den nächsten Bahnausbau schritt (Zeithorizont 2030–2035) wurden die entsprechenden Mittel zur Wiederherstellung genehmigt. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Angebotsverbesserung bereits früher realisiert wird.

Stadtbahnhöfe St.Gallen

Es wird gefordert, die Stadtbahnhöfe Haggen, Bruggen und Winkeln im Viertelstundentakt zu bedienen. Die zukünftige Verbesserung des Angebots an den Stadtbahnhöfen ist auch Ziel des Kantons.

Der Kanton St.Gallen hat daher den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Günsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastrukturneutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt aktuell die kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit nicht. Die Vorgaben sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) festgelegt. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.

Für die Bahnhöfe Bruggen und Winkeln sind ab dem Fahrplanjahr 2021 Verbesserungen vorgesehen. Ab dann wird der Bahnhof Bruggen halbstündlich durch die S1 und durch die S5 bedient. Zudem verkehren die S1 und die S5 zeitlich besser versetzt.



Antworten auf Begehren Fahrplanentwurf 2020

ID	Ort	Gruppe	Linie	Begehren	Antwort Kanton
6	9500 Wil	privat	80.704	Ich wünsche, dass früher vorhandene Verbindungen wieder eingeführt werden: - Verbindung zum IR 13 nach SG–Chur, Wil ab 5.56 Uhr - Akzeptable/schlanke Verbindung sonntags aus und in Richtung St.Gallen (beispielsweise muss meine 85-jährige Mutter aus Gossau jeweils zu Fuss vom Bahnhof Wil bis zur Haltestelle Klosterwiese gehen; sonntags besteht keine brauchbare Verbindung auf Züge nach und von Chur) Als früher die Linie 726 noch über Klosterwiese geführt wurde, bestanden die Anschlüsse.	Eine Früherlegung des ersten Kurses am Morgen ist in Prüfung. Dadurch könnte ein schlanker auf den Fernverkehr nach St.Gallen angeboten werden. Am Sonntag lassen die gesetzlichen Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage leider kein Angebot auf der Linie 704 zu. Als Grundangebot dient die Linie 725, welche am Sonntag die St.Gallerstrasse im Stundentakt bedient.
7	8854 Siebnen	privat	870	Anschluss von RE/VAE aus Luzern–Rapperswil in St. Gallen an RE nach Konstanz soll 5 Minuten schlanker werden: Ankunft VAE aus Luzern/Rapperswil in St. Gallen um xx.56 h Abfahrt RE nach Romanshorn/Konstanz in St. Gallen neu um xx.10 h (Herisau um xx.00 h) anstatt wie heute um xx.15 h bzw. xx.05 h) Besten Dank !	Eine Anpassung des RE Herisau–Konstanz lässt sich nicht so einfach bewerkstelligen. Auf der einspurigen Strecke sind die vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten zu berücksichtigen. Der Voralpen-Express als auch der RE Herisau–Konstanz sind eng in das Angebot der S-Bahn St.Gallen eingeplant. Eine Anpassung nur im Minutenbereich hat Auswirkungen auf andere S-Bahnlinien in der ganzen Region Ostschweiz. Durch ein früheres Verkehren um 5 Minuten der RE ergäbe zum Beispiel Konflikte mit anderen Zügen zwischen St. Gallen und St. Fiden, zwischen Haggenschwil und Romanshorn sowie zwischen Romanshorn und Kreuzlingen Hafen. Zudem gehen in Herisau die Anschlussverbindungen von/nach Appenzellerbahnen verloren. All dies verunmöglicht eine Anpassung.
8	9500 Wil	privat	11 121	Die Verbindung S 1 11121 (Wil ab 06.19, SG an 06.45) ist über Gebühr belegt, deshalb ja auch Ihr Hinweis auf den Nachfolgezug. BITTE HÄNGEN SIE AUCH AUF DIESEM KURS MEHR WAGEN AN, DANKE. (Analog zur aktuellen Komposition der S1 11123, Wil ab 06.49, SG an 07.15)	Für den Fahrplan 2021 ist eine Verstärkung dieses Zuges vorgesehen. Statt zwei kurzen Turbo-Triebwagen wird dann ein kurzer und ein langer Triebwagen eingesetzt. Dies bedingt eine Umplanung des gesamten Fahrzeugeinsatzes fast aller 95 Triebwagen dieser Art im Turbo-Netz. Auf einzelnen, leicht weniger nachgefragten Zügen muss dann die Kapazität zur Hauptverkehrszeit leicht reduziert werden. Eine Umsetzung auf den Fahrplan 2020 ist nicht möglich, da kurzfristig keine weiteren Fahrzeuge zur Verfügung stehen.
9	9500 Wil	privat	11 121	Die Verbindung S 1 11121 (Wil ab 06.19, SG an 06.45) ist zeitlich zu nahe an der S1 11123, Wil ab 06.49, SG an 07.15). BITTE DIE VERKEHRSZEITEN INNERHALB DER STUNDE BESSER VERTEILTEN. (Momentan haben wir einen "besseren 1/2-Stunden-Takt", was eine massive Verschlechterung gegenüber den Vorjahren bedeutet.	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. Ab dem Fahrplan 2021 verkehrt die S1 zwei Minuten früher ab Wil, was zu einer etwas besseren Verteilung der Abfahrten führt.
10	8630 Rüti	privat	870	Per Fahrplanwechsel wird auf dem Voralpenexpress leistungsfähigeres Rollmaterial eingesetzt. Daher könnte die Abfahrt in St. Gallen von xx:03 wieder auf xx:05 verlegt werden mit Kreuzung des Gegenzugs in Hagen statt Gübsensee.	Der Kanton SG strebt eine Abfahrt des Voralpen-Express zur Minute xx:05 an, die Ankunft zur Minute xx:55. Auf den Fahrplan 2021 haben das verantwortliche Transportunternehmen und SBB Infrastruktur diese Verkehrszeiten bestätigt. Der Kanton SG fordert diese Verkehrszeiten auch für den Fahrplan 2020. Die Abklärungen des Transportunternehmens laufen noch. Über die definitiven Verkehrszeiten im Fahrplan 2020 informiert das Transportunternehmen.



Amt für öffentlichen Verkehr

11	9200 Gossau	privat	850	Schade!! Bei diesem Fahrplanwechsel wird das Problem der Verbindungen zwischen Gossau und St. Gallen nicht gelöst. Es kann doch nicht sein, dass die Agglo dermassen schlechte Verbindungen hat. Jeweils in beide Richtungen innerhalb von 10 Minuten 3 Verbindungen und dann eine Wartezeit von 20 Minuten!! Das ist NICHT pendlerfreundlich. Die Zeit von Kurzstreckenpendlern wird anscheinend nicht als gleich wichtig betrachtet als von Langstreckenpendler nach Zürich!	Zwischen Gossau und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Die S-Bahnen nützen die verbleibenden Trassen. Im Fahrplan 2021 werden die Verkehrszeiten der S1 leicht geschoben. Ab Gossau resultiert dann ein 11/19-Minuten-Takt.
12	9200 Gossau	privat	853	Guten Tag, gerne würde ich von Gossau nach Lütisburg-Station pendeln. Die Zugverbindungen seit dem letzten Wechsel machen dies leider unmöglich. Auf dem Hinweg fährt der Zug 1 Minute vor Ankunft ab oder ich warte 20 Minuten. Auf dem Rückweg fährt der Anschlusszug 2 Minuten vor Ankunft ab. Wartezeit 20 Minuten. Es fahren jeweils 4 Züge in der Stunde. 2 innerhalb von 7 Minuten, dann 23 Minuten keiner. Warum können nicht alle 15 Minuten ein Zug Wil-St.Gallen fahren, das wäre Pendlerfreundlich.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. 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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden.
13	9552 Bronschhofen	privat	850	Aufenthalt von 19 Minuten in Winterthur beim Umsteigen. Pendlerstrecke Bronschhofen–Stadelhofen. Bei einer Fahrzeit von einer guten Stunde ist ein so langer Aufenthalt eine grosse Zumutung.	Bronschhofen und Zürich Stadelhofen sind im Viertelstundentakt miteinander verbunden. Bei der Reisekette mit Linie 706, Fernverkehr und S11 besteht in Winterthur die Aufenthaltszeit von 19 Minuten. Bei der Reisekette mit Linie 705 und S35/S12 resultiert die gleiche Reisezeit wie mit dem Fernverkehr, die Fahrzeit ist allerdings länger. Stündlich besteht mit der S12 eine Direktverbindung zwischen Wil und Zürich Stadelhofen. Für Pendler wird diese Verbindung als attraktiv erachtet.
14	9032 Engelburg	privat	80.120	Die Anschlussverbindungen in St. Gallen von Engelburg aus sind in beide Richtungen (ZH und Chur) seit dem letzten Fahrplanwechsel unnötig schlecht. Tabellen in der Beilage.	Die Übergangszeit von der Linie 121 von Engelburg auf den Sprinter Richtung Zürich sowie der IR13 nach Chur sind mit 13 Minuten Wartezeit in St. Gallen eher lang. Um diese Züge mit der Linie 120 zu erreichen, müsste 5' früher in Engelburg abgefahren werden. Aufgrund der Anschlüsse können Abfahrten nach Heiden aber nicht angepasst werden. Dies würde bedeuten, dass das Fahrzeug 6' an der Kante am Bahnhof stehen würde, was in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zu Platzproblemen an der Kante führt. Weiter müsste auch der Takt auf der Linie 121 geschoben werden, wodurch der schlanke Anschluss auf die S1 verschlechtert würde. Ab Fahrplan 2020 erhält Engelburg am Samstag von 9–18 Uhr den Viertelstundentakt (Ausbau Linie 121 zum Halbstundentakt). Die Anschlüsse von Engelburg auf den IC1 nach Zürich und den IR13 nach Chur verkürzen sich.
15	9553 Bettwiesen	privat	850	Ich pendle jeden Tag von Bettwiesen nach St. Gallen. Diese Strecke fahre ich via Wil, wo ich meinen Anschlusszug nach St. Gallen (IC 5 und IR 13) jedes Mal wegen ca. einer Minute verpasse. Wäre es nicht möglich, dass der Zug nach St. Gallen ca. 1–2 Minuten später abfahren kann? Ich weiss, dass das gleiche auch auf der Strecke Wattwil–Wil passiert. Die Pendler dieser Strecke, welche z.B. in Bazenheid einsteigen, verpassen ebenfalls jeden Tag ihren Anschluss nach St. Gallen um ca. eine Minute.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich.



Amt für öffentlichen Verkehr

					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. Die Fahrpläne des IR 13 kann daher nicht verschoben werden.
16	?	privat	80.726	Guten Tag. Ich muss aus gesundheitlichen Gründen täglich (auch am Wochenende von Wil SG Friedberg nach Zürich HB und zurückfahren. Diese Reise ist für mich körperlich so schon nicht einfach, dazu wurde beim letzten Fahrplanwechsel die Anschlüsse reduziert und die Reisezeit verlängert weshalb ich dieses Jahr schon frühzeitig den Fahrplanentwurf angeschaut habe. Mit Entsetzen habe ich festgestellt, dass mein Bus, 726, nicht einmal mehr an meiner Haltestelle (Wil SG Friedberg) hält und die Reisezeit nach Zürich erneut verlängert wurde. Ich bin damit überhaupt nicht einverstanden und kann nicht verstehen wieso das Angebot des öffentlichen Verkehrs hier immer mehr abgebaut wird und gleichzeitig die Billette immer teurer verkauft werden. Ich hoffe sehr das dieser Fahrplanentwurf nochmals überarbeitet wird.	Die Haltestelle Friedberg wird nach wie vor bedient. Sie erscheint zwar nicht in der Randspalte des Fahrplanfeldes, ist jedoch am Ende des Feldes unter "Reihenfolge der Haltestellen" aufgeführt. Auf dieses Jahr hin wurde das Layout der Fahrplanfelder komplett überarbeitet. Die Reisezeit nach Zürich wird sich nicht verlängern, sondern bleibt im gleichen Rahmen wie heute. (via FV: 1h21, via S12: 1h12) Gegenüber 2018 hat sich die Fahrzeit verlängert, dies hängt mit dem Wegfall des Knotens Wil zusammen.
17	9014 St.Gallen	privat	870	Sehr geehrte Damen und Herren. Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen und mich an der Vernehmlassung zum neuen Fahrplan 2019/20 beteiligen. Sehr viele Einwohner von Haggen-Bruggen, St. Gallen, sind sehr enttäuscht, dass im neuen Fahrplan für den Bahnhof SG Haggen auch im nächsten Fahrplan keine Verbesserungen vorgesehen sind. Schon im jetzigen Fahrplan wurde das Zugsangebot in SG Haggen massiv reduziert. Eine relativ einfach durchzuführende Verbesserung wäre wirklich, dass der Regio-Express (Konstanzer) in beiden Richtungen den Bahnhof SG Haggen bedienen würde. Diese Möglichkeit haben Sie mir schon im E-mail vom 29.03.2019 durchblicken lassen.	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Gübsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastruktureutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.
18	9442 Berneck	privat	800	Es wäre toll, wenn die S5 ab Rapperswil weiter nach Uznach oder Wattwil verkehren würde statt nach Pfäffikon SZ. Vorteile: - direkte Verbindung von Zürich nach Uznach oder Wattwil ohne Umsteigen (viele Fahrgäste betroffen) - Entlastung des Voralpen-Express auf der Strecke von Rapperswil nach Uznach / Wattwil - Reisende von Rapperswil nach Pfäffikon SZ (weniger Fahrgäste betroffen) können statt der S5 die S40 benutzen, die nur wenige Minuten vorher resp. nachher fährt Besten Dank!	Mit dem Ausbauschnitt 2025 wird das Bahnangebot zwischen Uznach und Rapperswil auf vier stündliche Zugspare verdoppelt und zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil für alle Bahnhöfe der Halbstundentakt eingeführt. Zudem kann die Verbindung St.Gallen–Rapperswil weiter beschleunigt und eine zweite umsteigefreie Verbindung geschaffen werden. Zwischen Uznach und Rapperswil erhöht sich die Sitzplatzkapazität und der Voralpen-Express wird entlastet. Eine Verlängerung der doppelstöckigen S5 bis Wattwil ist nicht möglich, da der Rickentunnel nicht für doppelstöckige Züge ausgelegt ist.
19	8630 Rüti	privat	870	Guten Tag. Der Voralpenexpress fährt heute um xx:03 in St. Gallen ab. Dank schnellerem Rollmaterial könnte er um xx:05 abfahren und in Haggen statt Gübsensee kreuzen.	Der Kanton SG strebt eine Abfahrt des Voralpen-Express zur Minute xx:05 an, die Ankunft zur Minute xx:55. Auf den Fahrplan 2021 haben das verantwortliche Transportunternehmen und SBB Infrastruktur diese Verkehrszeiten bestätigt. Der Kanton SG fordert diese Verkehrszeiten auch für den Fahrplan 2020. Die Abklärungen des Transportunternehmens laufen noch. Über die definitiven Verkehrszeiten im Fahrplan 2020 informiert das Transportunternehmen.
20	9127 St.Peterzell	privat	80.185	Sehr geehrte Damen und Herren. Wie schon letztes Jahr, habe ich wie auch andere Einwohner verschiedene Vorschläge unterbreitet, wie man ein Ersatzangebot gestalten könnte. Das jetzige Angebot hat schlechte Anschlüsse mit viel Wartezeit. Es ist an die S2 gebunden, die nach 21.30h nicht mehr fährt. Den ganzen übrigen Tag sind die Anschlüsse auf die S4 geplant, was auch ein Nachtangebot ermöglichen würde, das den Namen verdient. Auch wenn die Benutzer wie jetzt schon längere Fahrzeiten und damit höhere Ticketpreise in Kauf nehmen müssen. Die Dörfer Hemberg und St. Peterzell sollen so an den ÖV angebunden werden, dass der Bevölkerung der Zugang zu Kultur und Weiterbildung gewährleistet ist und auswärtige Schichtarbeit bestmöglich abgedeckt werden kann. Das Angebot, wie es 2019 gefahren wird und unverändert auch für 2020 geplant ist, deckt die Bedürfnisse der Bevölkerung in keiner Weise ab und ist deshalb sehr schlecht frequentiert. Deshalb machen wir nachstehend Vorschlag: Fahrplan-Vorschlag S4-Anbindung: Brunnadern ab 21.10h St. Peterzell an 21.17h Hemberg an 21.34h Wattwil an 21.50h Wattwil ab 22.05h Hemberg an 22.26h st. Peterzell an 22.43h	Der Fahrplanvorschlag ist grundsätzlich schlüssig. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage musste das Abendangebot von St.Peterzell auf den Fahrplan 2019 reduziert werden. Mit den aktuellen Kennzahlen kann der Kanton deshalb keinen Angebotsausbau vornehmen. .



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>Brunnadern an 22.50h Brunnadern ab 23,10h St. Peterzell an 23.17h Hemberg an 23.34h Wattwil an 23.50h Wattwil ab 00.05h Hemberg an 00.26h St. Peterzell an 00.43h Besten Dank für die Prüfung der Vorschläge.</p>	
21	9127 St.Peterzell	privat	80.186	<p>Ich bitte Sie, die Anschlüsse im Neckertal - auch nachts- an die S4 anzubinden. Es ist wichtig, dass unsere jungen Leute nicht von klein auf den Privatverkehr eingespart werden, weil weder Pendler noch Schichtarbeiter ihr Leben auf den ÖV ausrichten können. Es braucht verlässliche dauerhafte Lösungen, die nicht kurzfristigem Renditedenken geopfert werden.</p>	<p>Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage musste das Abendangebot von St.Peterzell auf den Fahrplan 2019 reduziert werden. Mit den aktuellen Kennzahlen kann der Kanton deshalb keinen Angebotsausbau vornehmen. .</p>
22	9602 Bazenheid	privat	853	<p>Seit 2019 ist kein direkter Anschluss für die Strecke Bazenheid - St.Gallen via Wil mehr gegeben. Das heisst für viele --> Am Morgen 30 min früher den Zug nehmen und 21 Minuten in Wil warten (Für mich am Morgen 30 min die ich früher aus dem Haus muss als früher). Bei der Rückkehr nochmal 20 min Aufenthalt in Wil. Das sind für mich auf eine Arbeitswoche 3 h 25 min Aufenthalt in Wil. Der Zug Wattwil - Wil könnte um wenige Minuten verschoben werden = Anschluss an Zug Wil - Chur & Lausanne - SG.</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. 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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden. Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrlage, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.</p>
23	9630 Wattwil	privat	835	<p>Guten Tag. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 gab es eine durchgehende Verbindung von Wattwil nach Weinfelden. Jetzt geht es nicht ohne Umsteigen in Wil (meistens verbunden mit einem Wechsel des Bahnsteigs). Durch dieses zusätzliche Umsteigen und den schlechteren Anschluss in Weinfelden hat sich der Komfort deutlich verringert, bei gleichzeitig verlängerter Fahrzeit. Ich bitte um Änderung auf eine wieder durchgehende Verbindung.</p>	<p>Der Fahrzeugeinsatz auf einer Strecke bemisst sich am Fahrgastaufkommen. Aufgrund des sehr unterschiedlichen Kapazitätsbedarfs (S9 circa doppelt so hoch wie S10) ist eine Durchbindung beider Linien aktuell leider nicht mehr möglich bzw. nicht wirtschaftlich darstellbar.</p>
24	9127 St.Peterzell	privat	80.182	<p>Ab 20.00 nur noch wenige und schlechte Verbindungen nach St. Peterzell. Kurs 182 wieder bis St. Peterzell führen oder regelmässige Anschlussmöglichkeit ab Brunnadern ab 20.00 wäre sehr wichtig. Vielen Dank</p>	<p>Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage musste das Abendangebot von St.Peterzell auf den Fahrplan 2019 reduziert werden. Mit den aktuellen Kennzahlen kann der Kanton deshalb keinen Angebotsausbau vornehmen. .</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

25	9242 Oberuzwil	privat	853	<p>Guten Tag Dies ist die dritte Mail, die ich in dieser Sache schreibe. Dass ich mich als Bahnkunde, selber derart intensiv mit dem Fahrplan auseinander zu setzen brauche, ist für mich wirklich sehr schwer zu verdauen...! - Hier mein Anliegen: Der Anschluss der Linie St.Gallen–Wil zur Linie Wil–Wattwil ist nicht gegeben. In beiden Verkehrsrichtungen beträgt die Wartezeit 20 Minuten. - Aus meiner Sicht, ein Regional-Verkehrspolitisches NO-Go!</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich.</p> <p>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. Die Fahrpläne des IR 13 kann daher nicht verschoben werden.</p> <p>Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrpläne, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.</p>
26	?	privat		<p>Ich gelange heute mit einem Fahrplananliegen, welches es nach meiner Ansicht in sich hat. Das St. Galler Rheintaler Rheintal wird in Sargans gut angeschlossen; die Züge mit Abfahrt um XX.37 Uhr treffen um XX.32 Uhr in Sargans ein und gewähren einen Anschluss ins St. Galler Rheintal mit einer Umsteigezeit von 4 Minuten (diese genügt beileibe nicht immer. Ich werde Sie jedoch diesbezüglich mit einer anderen Mail nochmals kontaktieren; dies mit einem Lösungsvorschlag).</p> <p>Nun zu meinem Anliegen, inklusive Lösungsvorschlag: Die Züge mit Abfahrt XX.07 fahren um XX.02 in Sargans ein. Die S4 ins St. Galler Rheintal fährt jedoch um XX.00 (also 2 Minuten vorher ab). Diese Situation ist unbefriedigend und sollte beim nächsten Fahrplanwechsel geändert werden.</p> <p>Begründung: Mit dem Anschluss XX.37 ins St. Galler Rheintal werden ausschliesslich „Schnellzug-Haltestellen“ bedient. Jedoch nicht die übrigen Bahnhöfe auf der gleichen Strecke. Sollten Sie meinem Anliegen stattgeben, wäre dieser schlechten Situation Rechnung getragen.</p> <p>Lösungsvorschlag: Die Züge von Zürich treffen weiterhin um XX.02 in Sargans ein. Die S4, welche ca. XX.58 in Sargans Richtung Uznach eintrifft, soll neu auf das Gleis 5 gelegt werden. Die S4, welche ca. XX.56 in Sargans Richtung St. Gallen eintrifft, soll neu auf das Gleis 4 gelegt werden. Somit wäre der Zug von Zürich her auf dem gleichen Perron anzutreffen wie die S4 nach St. Gallen, was sehr kurze Umsteigewege ergibt. Somit könnte die S4 um 19.03 Uhr Sargans verlassen, was fahrplantechnisch kein Problem darstellt, denn in Buchs / SG besteht heute bereits eine Wartezeit von 3 Minuten, in Oberriet sogar deren 4. In Buchs / SG macht dies Sinn, wegen dem Schnellzug nach Chur; in Oberriet ist die lange Wartezeit (Aufenthalt) überflüssig. Von der Infrastruktur geben sich keine Änderungen, da beide S4 die gleichen Weichen und die gleichen Schienen benutzen (Kriegsschlaufe). Ich bitte, mein Anliegen in das Fahrplanbegehren aufzunehmen und mir dies entsprechend zu bestätigen. Herzlichen Dank für Ihre geschätzten Bemühungen und wertvolle Zusammenarbeit.</p>	<p>Der gewünschte Anschluss wird nach Abschluss der Doppelspurausbauten im Rheintal ab Dezember 2024 angeboten. Vorher fehlt zwischen Sargans, Buchs und Altstätten die Möglichkeit, mit Gegenzügen zu kreuzen.</p>
27	?	privat	80.226	<p>Ich gelange heute mit einem Fahrplananliegen, welches es nach meiner Ansicht in sich hat. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 haben die Verspätungen auf der Postauto-Strecke Heiden–Heerbrugg stark zu genommen und viel zu grossem Ärger geführt. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass in Heiden um XX.23 Uhr Anschluss gewährt wird; dies betrifft den Kurs von St. Gallen über Rehetobel nach Heiden. Ist dies erkannt und wird dem Abhilfe geschaffen? Dies vor allem hinsichtlich der Tatsache, dass die XX.54 Uhr-Anschlüsse in Heerbrugg mit dem Zug Richtung Sargans / Zürich / Chur gewährleistet ist (insbesondere um 17.54 Uhr, da ist die Anschlussquote sehr schlecht). Nach meiner Ansicht soll St.Gallen in Heiden angeschlossen werden, aber nicht mit dem Kurs über Rehetobel. Von der Infrastruktur geben sich keine Änderungen, da beide S4 die gleichen Weichen und die gleichen Schienen benutzen (Kriegsschlaufe). Ich bitte, mein Anliegen in das Fahrplanbegehren aufzunehmen und mir dies entsprechend zu bestätigen. Herzlichen Dank für Ihre geschätzten Bemühungen und wertvolle Zusammenarbeit.</p>	<p>Die Pünktlichkeit auf der Linie 121 mit Ankunft um 17.23 Uhr in Heiden ist zurzeit nicht zufriedenstellend, was zu Verspätungen auf der Linie 226 führt.</p> <p>Aus diesem Grund wird ab Fahrplan 2020 auf der Linie 120 ein zusätzlicher Verdichtungskurs (Abfahrt um 16.45 Uhr ab St. Gallen) angeboten, welcher in Heiden den Anschluss auf die Linie 226 herstellt. Dadurch muss der Anschluss 121 - 226 nicht mehr gewährt werden. Die Linie 121 und 226 können pünktlicher abfahren.</p>
28	8883 Quarten	privat	80.444	<p>Anschluss S4/RE in Walenstadt: Wenn der RE von Zürich nach Walenstadt zwei Minuten früher in Walenstadt eintrifft, ist der Anschluss auf die S4 in Richtung Unterterzen den ganzen Tag inkl. Wochenenden und Feiertagen garantiert. Dadurch könnte auf die Busverbindung 80.444 total verzichtet werden. Wegen 10s wird z.T. der Anschluss verpasst. - RE an X.13 - S4 ab X.12 Das gleiche gilt für die Gegenrichtung: - S4 an X.46 - RE ab X.45 Dies wäre eine merkliche Verbesserung für die Anwohner am Walensee.</p>	<p>Eine frühere Abfahrt des RE aus Zürich HB ist aus streckenbelegungstechnischen Gründen (insbes. Abschnitt Zürich–Thalwil) nicht möglich. Leider kann der RE auf der Strecke zwischen Zürich und Walenstadt auch nicht um 2 Minuten beschleunigt werden. Ab 2025 wird der RE auch in Unterterzen halten.</p>
29	8883 Quarten	privat	80.444	<p>Quarten: Fehlende Anbindung an ÖV Quarten verfügt über keine Anbindung an den ÖV. Bei der Bürgerversammlung wurde mitgeteilt, dass beim Kanton eine Prüfung für eine öffentliche Buslinie inkl. Schulbusbetrieb vorliegt. Es ist mir als Bürger, Pendler und Familienvater ein grosses Anliegen eine Anbindung an den nächsten Bahnhof zu haben. Dies besonders aus ökologischen und raumplanerischen Aspekten. Dies ist für alle Bewohner (Kinder, Eltern, Pendler, alte Personen) eine merkliche Verbesserung.</p>	<p>Die Planungen zur neuen Buslinie zwischen Unterterzen und Oberterzen sind fast abgeschlossen. Die neue Buslinie 445 Unterterzen–Quarten–Oberterzen wird zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 eingeführt.</p>
30	8884 Quarten	privat	900	<p>Fehlender Halbstundentakt in Unterterzen: Am 26. September 2010 wurde dem Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 mit über 80% zugestimmt. Neun Jahre später verfügen diversen Gemeinden am Walenseeufer, insbesondere Unterterzen, immer noch nicht über die Anbindung an das ÖV-System im Halbstundentakt. Der Volksentscheid wurde bis heute nicht umgesetzt. Können Sie bitte diesen Entscheid bei der Verkehrsplanung berücksichtigen und umsetzen.</p>	<p>Mit der Einführung des RE-Halts in Unterterzen per 2025 ist Unterterzen mit der Bahn halbstündlich angebunden. Die Einführung des RE-Halts ist abhängig von Bahnausbauten im Rheintal und deshalb nicht früher umsetzbar.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

31	8885 Quarten	privat	900	Fehlender Anschluss in Ziegelbrücke: Der Anschluss von der S4 (ankommend von Richtung Unterterzen) in Ziegelbrücke mit Wechsel in die S25 Richtung Glarus ist nicht gegeben. S4 an X:30 - S25 ab X:30 Verschiebung der Abfahrt der S25 um zwei/drei Minuten. Dadurch könnte die Umsteigebeziehung garantiert werden.	Der sogenannte Eckanschluss S4 Richtung Sargans ↔ S25 Richtung Linthal kann erst ab Fahrplan 2023 umgesetzt werden. Voraussetzung dazu ist die Beendigung der Sanierungsarbeiten im Bommersteintunnel zwischen Unterterzen und Walenstadt und der damit zusammenhängenden Verminderung der Geschwindigkeit.
32	8754 Netstal	privat	900	Gemäss Fahrplanentwurf 2020 bleiben die schlechten Anschlüsse zwischen Glarus und Graubünden (RE, S6) bestehen, resp. die S4 und S25 haben weiterhin keine Anschlüsse in Ziegelbrücke. Auch die RE fahren teilweise dem Walensee entlang nur mit reduziertem Tempo, da ein Gegenzug zwischen Mühlehorn und Murg Vorfahrt hat und die Strecke bis auf weiteres nur eingleisig bleibt. Das hat gemäss meinen Erlebnissen schon dazu geführt, dass der RE 5 Minuten zu spät in Ziegelbrücke war und ich musste in gut 1 Minute unten durch springen, dass ich die S6 nach Schwanden noch erreichen konnte, welche nur kurz wartet. Solche Anschlüsse sind für Familien mit Kindern, ältere Menschen, Kunden und Kundinnen mit Velos oder viel Gepäck nicht erreichbar. Die fehlende Doppelspur am Walensee ist die Ursache für viele Verspätungen und langsames Fahren, damit ein Zug nicht vor Signal kommt in Mühlehorn. Auch die Zukunft, wie ich im Referenzkonzept 2025 gesehen habe, verheisst nichts Gutes. Ab Ende 2025 sollten die RE neu in Unterterzen, Flums und Maienfeld halten. So wird der RE noch langsamer und unattraktiver zwischen Ziegelbrücke und Chur. Selbst wenn die Anschlüsse in Ziegelbrücke gehalten werden können zwischen Glarnerland und Graubünden, wird der RE aus Kundensicht zum gefühlten Bummelzug und die Fahrzeiten werden auch länger und unattraktiver. Ich gehe davon aus, dass so mehr potenzielle Kunden und Kundinnen lieber das Auto nehmen, da es schneller geht. Positiv am Referenzkonzept 2025 finde ich, dass die IR Chur–St. Gallen in St.Margrethen gute Anschlüsse auf den EC nach München, resp. von München haben. Leider ist beim IR Chur–St. Gallen auch ein zusätzlicher Halt in Maienfeld geplant, was ich nicht als positiv erachte. In diesem Zusammenhang habe ich folgende Fragen an Sie: Setzt sich der Kanton St. Gallen für halbstündliche Anschlüsse in Ziegelbrücke zwischen Glarus und Chur ein? Warum machen die Kantone GR, SG und GL in Bern nicht mehr Druck, damit der Walensee doppelspurig ausgebaut wird, resp. die Geschwindigkeit zwischen Murg und Mühlehorn auf wenigstens 120 km/h oder mehr erhöht werden kann bis 2035? Ist es richtig, dass im neu ergänzten Ausbauprogramm bis 2035 (Bundesbeschluss von letzter Woche) der Doppelspurausbau am Walensee nicht enthalten ist? Vielen Dank für Ihre Antwort und ihren Einsatz für den ÖV.	Der sogenannte Eckanschluss S4 Richtung Sargans ↔ S25 Richtung Linthal kann erst ab Fahrplan 2023 umgesetzt werden. Voraussetzung dazu ist die Beendigung der Sanierungsarbeiten im Bommersteintunnel zwischen Unterterzen und Walenstadt und der damit zusammenhängenden Verminderung der Geschwindigkeit. Auf die weitergehenden Fragen zu AS2025/35 kann im Rahmen des Fahrplanverfahrens nicht eingegangen werden.
33	9014 St.Gallen	privat	870	Es ist wieder Zeit der Vernehmlassung im Hinblick auf die nächste Fahrplan-Periode im Dezember 2019. Mit Ernüchterung stelle ich fest, dass alles beim Alten bleibt. Man ist an die drei Standard-Argumente bezüglich Änderungen erinnert: Das haben wir immer so gemacht Das haben wir noch nie so gemacht Da könnte jeder kommen. 1. Die Anschlüsse von SG Haggen über SG HB nach Teufen–Gais–Appenzel sind unverändert schlecht. Dies gilt auch für die Rückfahrt. 2. Es gibt nach wie vor ab SG Haggen keine Züge ohne Umsteigen nach Romanshorn bzw. Kreuzlingen und Konstanz. 3. Die Abendzüge von SG HB nach SG Haggen lediglich im Stundentakt sind ein unverändert unbefriedigendes Angebot. 4. Der Regio-Express nach und von Konstanz soll in SG Haggen halten. Damit wären viele Anschlüsse in St. Gallen gewährleistet. Wenn der Bäcker das Brot, das mir besonders gut schmeckt nicht mehr anbietet, dann gehe ich eben zu einem andern Bäcker. Beim öv kann ich dies leider nicht, noch nicht! Ich danke Ihnen im Voraus, wenn Sie sich für die Anliegen des zunehmend bevölkerten Quartiers Haggen erfolgreich einsetzen.	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Gübsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastruktureutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend. Für die Reise von St.Gallen Haggen nach Appenzel besteht stündlich eine gute Verbindung via Herisau, für die Reise von Haggen nach Teufen besteht in der Hauptverkehrszeit eine stündliche Verbindung über St.Gallen. Die Umsteigezeiten sind jeweils in beide Richtungen kurz. Zu den übrigen Zeiten sind die Übergangszeiten zu lange. Es wird angestrebt, dass die guten Verbindungen halbstündlich und auch tagsüber angeboten werden können.
34	9464 Rüthi	privat	80.301	Wäre gut, wenn der Railjet ab Zürich in Buchs SG auch Anschluss auf den Bus nach Rüthi SG hätte. Der Zug fährt ein und der Bus fährt ab, nicht richtig gut. Dann der Anschluss nach Romanshorn via Arbon wäre auch gut in Rorschach wie es bis zum Fahrplan 2018 war.	Die Buslinie 300 Buchs–Altstätten macht auch in Oberriet und Altstätten Stadt Anschlüsse. Bei einer späteren Abfahrt gingen diese Anschlüsse verloren. Reisenden aus Zürich wird empfohlen, per IC3 (Abfahrt 3 Minuten vor dem RailJet) mit Umstieg in Sargans auf den IR13 nach Buchs zu reisen. Dann besteht ein schlanker Anschluss auf die Buslinie 300 nach Rüthi. Mit dem Fahrplan 2019 verlängerte sich in Rorschach die Übergangszeit zwischen der S4 und der S7. Der Grund dafür ist die Drehung der S7 um 15 Minuten, was schlanke Anschlüsse in Romanshorn auf den Fernverkehr gewährleistet. In Rorschach besteht momentan stündlich ein schlanker Anschluss zwischen der S7 und dem REX. Für Verbindungen ins Rheintal ist dieser Anschluss attraktiver zu werten als der Anschluss auf die S4.



36	9602 Bazenheid	privat	881	<p>Schon seit vielen Jahren bin ich eine treue SBB-Kundin und bin begeistert von diesem Unternehmen. Freie Fahrt in der ganzen Schweiz zu fast jeder Zeit zu geniessen ist wirklich ein Luxus. Im Dezember 2018 wurde nun aber der neue Fahrplan der SBB umgesetzt. Es gab einige Veränderungen, die das tägliche Pendeln gewisser SBB-Kunden beträchtlich verändert hat. Auch ich bin eine davon und meine tägliche Reisezeit hat sich um 40 Minuten erhöht. Doch sind diese 40 Minuten nicht eine Verlängerung der Fahrzeit des Zuges, sondern reine Aufenthaltszeit am Bahnhof Wil. Der Zug von Bazenheid trifft jeweils 00:58 und 00:28 am Bahnhof Wil ein. Der Anschlusszug nach Gossau/ St.Gallen fährt aber entweder 00:56/00:26 oder 00:19/00:49 vom Bahnhof Wil ab. Somit wird klar, dass hier kein direkter Anschluss möglich ist. Bei der Rückfahrt von St.Gallen/ Gossau geht es ähnlich zu und her. Die Ankunft in Wil ist jeweils um 00:33/00:03 oder 00:12/00:42 möglich. Der Zug Richtung Toggenburg (Bazenheid) fährt allerdings 00:02/00:32 ab dem Bahnhof Wil. Die Folgen davon sind 30 Minuten früher aufstehen und 30 Minuten später nach Hause kommen. Ich persönlich finde diese Fahrplanänderungen verheerend. Gewiss ist es nicht einfach für alle SBB-Kunden eine optimale Zugverbindung zu schaffen. Allerdings finde ich die Veränderung von +40 Minuten Reisezeit pro Tag zu viel und ich bin mir sicher, dass noch viele andere Kunden meine Meinung mit mir teilen! Ob dieses Anliegen nun eine Wirkung auf einen neuen Fahrplan ausübt, ist ungewiss. Doch „wer nicht wagt der nicht gewinnt“! Herzlichen Dank und freundliche Grüsse</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich.</p> <p>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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden.</p> <p>Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrlage, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.</p>
37	9602 Bazenheid	privat	881	<p>Wenn jemand mit dem Regionalzug von Bazenheid kommt, und in Wil SG Zuganschluss in Richtung St. Gallen braucht, ist es nicht mehr vorhanden, und muss in Wil SG mehr als 20 Minuten warten. Ausserdem ist es unnötig, dass jetzt auch die Schnellzüge in Oerlikon anhalten müssen, obwohl in Zürich Flughafen Anschluss nach Oerlikon besteht. Am besten macht man die ganze Fahrplan wieder rückgängig, wie 2017, dann stimmt alles wieder.</p>	<p>Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. Weitere Züge sind auch in den Hauptverkehrszeiten leider nicht mehr möglich.</p> <p>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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden.</p> <p>Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrlage, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.</p>
38	9404 Rorschacherberg	privat	880	<p>Wir arbeiten bei der SBB und könnten mit dieser Verbindung öfters auf das Auto verzichten, da einige Dienste zwischen 5.00 und 5.30 beginnen. Es gibt noch mehr Personen aus unserer Region, die eine solche Verbindung mit Anschluss auf den IC 706 begrüßen würden. (frühere Verbindung zum Flughafen)</p>	<p>Der Kanton SG hat die Einführung dieser Verbindung auf den Fahrplan 2020 geprüft und wird dies auch in den Folgejahren tun. Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben bezüglich der Wirtschaftlichkeit vor. Die S3 würde bei Aufnahme der Frühverbindung die für einen Ausbau nötigen Kriterien knapp nicht erfüllen. Das Angebot kann nicht bestellt werden.</p> <p>Für Reisende ab Rorschach, die bereits um 6.00 Uhr in Winterthur, 6.15 Uhr am Flughafen oder um 6.30 Uhr in Zürich HB sein wollen (samt der jeweiligen Anschlüsse) besteht bereits um 4.54 Uhr ab Rorschach eine Verbindung mit der S7 via Romanshorn–Weinfelden.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

39	9602 Bazenheid	privat	881	Seit 2019 ist kein direkter Anschluss für die Strecke Bazenheid - Rorschach via Wil mehr gegeben. Das heisst für viele --> Am Morgen 30 min früher den Zug nehmen und 28 Minuten in Wil warten (Für mich am Morgen 30 min die ich früher aus dem Haus muss als früher). Bei der Rückkehr noch einmal 20 - 29 min Aufenthalt in Wil. Das sind für mich auf eine Arbeitswoche 5 h Aufenthalt in Wil. Der Zug Wattwil - Wil könnte um wenige Minuten verschoben werden, damit man den Anschlusszug erwischt.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. 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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden. Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrlage, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.
42	9630 Wattwil	privat	870	Zug 05:33 Wattwil ab nach Rapperswil an 05:57 fehlt! Sollte mindestens Montag bis Freitag verkehren (Pendler!) Zug Freitag und Samstag Rapperswil ab 00:03 nach Wattwil fehlt ebenfalls im Entwurf und ist dringlich!	Beide Züge fehlen fälschlicherweise im Fahrplanentwurf. Die Züge verkehren auch im Jahr 2020, derjenige um 0.03 Uhr ab Rapperswil verkehrt neu bis St. Gallen anstatt nur bis Wattwil.
43	Grub SG	IG Postauto Grub SG	80.120	Erschliessung Grub SG. Folgende Punkte haben aus unserer Sicht noch Klärungsbedarf: • Kurs wochentags ab St. Gallen 18.15 Uhr, bestehend, ist als neu markiert – bleibt dieser erhalten? • Kurs wochentags ab St. Gallen 18.27 Uhr, als bestehend aufgeführt - wird dieser neu eingeführt? • Wichtig: Schliessung der 1 ½ h Taktlücke zwischen 19.58 Uhr und 21.26 Uhr von Montag bis Freitag. Da dies ein grosses Bedürfnis ist, halten wir an unserer Forderung fest. Gerne erwarten wir ihren definitiven Umsetzungsentscheid unter Berücksichtigung unserer erwähnten Korrekturen. Somit sind weitere Schritte auf dem Weg zur Vollerschliessung von Grub SG getan, was nach wie vor unser Ziel ist.	Der Kurs um 18:15 Uhr ab St.Gallen verkehrt neu auch über Grub SG. Der Kurs 18.27 Uhr ab St.Gallen verkehrt wie bis anhin über Grub SG. Die 1.5h Taktlücke in Grub SG am Abend wird geschlossen. Der Kurs 19:57 Uhr ab St.Gallen bedient Grub SG neu um 20:26 Uhr.
44	8893 Hochwiese - Flums	privat	80.441	Guten Tag, Es wäre sinnvoll wenn die Linie 441 bereits um 04.33 Uhr (ab Tannenboden Dorf) nach Sargans verkehren tät. Grund: Erste Frühverbindungen ab Sargans (05.30 Uhr-Spinne) nach St.Gallen, Zürich, Chur könnte erreicht werden. Mo–Fr Besten Dank für das möglichmachen.	Die Buslinie 441 wird im Verlauf des Jahres 2020 überprüft. Dabei werden auch die Betriebszeiten betrachtet.
45	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz	730	S16 Frühverbindung Rapperswil–Zürich–Zürich Flughafen Antrag: Gegenüber heute (früheste Verbindung Flughafen an 05.59) soll eine frühere Verbindung geführt werden, mit einer Ankunftszeit vor 05:30 Uhr, damit Flughafenangestellte ihren Arbeitsplatz mit öV erreichen können und die Fluggäste die Frühabflüge. Begründung: Das Bedürfnis ist ausgewiesen und wurde wiederholt an die IGöV herangetragen. Frage: Warum ist im Fahrplanfeld 730 neu für die S16 Zürich HB an 05.44 die Ankunft in Zürich Flughafen 05.59 nicht eingetragen? Auch bei den späteren Verbindungen der S16?	Das AöV beantragte beim ZVV frühere Verbindungen für die Region Rapperswil-Jona mit Anschluss zum Flughafen. Mit dem ZVV wurde abgesprochen, dass die Frühverbindungen aller Korridore und deren Anschlüsse gesamtheitlich auf den Fahrplan 2022 (Fahrplanverfahren 2022/23) überprüft werden. Fahrplanpublikation: Die Bereiche mit den Anschlussverbindungen fehlten noch im Entwurf, werden in den Fahrplanfeldern aber dargestellt. Die gesamte S16 Rapperswil–Flughafen ist im Feld 800 S16 abgebildet. Für Anschlussverbindungen empfehlen wir den Online-Fahrplan www.sbb.ch .
46	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz	850/852	Fahrplanfeld 850 Gossau-St. Gallen bzw. 852 Weinfelden-St. Gallen Antrag: Einführung des integralen Halbstundentakts der S5 Weinfelden-St. Gallen, vor allem auch zur besseren Anbindung der Stadtbahnhöfe St.Gallen Winkeln und St. Gallen Bruggen. Begründung: Der Forderung nach einem Viertelstundentakt der S-Bahn Gossau -St. Gallen kann so kurzfristig mindestens in einem ersten Schritt entgegengekommen werden. Durch den Halbstundentakt der S5 ergeben sich für St. Gallen Winkeln 4 Abfahrten pro Stunde, allerdings in schlechtem Takt, für St. Gallen Bruggen ergibt sich immerhin ein Halbstundentakt anstelle des Stundentakts, wie er heute während längeren Tageszeiten besteht. Die weitergehende Forderung nach dem Viertelstundentakt ist zusätzlich aktuell durch den Umstand, dass durch die Instandsetzung der Stadtautobahn auf der ganzen Strecke St. Gallen Winkeln bis St. Gallen Neudorf von 2019 bis 2027 regelmässig mit Stau zu rechnen ist und der MIV deutlich reduziert werden sollte. Der Viertelstundentakt ist eine Chance, Pendlerinnen und Pendler während dieser langen Bauphase und dann darüber hinaus zum Umsteigen auf den öV zu gewinnen.	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GÖV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden.
47	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz		IC-Halbstundentakt Sargans–Zürich	Ein integraler Halbstundentakt der IC Zürich-Sargans(-Chur) kann erst mit Abschluss der im Rahmen des AS 2025 vorgesehenen Ausbauten der Infrastruktur umgesetzt werden. Der Abschluss der Bauarbeiten ist per Dezember 2024 vorgesehen.
48	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz		Durchbindung S3 (SG) mit S3 (Vorarlberg) in St.Margrethen	Der Wunsch nach einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung ist sowohl auf Seite Schweiz als auch Österreich gegeben. Zur Verknüpfung der beiden Linien fehlen momentan mehrere Minuten Fahrzeit. Die beteiligten Länder und Transportunternehmen arbeiten momentan an Lösungen, wie die verschiedenen Linien in den verschiedenen Ausbausritten aufeinander abgestimmt werden können.



49	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz		Frühverbindung ab Rorschach mit Anschluss in St. Gallen an den IC 706 St. Gallen ab 5.04	Der Kanton SG hat die Einführung dieser Verbindung auf den Fahrplan 2020 geprüft und wird dies auch in den Folgejahren tun. Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben bezüglich der Wirtschaftlichkeit vor. Die S3 würde bei Aufnahme der Frühverbindung die für einen Ausbau nötigen Kriterien knapp nicht erfüllen. Das Angebot kann nicht bestellt werden. Für Reisende ab Rorschach, die bereits um 6.00 Uhr in Winterthur, 6.15 Uhr am Flughafen oder um 6.30 Uhr in Zürich HB sein wollen (samt der jeweiligen Anschlüsse) besteht bereits um 4.54 Uhr ab Rorschach eine Verbindung mit der S7 via Romanshorn–Weinfelden.
50	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz		Kritik gibt es an der schlechten Abstimmung der S-Bahnen im Raum St. Gallen, als Beispiel die Verschlechterung gegenüber der bis 2018 guten Verbindung mit der S8 ins Toggenburg.	Der Kanton SG führt momentan eine Erfolgskontrolle zur S-Bahn durch. Das künftige Nachfragepotential wird ermittelt. Darauf aufbauend ist eine Neukonzeption geplant. Das Resultat wird spätestens 2023 dem Kantonsrat vorgelegt.
51	9300 Wittenbach	IGöV Ostschweiz		Weiterhin betrifft die Kritik die bekannten Probleme mit den Anschlüssen in Wil.	Zwischen Winterthur und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrlage - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Durch den im Fahrplan 2019 ausgebauten Fernverkehrs-Fahrplan und die Sicherstellung der Güterzugs-Trassen wurde der S-Bahn-Verkehr beeinflusst. Das hatte zur Folge, dass die S1 Wil–St.Gallen im Halbstundentakt mit Abfahrt jeweils um xx.19 und xx.49 in Wil SG verkehren muss und dies auch im Fahrplan 2020 der Fall ist. 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. Die Fahrlage des IR 13 kann daher nicht verschoben werden. Die Züge zwischen Wattwil und Wil können nicht verschoben werden, weil sie einerseits im Knoten Wattwil eingespannt sind und andererseits, bei veränderter Fahrlage, die Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Wattwil und Wil fehlen.



Amt für öffentlichen Verkehr

52	9001 St.Gallen	HEV St.Gallen	<p>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 Fahrplan 2020 beurteilt.</p> <p>Mit der Publikation der künftigen Fahrpläne im Internet hat Ihr Amt uns die Gelegenheit gegeben, zum Fahrplanentwurf 2020 Stellung zu beziehen. Wie im Vorjahr nehmen wir in unserer Stellungnahme hauptsächlich Bezug auf die Linien 850, 852, 870, 880 und 881 sowie die Linien 80.00x ff (Städtisches Busnetz). Wir müssen leider feststellen, dass trotz der erheblichen Kritik von verschiedenen Gruppierungen am öV-System der Kantonshauptstadt mit dem Fahrplanentwurf 2020 keinerlei erkennbare Verbesserungen erreicht werden. Das mangelnde Zusammenspiel von Fernverkehr, innerstädtischem S-Bahn-Konzept und dem Verkehrsregime der städtischen Verkehrsbetriebe ist auch beim Fahrplanentwurf 2020 nach wie vor erkennbar.</p> <p>Die Kantonshauptstadt St.Gallen stagniert sowohl bei der Bevölkerungsentwicklung wie auch bei der Arbeitsplatzentwicklung im privaten Sektor, v.a. bei den unternehmensnahen Dienstleistungen. Dies wirkt sich immer stärker auch auf ihre Steuerkraft aus. Wir vermuten einen engen Zusammenhang zwischen den Verschlechterungen bei der Verkehrsanbindung über den öffentlichen Verkehr der letzten Jahre und der Stagnation im Wirtschaftszentrum unseres Kantons.</p> <p>Der HEV Stadt St.Gallen fordert das Amt für öffentlichen Verkehr auf, zusammen mit den zuständigen Planungsbehörden der Stadt St.Gallen über die Fahrplan-Gestaltung hinaus alle 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 ordentliche und ausserordentliche Planungsschritte sämtliche Abklärungen und Eingaben zu tätigen, damit die erwähnten Missstände im öffentlichen Verkehr unserer Stadt zielgerichtet behoben werden.</p> <p>Die Strategie des Amtes für öffentlichen Verkehr (und wohl auch des Stadtrats von St.Gallen), das innerstädtische S-Bahn-Netz zu vernachlässigen und dafür ein Überangebot an VBSG-Linien im Talboden zu bestellen, muss aufgegeben werden. Die Fahrzeiten von Bussen sind keine Alternative zu schnellen S-Bahnen. Bus-Konvois der VBSG, regionalen Anbietern und Postautos blockieren gerade zu Stosszeiten die Ein- bzw. Ausfallstrassen unserer Kantonshauptstadt und reduzieren so die Erreichbarkeit unserer Stadt. Gleichzeitig führt das Überangebot von VBSG-Linien zu einem hohen Anteil an Haltestellen mit einer tiefen Taktfrequenz (vgl. dazu unsere Studie Wohnstandort St.Gallen1). Dies führt zu einer Fehlallokation von städtischen und kantonalen Investitionen (zu hoher Fahrzeugbestand, unnötige Investitionen in Bushaltestellen und Fahrleitungssysteme, überdimensioniertes Busdepot etc.). Wir verstehen nicht, weshalb die vorhandenen Infrastrukturen (v.a. Stadtbahnhöfe) über ein funktionierendes S-Bahn-Netz nicht besser an den Fernverkehr gekoppelt werden. Hier ist rasches und konsequentes Handeln gefordert. Wir schliessen in der Zwischenzeit nicht mehr aus, mit eigenen Gutachten und Studien die Fehlentwicklungen beim öffentlichen Verkehr von St.Gallen sichtbar zu machen und so unseren Einfluss auf die öffentliche Diskussion zu erhöhen.</p> <p>Da mit dem Fahrplan 2020 keine erkennbaren Verbesserungen erreicht werden, verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme. Stattdessen verweisen wir auf unsere Anträge aus der Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2019 vom 15. Juni 2018, die nach wie vor Gültigkeit haben.</p> <p>Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.
----	----------------	---------------	---	----------------



Amt für öffentlichen Verkehr

53	9001 St.Gallen	HEV St.Gallen	850	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Antrag 3: Der neue IC 706 (Abfahrt St.Gallen 5:05 Uhr) ist von allen Stadtbahnhöfen durch geeignete SBahn-Verbindungen zu erreichen. Dies ist für den Arbeitsplatzstandort St.Gallen, aber auch für das Halten von gut ausgebildeten, national tätigen Fachkräften von strategischer Bedeutung.</p> <p>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 ICVerbindungen von/nach Zürich, wenigstens eine stündliche Direktverbindung nach Romanshorn sowie zumindest tagsüber ein Viertelstundentakt von/nach dem Stadtzentrum.</p> <p>Antrag 4: Das Potential der neuen Linien am Stadtbahnhof Haggen ist besser auszuschöpfen, insbesondere durch Halte des neuen Zugs Herisau–Konstanz.</p> <p>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.</p> <p>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. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Einleitung und Antrag 1: Die Zahl der möglichen Verbindungen ab Winkeln und Bruggen ist gut doppelt so hoch. Morgens und abends kann Zürich via St.Gallen halbstündlich und mit der kürzest möglichen Reisezeit erreicht werden Ab dem Fahrplan 2021 können die Verbindungen ganztägig stündlich und morgens und abends halbstündlich in der kürzest möglichen Reisezeit angeboten werden. Mittelfristige Optimierungsmöglichkeiten werden momentan geprüft und nach Abschluss der Arbeiten der kantonalen Politik vorgelegt.</p> <p>Antrag 2: Ab Fahrplan 2021 wird St.Gallen Bruggen halbstündlich durch die S1 und halbstündlich durch die S5 bedient. Die S5 erfüllt die Wirtschaftlichkeitsvorgaben gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV), weswegen am Nachmittag und am Wochenende nur ein Stundentakt bestellt werden kann. Die S1 erfüllt die Kriterien zur Wirtschaftlichkeit und verkehrt durchgehend von Montag bis Sonntag im Halbstundentakt.</p> <p>Antrag 3: Der Ausbau der Tagesrandverbindungen wird laufend geprüft. Massgebend für den Ausbau ist die Erfüllung der Wirtschaftlichkeitskriterien.</p> <p>Antrag 4: Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Nötig wäre ein Doppelspurausbau zwischen Günsensee und St.Gallen Haggen. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieses Angebot kann infrastruktureutral eingeführt werden. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.</p> <p>Rückmeldung 2.4: Ein Teil der Stadtbushlinien (bspw. 1 und 2) überlagert sich, um innerstädtisch auf den frequenzstarken Achsen einen idealen Takt anbieten zu können. Entsprechend können nicht sämtliche Linien auf die Verkehrszeiten des Fernverkehrs ausgerichtet werden. Durch die hohen Taktdichten am Tag sind die Anschlüsse eher nebensächlich. Beim ausgedünnten Angebot am Abend wurden auf den Fahrplan 2019 die Anschlüsse vom Fernverkehr aus die Stadtbusse verbessert.</p>
54	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	850	<p>Im Anschlussfeld sollen in Zürich HB und Zürich Flughafen die Fahrzeiten aufgeführt werden. Weiter sollen die Bahnhöfe Zürich Oerlikon und Zürich Stadelhofen in das Anschlussfeld aufgenommen werden.</p>	<p>Umsetzung durch Transportunternehmen in Prüfung.</p>



55	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	850	Die St.Galler Bahnhöfe Bruggen und Winkeln sollen im Viertelstundentakt bedient werden. Insbesondere in Richtung Zürich haben sich die Anschlüsse seit dem Fahrplan 2019 verschlechtert.	Zwischen Gossau und St.Gallen teilen sich der Fernverkehr, der Güterverkehr und die S-Bahn-Züge die beiden vorhandenen Geleise. Die Fahrpläne der zeitweise vier Fernverkehrszüge pro Stunde sind durch das nationale Fahrplankonzept und die Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Güterverkehr profitiert seit einer erfolgten Gesetzesänderung von einer höheren Priorität. Die Fahrpläne - auch der Güterzüge - ist durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt. Die S-Bahnen nutzen die verbleibenden Trassen. Im Fahrplan 2021 werden die Verkehrszeiten der S1 leicht geschoben und Bruggen halbstündlich zusätzlich durch die S1 bedient. Die Verteilung zwischen S5 und S1 wird leicht verbessert. Mittelfristig wird eine Bedienung im Viertelstundentakt angestrebt.
56	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	870	Der Bahnhof St. Gallen Haggen soll ab St.Gallen wieder im Viertelstundentakt bedient werden. Im Umkreis dieses Bahnhofs befinden einige Industriebetriebe in Fusswegedistanz. Damit wird der öffentliche Verkehr für diese Pendler wieder attraktiver.	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Gübsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastrukturneutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GÖV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.
57	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	900	Wir haben Kundenreaktionen erhalten. Der Anschluss in Sargans vom IC 5xx aus Zürich an den IR 32xx bei Verspätungen des IC nicht gewährleistet ist. Aus diesem Grund sollen die Züge Richtung Rheintal 1–2 Minuten in Sargans später abfahren.	Eine spätere Abfahrt der IR13 in Sargans in Richtung St.Gallen, bedeutet eine spätere Ankunft des IR13 in Sargans aus Richtung St. Gallen und damit den Anschlussbruch an den IC3 nach Zürich. Die IR13 kreuzen sich im Bahnhof Altstätten SG. Eine Kreuzung auf der Strecke ist infolge der einspurigen Linie nicht möglich. Des Weiteren hätte ein späteres Verkehren der IR13 ab Sargans auch Auswirkungen auf die S4 im Raum Heerbrugg–St.Margrethen, ebenfalls auf Grund der einspurigen Linie. Zudem gibt es weitere Kreuzungskonflikte mit dem Güterverkehr. Eine spätere Abfahrt des IR13 in Sargans ist daher nicht möglich.
58	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	900	Am Schluss des Fahrplanfelds 900 ist die Zeichenerklärung 14 missverständlich: "(6) vom 21.12.–10.4. sowie 10.4." Die Ankunftszeit der IC 573, 577, 593 und 585 in Sargans zur Minute 31 statt 32 (15:31, 17:31, 20:31, 21:31) macht für uns keinen Sinn und dürfte in den meisten Fällen ausser einer um 1 Min. erhöhten Verspätung keine Auswirkungen haben.	Kenntnisnahme.
59	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	900	Der IC 587/597 soll um eine Stunde später gelegt werden. Als Ersatz soll der NJ 467 für Reisende im Binnenverkehr freigegeben werden. In Sargans soll ein Anschluss an den Zug 12287 hergestellt werden. Somit entsteht eine zusätzliche Spätverbindung zwischen Zürich und Chur.	Die zu erwartende geringe Nachfrage rechtfertigt nicht die Einlegung eines IC ohne Zwischenhalte um 22.37 ab Zürich. IC 587/597 sind zudem Teil des in der FV-Konzession vorgegebenen Angebotes. Mit den RE 3491 und 3493 bestehen Spätverbindungen, die Anschlüsse aus der 22- und 23-Uhr-Spinne in Zürich abnehmen und zudem alle Halte zwischen Sargans und Chur bedienen. NJ 467 wird ausser Takt geführt und ist nicht für Inlandreisende geöffnet, weil mit diesem Zug internationale Reiseketten angeboten werden. Bei jedem Abwarten eines Anschlusszuges oder Vorplanabfahrten in Zürich wegen Bauarbeiten bei den SBB oder im Ausland, würde der Anschluss an die S12 12287 nicht hergestellt werden können.
60	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	80.004	Zur besseren Merkbarkeit soll Kurs 4047 am Samstag im Takt Wittenbach ab 8.02 statt 8.00 verkehren (gleicher Takt wie an Werktagen).	Generell sind auf den Linien 3 und 4 die Fahrzeiten sehr knapp gehalten, tendenziell werden die Zeiten für einzelne Abschnitte daher eher ausgeweitet. Zudem findet am Samstag zwischen 08.00 Uhr und 10.00 Uhr ein Taktwechsel statt. Eine spätere Abfahrt in Wittenbach, Bahnhof würde ein Kurzwenden in Abtwil SG, St.Josefen verunmöglichen. Dadurch entstehen Zusatzkosten, die vorderhand zu vermeiden sind.



Amt für öffentlichen Verkehr

61	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	80.151	Während den Randstunden Montag–Freitag ab 21.30 Uhr, Samstag ab 18.20 Uhr soll nach dem Sonntagsfahrplan gefahren werden. Dies hat den Vorteil, dass in Gossau SG die Bahnanschlüsse aus beiden Richtungen erreicht werden. Nach heutigem Fahrplan ist dies nur in Richtung St. Gallen der Fall.	Am Sonntag verkehrt die Linie 151 mit verkürzten Fahrzeiten. Die Anpassung abends ab 20.20 Uhr ist möglich und wird mit dem Fahrplan 2020 angepasst.
62	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	80.151	Im Fahrplanfeld Samstag ohne allg. Feiertage sind folgende Druckfehler vorhanden: Es sind einige Kurse mit 4 gekennzeichnet (gemäss Zeichenerklärung für Donnerstag) Diese sollen, falls sie am Donnerstag verkehren, aus dem Samstagsfahrplan gelöscht werden. Einige Kurse sind mit der Zahl 15 (gemäss Zeichenerklärung „Fährt am Samstag ohne allg. Feiertagen“). Diese Zahl erübrigt sich, da es sich hier um den Fahrplan „Samstag ohne allg. Feiertage“ handelt	Die Druckfehler im Fahrplan werden auf den 2020 angepasst.
63	9300 Wittenbach	Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz	80.200	In diesem Fahrplanfeld ist nicht mehr ersichtlich, dass in Wittenbach ein Anschluss mit der S8 aus St.Gallen besteht. Dieser Fehler muss behoben werden.	Auf dieses Jahr hin wurde das Layout der Fahrplanfelder komplett überarbeitet. Der Anschluss wird auf dem definitiven Fahrplanentwurf wieder abgebildet.
64	9055 Bühler	privat	855	Der Anschluss auf den IC1 welcher um 08:25 Uhr ab St. Gallen abfährt kann am Morgen nur bis 08:20 Uhr erreicht werden. Anschliessend kommen die S21 von Appenzell jeweils um .25 in St. Gallen an, was bedeutet das man den IC1 und den IR13 nicht mehr erreichen kann. Man muss dann 29 Minuten in St. Gallen warten, was nicht kundenfreundlich ist.	Antwort durch den Kanton Appenzell Ausserrhoden.
65	8645 Rapperswil	privat	730	Sehr geehrte Damen und Herren Wir liegen nur 36 km vor den Toren von Zürich und kommen später nach Zürich als Reisende aus der Stadt Bern. Die Reisenden von St.Gallen sind auch früher am Flughafen Zürich. In Rapperswil-Jona sind wir natürlich auch vom Kanton Zürich abhängig. Ich hoffe Sie denken auch über die Kantonsgrenzen hinweg und können die Argumente dort auch gut mit der ökologischen Sicht platzieren. Winterthur erreicht Zürich sogar um 5:12 Uhr. Auf der Seelinie über Meilen sind die Umbauten in Herrliberg bald fertig, so bietet sich eine neue Ausrichtung der Frühzüge der S-Bahn Linien ab Rapperswil an. Dies wäre eine Gelegenheit, dies gemeinsam mit dem Kanton Zürich sofort anzugehen. Ich finde es ein Desaster, dass wir erst um 5:44 mit der S16 und mit der S 14 um 5:48 Zürich erreichen. Aus der Sicht des Öffentlichen Verkehrs würde sich eine Frühverbindung auf diesen gut frequentierten Linien lohnen, wie auch aus ökologischer Sicht könnten damit viele Autofahrten eingespart werden. Damit die Fahrzeuge vorhanden sind, könnte ja der Viertelstunden Takt von Rapperswil über Uster um einen Zug früher beendet werden. Ich bitte Sie dahin zu intervenieren, dass die erste S15 um 4:44 Uhr in Rapperswil abfährt und somit Zürich um 5:20 Uhr erreicht. Die erste S7 (ev. S16) dürfte um 4:40 Rapperswil abfahren und somit um 5:17 Zürich erreichen. Noch besser wäre eine S5, die um 4:30 Rapperswil verlässt und um 5:10. Es ist höchste Zeit, dass die grösseren Orte von Zürich, wie Wetzikon und Uster mit Rapperswil im Kanton SG eine Frühverbindung nach Zürich erhalten. Ich hoffe, dass der Kanton St. Gallen sich endlich auch für diesen Teil des Kantons auch einsetzt. Ich danke Ihnen vielmals für Ihren grossen Einsatz für den Öffentlichen Verkehr.	Das AöV beantragte beim ZVV frühere Verbindungen für die Region Rapperswil-Jona mit Anschluss zum Flughafen. Mit dem ZVV wurde abgesprochen, dass die Frühverbindungen aller Korridore und deren Anschlüsse gesamtheitlich auf den Fahrplan 2022 (Fahrplanverfahren 2022/23) überprüft werden.
66	9052 Niederteufen	privat	855	Von Teufen (genauer Sternen bei Teufen) erreicht man den Schnellzug nach Zürich nur am Morgen mit einer kurzen Wartezeit. Ansonsten erreicht man vor allem den IR13 oder IC5, was die Fahrtzeit nach Zürich um 18 min länger macht und eine 20% längere Fahrtzeit bedeutet.	Die Fahrpläne der AB sind so ausgelegt, dass damit die Hauptreiseströme bedient werden können. Leider lassen sich nicht sämtliche Reiseverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten planen. Richtung Zürich verkehren die Züge tagsüber gut 10 Minuten nach Ankunft der S21 Züge.
67	9052 Niederteufen	privat	855	Von Teufen (genauer Sternen bei Teufen) erreicht man den Zug nach Chur nur am Morgen mit einer kurzen Wartezeit. Ansonsten muss man eine Wartezeit von 29 min in Kauf nehmen, was die Fahrtzeit nach Chur um 24 min länger macht und eine 24% längere Fahrtzeit bedeutet.	Die Fahrpläne der AB sind so ausgelegt, dass damit die Hauptreiseströme bedient werden können. Leider lassen sich nicht sämtliche Reiseverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten planen. Richtung Rheintal verkehren die Züge tagsüber gut 10 Minuten nach Ankunft der S21. Dank der zusätzlichen Züge zur Hauptreisezeit am Morgen und am Abend können auch dann attraktive Anschlüsse von/nach Chur angeboten werden.
68	9052 Niederteufen	privat	855	Mit dem Voralpen-Express ankommend gibt es keinen guten Anschluss auf einen Zug der Appenzeller Bahnen, der alle Haltestellen bedient (z.B. Sternen bei Teufen). Man muss eine Wartezeit von 30 min in Kauf nehmen oder über Teufen fahren, was die Fahrtzeit im Vergleich zur Gegenrichtung (dieser Anschluss ist OK) um 13-19 min länger macht.	Reisende vom Voralpenexpress haben die Möglichkeit, den Schnellzug nach Niederteufen–Teufen–Appenzell zu nutzen. Mittelfristig ist geplant, zu dieser Zeit eine zusätzliche S-Bahn im Viertelstundentakt mit Halt an allen Stationen anzubieten. Ob dieser Zug bestellt werden kann, hängt von der Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten der Bestellerkantone ab.
69	9000 St.Gallen	KSSG	80.121	Mitarbeitende aus Speicherschwendi mit Sonntagsarbeit haben keine Möglichkeit mit dem ÖV pünktlich zum Frühdienstbeginn um 7 Uhr zur Arbeit zu kommen. 1. Kurs erreicht Kantonsspital erst um 07:09 Uhr sonn- und feiertags. Unserem Unternehmen ist es ein grosses Anliegen, Mitarbeitende zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen und wir gewähren finanzielle Anreize zum Kauf von Streckenabos.	Das Anliegen wird berücksichtigt. Am Sonntag (und an Feiertagen) verkehrt ein zusätzlicher Kurs mit Abfahrt um 6:00 Uhr ab Heiden Post. Dieser erreicht das Kantonsspital um 6:39 Uhr.
70	9220 Bischofszell	Gemeinde/Stadt Bischofszell	852	I Sachverhalt Auch gemäss Fahrplanentwurf 2020 ist vorgesehen, die S-Bahn-Linie S5 nur zwischen Weinfeld und Bischofszell Stadt durchgehend alle 30 Minuten verkehren zu lassen. Weiter nach St.Gallen fährt sie wie bisher halbstündlich nur von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten (05.00 Uhr bis 08.00 Uhr und 12.00 bis 19.00 Uhr). Grund dafür ist, dass sich der Kanton St.Gallen weiterhin nicht an einem Angebotsausbau der S5 beteiligt. Gemäss Art. 14 Abs. 2 der kantonalen Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VÖV / RB 710.51) «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: a) 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 Kanton St. Gallen werde aber die Situation auf der S5 beobachten. Sollte wider Erwarten die Nachfrage stark steigen, würde er «selbstverständlich prüfen, das Angebot zu verdichten». II Erwägungen Das bestehende Angebot ist unbefriedigend, eine Steigerung der Nachfrage unter diesen Voraussetzungen nicht zu erwarten. Im Gegenteil, die zeitweise «Sackgasse» in Bischofszell Stadt reduziert auf den verbleibenden halbstündlich betriebenen Kursen der S5 zwischen Weinfeld und Bischofszell Stadt die Benützung und schmälert damit auch den Kostendeckungsgrad auf dem Thurgauer Abschnitt der S5. Aktuelle Untersuchungen	Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt GöV) gibt Mindest- und Zielvorgaben zur Wirtschaftlichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs vor. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, kann kein Ausbau stattfinden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden. Auf den Fahrplan 2020 wird die Fahrlage der Buslinie 740 um 30 Minuten gedreht. Dadurch ergeben sich auch in den Zeiten mit nur stündlicher S1 (Mo-Fr am Morgen, Abend, Wochenende) halbstündliche Verbindungsmöglichkeiten zwischen Bischofszell und dem Fürstenland sowie Wil.



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>zeigen, dass der östliche Teil des Kantons Thurgau stark nach St.Gallen orientiert ist. Für Berufspendler und Auszubildende ist das heutige Angebot ausreichend, für das wachsende Segment des Einkaufs- und Ausflugsverkehrs ist das reduzierte Angebot am Abend und am Wochenende aber ungenügend. So fehlt es z. B. am Wochenende an guten Verbindungen Richtung Rheintal und Graubünden. Neu kommt hinzu, dass das Bundesamt für Strassen (Astra) ab dem Jahr 2021 die Autobahn zwischen Winkeln und Neudorf saniert, sodass es auf der innerstädtischen Strassenverbindung für einige Jahre zu grösseren Behinderungen kommen dürfte (vgl. Tagblatt vom 15. März 2019). Somit bestünde auch innerstädtisch ein Bedürfnis nach zusätzlichen schnellen Verbindungen auf der Ost-West-Achse. Mit einer zusätzlichen Verdichtung würde insbesondere auch der Stadtbahnhof St.Gallen Bruggen besser angebunden. Dem Kanton St.Gallen wird beantragt, von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV im Sinne eines Versuchs Gebrauch zu machen und die S-Bahn-Linie S5 auch zwischen Bischofszell Stadt und St.Gallen durchgehend alle 30 Minuten verkehren zu lassen. Dies z. B. für die Phase der Bauarbeiten auf der Stadtautobahn. Während dieser Zeit könnte beobachtet werden, ob sich das verstärkte Angebot insbesondere zwischen Gossau und St.Gallen bzw. innerhalb der Stadt auch in einer erhöhten Nachfrage niederschlägt.</p> <p>III Beschluss 1. Dem Kanton St. Gallen wird im Rahmen der Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2020 beantragt, den Fahrplan auf der gesamten Linie der S5 zwischen Weinfelden und St.Gallen zu einem durchgehenden Halbstundentakt zu verdichten. Dies zumindest im Sinne eines Versuchs, z. B. als flankierende Massnahme für die Phase der Bauarbeiten auf der Stadtautobahn ab dem Jahr 2021.</p>	
71	?	privat		<p>Sehr geehrte Damen und Herren. Natürlich werde ich die Vernehmlassungsphase auch dieses Jahr nutzen, da es wenigstens den Bruchteil einer Chance einer dringend benötigten Verbesserung im öV bietet. Vorerst anmerken möchte ich jedoch, dass die Möglichkeiten der Eingebenden von Verbesserungen durchaus als bescheiden zu bezeichnen sind. Ein Fahrplan wird mit dem grafischen Fahrplan geplant, für die Vernehmlassungen wird jedoch nur ein tabellarischer publiziert. Also wird die eigentliche Grundlage für Änderungsvorschläge schon mal vorsätzlich entzogen. Weitere Infos, wie z.B. die Streckentabellen, mit den Fahrgeschwindigkeiten, sowie Kreuzungsmöglichkeiten, sowie die Gleisbelegung in den Bahnhöfen, sowie eingesetzte Fahrzeuge und deren Beschleunigungs- und Bremsvermögen, wird überhaupt nie publiziert. Dabei gibt es keine legitime Rechtfertigung, diese Infos zurückzuhalten. All dies legt nahe, dass der Kanton das Vernehmlassungsverfahren als Alibi-Übung sieht, bzw haben will. Es wird überhaupt durchgeführt, weil eine gesetzliche Verpflichtung besteht, die Infos werden aber bewusst so spärlich gehalten, dass niemand genug Infos erhält um klar zu widerlegen, wenn der Kanton behauptet, etwas gehe nicht. Ich stelle fest, dass die öV Bestellung missbraucht wird, um Siedlungs- und Agglomerationspolitik zu betreiben. Orte die gemäss kantonalen Planungen keinen Zuwachs erhalten sollen, werden ganz bewusst abgehängt. Und dass auch, wenn es keiner anderen Region einen Vorteil dient. Diese Entwicklung ist äusserst tragisch. Erachten Sie daher dieses Mail als Petition, die mehr Transparenz, fairere Mitspracherechte bei öV Bestellungen, und vor allem Unterlassung von Siedlungspolitik durch öV Bestellungen fordert! Vielen Dank im Voraus für die Umsetzung.</p>	Kenntnisnahme.
72	?	privat	880	<p>Guten Tag. Gemäss Vergleich von Fahrplanausschnitten von 2012 und 2020 ergibt sich folgendes Bild: Der RE Rheintal-Express von 2012 hat dieselbe Fahrzeit von Rorschach nach Altstätten wie heutzutage der IR13. Vergleichen wir das Rollmaterial. Damals waren Re420 mit bis zu 10 Wagen unterwegs. Das ergibt eine Beschleunigung von $\leq 0.5m/s^2$. Heutzutage werden RABe 511 eingesetzt, mit $1.1m/s^2$. Zudem die Bombardier Pannfahrzeuge, zu denen ich leider keine Beschleunigungswerte habe, aber auch um $1m/s^2$ vermute, schliesslich werden sie ja von der SBB als beschleunigungsstark verkauft. Auf jeden Fall, zwischen Rorschach und Altstätten gibt es (inkl Halt in Rheineck bis 2012) 4 Anfahrvorgänge, womit sich bereits 2 Min gewinnen liessen. Dadurch könnte man zusätzlich zu Rheineck einen weiteren zusätzlichen Halt einführen, und würde die 21 Min zwischen Rorschach und Altstätten immer noch einhalten! Es gibt also überhaupt keine Berechtigung, den IR13 in Rheineck nicht halten zu lassen. Der Halt in Rheineck gehört wiederingeführt. Abfahrten in Rheineck sollen zur Minute 43 und 16 erfolgen.</p>	Das Angebot wurde gegenüber 2012 ausgebaut. Taktgebend für das Fahrplangefüge ist die einspurige Linie zwischen St.Margrethen und Sargans. Die Fahrzeit auf dem Abschnitt St.Gallen bis St.Margrethen wurde gegenüber 2012 um rund 5 Minuten reduziert. Ein Halt Rheineck würde in beide Fahrtrichtungen einen Zeitverlust bedeuten und Kreuzungskonflikte auf der Einspurstrecke St.Margrethen-Sargans auflösen (IR13 und S4). Durch diese Kreuzungskonflikte ergeben sich weitere Konflikte im Einspurabschnitt Rorschach-Goldach. Daher ist ein zusätzlicher Halt nicht möglich.
73	?	privat	880	<p>Sehr geehrte Damen und Herren. Die Reisezeiten Rheineck-Konstanz sind inzwischen wirklich schlecht. Heutzutage braucht man 70min mit 3 Mal umsteigen, vor 37 Jahren waren es noch 48 min mit 1mal umsteigen. Diese brachiale Verschlechterung liesse sich relativieren, durch die Einführung des zusätzlichen Halts des RE St.Gallen-Konstanz in SG St.Fiden, mit Anschluss auf die S4 aus dem Rheintal, könnte die Fahrzeit auf 54 min reduziert werden. Deshalb ist die Einführung dieses Halts sowohl sinnvoll als auch notwendig, und soll spätestens per Fahrplan 2020 umgesetzt werden. Vielen Dank im Voraus.</p>	Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber fahrplantechnisch leider nicht umsetzbar. Die S4 müsste hierzu 2 Minuten früher in St.Fiden ankommen und der RE 2 Minuten früher ab Herisau bzw. St.Gallen abfahren. Beides ist aufgrund von eingleisigen Streckenabschnitten nicht möglich und würde zudem zahlreiche Bahn- und Busanschlüsse abhängen. Zu bedenken ist, dass vor 37 Jahren ein wesentlich schlechteres Regionalverkehrsangebot bestand und die 48-minütige Verbindung im Gegensatz zu den heute mindestens stündlich bestehenden Verbindungen nicht ganz so oft und attraktiv angeboten werden konnte. Heute hingegen bietet das strukturierte S-Bahn-Angebot im Halbstundentakt (für Rheineck 1x/h mit der S3 mit kurzem Umstieg und 1x/h mit der S4 mit etwas längerem Umstieg) für eine Vielzahl von Relationen deutlich bessere und kürzere Verbindungen.
74	?	privat	870	<p>Guten Tag. Die Abfahrt des VAE wurde letztes Jahr auf 03 vorgelegt. Komplettsinnfrei, denn jetzt steht er jeweils einfach 4 min in Herisau rum. Deshalb ist die Abfahrt des VAE auf 06 zu verlegen. Die Abfahrt der S3 in SG St.Fiden ist auf 59 vorzulegen, womit eine Ankunft in SG um 01 ermöglicht wird. Zudem muss wieder der perrongleiche Umstieg sichergestellt werden. In Gegenrichtung ist der VAE oft verspätet, vorallem weil er in Herisau zu lange rumsteht, unter anderem weil die SOB dort manchmal Personalwechsel vornimmt. Diese sollte ihr verboten werden, sie kann ihr Personal während dem langen Aufenthalt in SG wechseln. Zudem kann die Abfahrt in Herisau auf 46 verlegt werden, womit die Ankunft in SG zur Minute 54 erfolgt. Die Abfahrt der S3 wird auf die Minute 59 verlegt, womit sie die perfekte Ausrichtung an der Symmetrieminute 0 erfährt. Des Weiteren soll die S3 durch die SOB gefahren werden. Im neuen Konzept werden ja zwischen SG und Rapperswil die neuen VAE Kompositionen durch einen 75m Flirt verstärkt. Dieser kann zwischen St.Margrethen und SG gleich die Leistung der S3 übernehmen, womit gar der Umstieg in SG entfällt. Falls die Bestellung nicht per Fahrplanwechsel von THURBO zu SOB gewechselt werden kann, sollte folgender Handel vorgenommen werden: Der SOB Flirt wird auf der S3 Strecke von einem Turbo Lokführer gefahren, und Turbo stellt der SOB zwei kleine GTW zur Verfügung (ebenfalls 75m), die sie auf S13 oder S40 der S-Bahn Zürich einsetzen. Vielen Dank für die Umsetzung dieser weitreichenden Verbesserung.</p>	Der Anschluss VAE-S3 kann aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (Trassenverfügbarkeit, Anschlüsse an anderen Bahnhöfen der S3 und VAE) nicht erreicht werden. Die Abfahrtszeit der S3 kann nicht weiter gegen hinten geschoben werden, da ansonsten die Wende in St. Margrethen nicht mehr möglich ist. Den Input nehmen wir für zukünftige Planungen gerne entgegen. Die Planung des zukünftigen Angebotes im Raum St. Gallen erfolgt in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten (SBB, Turbo, SOB, BAV, Kanton St. Gallen).
76	8877 Murg	privat	735	<p>Fahrplanfeld 735 - VAE Rapperswil 0003 - Uznach 0014 täglich statt nur am Wochenende Grund: tägliche Anbindung der S5 (ZVV) von Zürich-Uster-Wetzikon-Rapperswil an die S4 (SG) Uznach ab 0017 Richtung Sargans (täglich)</p>	Durch die Umsetzung der 1. Etappe Stadtbahn Obersee wird die S4 nach Rapperswil verlängert. Damit wird diese Lücke geschlossen. Aufgrund einer vor Bundesverwaltungsgericht hängigen Einsprache gegen den Doppelspurausbau Schmerikon-Uznach kann das Angebot frühestens per Fahrplan 2022 umgesetzt werden.



Amt für öffentlichen Verkehr

77	8877 Murg	privat	900	Fahrplanfeld 900 - kein Anschluss in den Abendrandstunden vom nationalen Vollstudententakt (Zürich HB 21 / 22 / 23 Uhr) nach Mühlehorn, Murg, Unterterzen, Mols	Tagsüber holen die schnelleren Verbindungen per S25/S4 in Zürich HB den Knoten zur Minute 30 mit circa 15 Minuten Übergangszeit ab. Der RE, der mit ähnlicher Übergangszeit den Knoten zur Minute 00 abholt, kann die Kunden nur tagsüber via Walenstadt per Bus 444 nach Mols, Unterterzen und Murg bringen. Ein Ausdehnen der Betriebszeiten der Linie 444 ist momentan nicht finanzierbar. Unterterzen wird ab Fahrplan 2025 durch den RE bedient. So wird Unterterzen ab dann auch am Abend Anschluss in Zürich HB ab dem Knoten zur Minute 00 erhalten.
78	8877 Murg	privat	900	Letzte Verbindung von Chur (+ Rheintal + FL) nach Mols - Unterterzen - Murg - Mühlehorn: Chur ab 2231, Sargans ab 2302. Spätere Verbindung wird erbeten, also Sargans ab 0002. Grund: Heimreise nach Konzert- und Kinobesuchen oder Arbeit.	Gemäss Angebotsstandards sind Murg, Unterterzen und Mols ausreichend mit der Bahn erschlossen. Spätere Verbindungen ab Sargans werden in künftigen Planungen dennoch geprüft.
79	St.Gallen	privat	870	Sehr geehrte Damen und Herren. Gerne möchte ich mich zum neuen Fahrplan äussern und mich an der Vernehmlassung zum neuen Fahrplan 2019/20 beteiligen. Ich bedauere es sehr, dass für den Bahnhof Haggen auch im neuen Fahrplan keine Verbesserungen vorgesehen sind. Die Verschlechterungen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sind massiv. Wir hatten bisher 4 Züge pro Stunde während der Stosszeiten. Momentan sind es noch drei, wobei die Anschlüsse in St.Gallen für mich äusserst ungünstig sind. Ich bin bis letzten Dezember täglich vom Bahnhof Haggen nach Wittenbach gefahren. Am Morgen jeweils mit dem 6:59 oder 7:14-Zug. Bis anhin dauerte die Fahrt 12 bzw. 14 Minuten. Mit dem Fahrplanwechsel benötige ich mit dem 6:59-Zug sage und schreibe 28 Minuten. Damit dauert mein Arbeitsweg mehr als doppelt so lange (+16 Minuten) wie bisher. Ich darf 16 Minuten (das ist länger als meine bisherige Fahrt dauerte) am Bahnhof St.Gallen auf den Zug warten. Der Zug um 7:14 wurde sogar ganz gestrichen. Auf dem Heimweg sieht es nur unwesentlich besser aus. Rein zeitlich wäre mit dem 6:59 ab SG Haggen ein Umsteigen auf den 7:04 nach Wittenbach möglich, wenn man auf demselben Perron umsteigen könnte. Leider kommt der Zug um 7:03 auf Gleis 5 an und der Anschluss nach Wittenbach fährt 7:04 auf Gleis 6, was wohl nicht reichen wird, da man zuerst durch die Unterführung muss. Vielleicht gibt es da eine Möglichkeit eines Gleiswechsels, damit der schnelle Anschluss nach Wittenbach gewährleistet ist. Der Bus ist auch keine Alternative, da er genau gleich lange oder noch länger benötigt nach Wittenbach, je nach Verkehrssituation auf den Strassen. Eine schnelle ÖV-Verbindung in die Stadt und die umliegenden Ortschaften ist das A und O für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Erstrebenswert wäre auch, wenn der Bahnhof SG-Haggen wieder mit 4 Zügen pro Stunde bedient werden könnte. Eine mögliche Variante wäre, dass der Regio-Express (Konstanz) in beiden Richtungen den Bahnhof SG Haggen bedienen würde. Wenn man bedenkt wie viele neue Wohnungen im Gebiet Bahnhof Haggen und Wolfganghof im Moment gebaut werden, ist es alles andere als verständlich, wenn das S-Bahn-Angebot abgebaut wird. Zumal, wie bereits erwähnt, der Bus in Punkto Komfort und Geschwindigkeit keine Alternative ist. Aufgrund der bestehenden Verschlechterungen habe ich dieses Jahr, zum ersten Mal seit über 20 Jahren, kein Ostwind-Abonnement mehr gekauft und fahre wieder des Öfteren mit dem Auto zur Arbeit.	Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden und die Direktverbindungen Herisau–Haggen–Wittenbach wieder angeboten werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend. Im bestehenden Fahrplan wurde der Anschluss von der S2 zur S82 und umgekehrt geprüft. Leider ist weder eine Gleisänderung, noch die auch dann nötige spätere Abfahrt der S82 zu den Minuten xx.05 oder xx.06 (es gilt grundsätzlich eine Mindestumsteigezeit von 3 Minuten) möglich. Die S82 muss zur Minute xx.04 ab St.Gallen abfahren, da sonst die Wendezeit in Wittenbach nicht ausreicht, um pünktlich zur Minute xx.24 wieder in St.Gallen (mit Anschluss zur S4 Richtung Wattwil) ankommen zu können. Zwischen St.Gallen Haggen und Wittenbach bestehen derzeit zur Hauptverkehrszeit zwei gute Verbindungen pro Stunde mit ca. 15 Minuten Fahrzeit: - mit der S81 nach St.Gallen, mit direktem Anschluss zur S8 - mit der S4 nach St.Gallen, mit direktem Anschluss zur S82 In der Gegenrichtung sinngemäss gegengleich.
80	9014 St.Gallen	privat/Stadtparlamentarierin	870	Linie 870 St. Gallen – Herisau vv - Die Züge 52xx („Konstanzer“) haben in St. Gallen Haggen zu halten. Begründung: Mit dem Halt dieser Züge ergibt sich für den Stadtbahnhof St. Gallen Haggen ein Viertelstundentakt und die Anschlüsse an den Fernverkehr in St. Gallen HB werden auf attraktive Weise verbessert. Die viel zu langsame, unzuverlässige Linie 7 der VBSG ist wegen zunehmender Überlastung der Oberstrasse als Folge des ungebremsten MIV keine Alternative und Anschlüsse werden zudem nicht abgewartet. Ausserdem wird in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs SG Haggen das Wohnungsangebot massiv ausgebaut.	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Gübsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastruktureutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.



Amt für öffentlichen Verkehr

81	9014 St.Gallen	privat/Stadtparlamentarierin	881	<p>Linie 881 St. Gallen – Wil SG vv - Die Züge 111xx(S 1) haben in St. Gallen Bruggen zu halten. Begründung: Seit dem Fahrplanwechsel 2018/19 halten keine S1-Züge mehr in Bruggen, es besteht grundsätzlich ein Stundentakt mit der „Sulgener-Linie“ (Züge 115xx), in der HVZ ein Halbstundentakt mit diesen Zügen. Ein Pendeln beispielsweise von Bruggen, mit einem stark entwickelten Siedlungsgebiet, nach Uzwil ist äusserst unattraktiv und mit dem ÖV viel zu langsam. Der Bus (Linien 151, 1 etc) ist keine Alternative, weil die Fahrzeiten viel zu lange sind und laufend mit Verspätungen infolge überbordendem MIV zu rechnen ist. Die S1, Abfahrt ab SG um xx.46 Uhr in Richtung Wil SG und ab Wil SG um xx.49 Uhr in Richtung SG kann problemlos entweder eine Minute früher in St. Gallen (Verkürzung des Stilllagers von derzeit 8 Minuten auf 7 Minuten) oder wie bisher ab Wil um xx.49 Uhr, mit Verkürzung des Stilllagers in St. Gallen in Richtung Romanshorn um eine Minute, verkehren. Dadurch ist der Halt in St. Gallen Bruggen ohne weiteres möglich, es braucht keine millionenschweren Ausbauten in der Sommerau, um wenigstens einen einigermaßen funktionierenden Halbstundentakt Gossau- St. Gallen vv über den ganzen Tag zu realisieren und die Verbindung SG Bruggen – Wil vv wieder attraktiv zu machen. Gerne erwarten wir die vorgeschlagenen Verbesserungen, um innerstädtische S-Bahnen attraktiv zu machen.</p>	<p>Die S1 wird ab Fahrplan 2021 halbstündlich in St.Gallen Winkeln und St.Gallen Bruggen halten. Im Fahrplan 2020 ist dies gemäss SBB Infrastruktur aufgrund von Abkreuzkonflikten im Bahnhof St.Gallen nicht möglich.</p>
82	9001 St.Gallen	HEV St.Gallen	881	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, folgende Verbesserungen beim Bahnangebot für die Stadt St.Gallen zu erwirken: Das mangelnde Zusammenspiel von Fernverkehr, innerstädtischem S-Bahn-Konzept und dem Verkehrsregime der städtischen Verkehrsbetriebe ist – sehr zu meinem Bedauern – auch beim Fahrplanentwurf 2020 nach wie vor erkennbar. 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 2020 in höchstem Masse unbefriedigend. Dass im Regionalzentrum St.Gallen Stadtbahnhöfe wie Bruggen und Winkeln mit fast 17'000 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. Würden 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. Im Fahrplan 2020 ist mindestens nichts von Verbesserungen zu verspüren. 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 zum öV und Langsamverkehr setzt, wird mit dieser Entwicklung ad absurdum geführt. Dass ausgerechnet die bevölkerungsmässig und in Bezug auf die Wohnbautätigkeit überdurchschnittlich wachsenden Quartiere Winkeln und Bruggen/Haggen, 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 abgewertet und ignoriert werden, ist unverständlich. Linie 881 St. Gallen–Wil SG: Die Züge 111xx(S 1) haben in St. Gallen Bruggen zu halten. Seit dem Fahrplanwechsel 2018/19 halten keine S1-Züge mehr in Bruggen, es besteht grundsätzlich ein Stundentakt mit der „Sulgener-Linie“ (Züge 115xx), in der HVZ ein Halbstundentakt mit diesen Zügen. Ein Pendeln beispielsweise von Bruggen, mit einem stark entwickelten Siedlungsgebiet, Richtung Westen (sämtliche Verbindungen) ist äusserst unattraktiv und mit dem ÖV viel zu langsam. Der Bus (Linien 151, 1 etc) ist keine Alternative, weil die Fahrzeiten viel zu lange sind und laufend mit Verspätungen infolge der sich gegenseitig behindernden Bus-Konvois zu rechnen ist. Die S1, Abfahrt ab SG um xx.46 Uhr in Richtung Wil SG und ab Wil SG um xx.49 Uhr in Richtung SG kann problemlos entweder eine Minute früher in St.Gallen (Verkürzung des Stilllagers von derzeit 8 Minuten auf 7 Minuten) oder wie bisher ab Wil um xx.49 Uhr, mit Verkürzung des Stilllagers in St.Gallen in Richtung Romanshorn um eine Minute, verkehren. Dadurch ist der Halt in St.Gallen Bruggen ohne weiteres möglich. Es bräuchte in diesem Fall auch keine millionenschweren Ausbauten in die Schieneninfrastruktur, um wenigstens einen einigermaßen funktionierenden Halbstundentakt Gossau–St.Gallen über den ganzen Tag zu realisieren und die Verbindung SG Bruggen–Wil wieder attraktiv zu machen. Gerade im Frühverkehr können Sitzungstermine von St.Gallen Bruggen/Winkeln aus in wichtigen Zentren wie Bern (nationale Gremien und Verbände), Basel (v.a. Mitarbeitende der Helvetia Gruppe) oder Luzern vor 8 Uhr nicht mehr erreicht werden. Gerade für Geschäftsreisende und Pendler wären solche Frühverbindungen essentiell. Zudem können über diese Verbindungen die frühesten Flugverbindungen beim Zürich Flughafen zu den europäischen Zentren wie London oder Frankfurt nicht mehr erreicht werden. Auch Ferienreisende und Reisegruppen nutzen diese Verbindungen, um nicht mit dem Auto anreisen zu müssen. Hier ist eine Lösung zu finden.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Gübsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastruktureutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend. Die S1 wird ab Fahrplan 2021 halbstündlich in St.Gallen Winkeln und St.Gallen Bruggen halten. Im Fahrplan 2020 ist dies gemäss SBB Infrastruktur aufgrund von Abkreuzkonflikten im Bahnhof St.Gallen nicht möglich.</p>
83	9001 St.Gallen	HEV St.Gallen	870	<p>Linie 870 St.Gallen–Herisau Die Züge 52xx („Konstanzer“) haben in St.Gallen Haggen zu halten. Mit dem Halt dieser Züge ergibt sich für den Stadtbahnhof St.Gallen Haggen ein Viertelstundentakt und die Anschlüsse an den Fernverkehr in St.Gallen HB werden auf attraktive Weise verbessert. Die viel zu langsame, unzuverlässige Linie 7 der VBSG ist wegen zunehmender Überlastung der Oberstrasse als Folge des stärker werdende MIV (da der öV im Westen von St.Gallen völlig versagt) keine Alternative und Anschlüsse werden zudem nicht abgewartet. Ausserdem wird in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs SG Haggen das Wohnungsangebot massiv ausgebaut. Gerne erwarten wir die vorgeschlagenen Verbesserungen beim Fahrplan 2020 umzusetzen, um innerstädtische S-Bahnen und den öffentlichen Verkehr in seiner Gesamtheit attraktiver zu machen.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden und die Direktverbindungen Herisau–Haggen–Wittenbach wieder angeboten werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

84	9472 Grabs	privat	880	Verbesserung der Verbindung Buchs–Zürich. An jenen Zeiten ohne RJ/EC könnte ein Anschluss durch die S4 an den IC/ICE in Sargans gewährleistet werden. Durch eine frühere Abfahrt der S4 in Buchs (:45), evt spätere Abfahrt in Sargans (:58->). In die andere Richtung könnte die S4 später abfahren da sie in Buchs 3 min steht. Die möglichen Zeiten entnehmen Sie der PDF-Datei. Die Umsteigezeit in Sargans beträgt beim IR schon nur 3 min. Es wäre also möglich. Besten Dank	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. Zudem müsste die S4 5 Minuten früher in Sargans ankommen, um den Anschluss an den IR Richtung Zürich zu ermöglichen. Dies lässt sich auch mit einer 2-minütigen früheren Abfahrt der S4 in Buchs wie vorgeschlagen nicht bewerkstelligen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 werden die Bauarbeiten für Doppelspurausbauten im St.Galler Rheintal abgeschlossen. Ab diesem Zeitpunkt kann der Anschluss von der S4 an den IC realisiert werden.
85	?	privat	80.226	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird in Heerbrugg der Schnellzug in Richtung Zürich mit Abfahrt 6.08 Uhr an das Postautonetz in Richtung Heiden angeschlossen. Es ist jedoch so, dass der erste Schnellzug nach Sargans, welcher Heerbrugg um 05.54 Uhr verlässt, vom Postautonetz von Heiden herkommend nicht angeschlossen ist. Das erste Postauto von Heiden trifft nämlich erst um 06.05 in Heerbrugg ein. Antrag Fahrplanbegehren: Es sei ab dem nächsten Fahrplanwechsel sicherzustellen, dass bereits der erste Zug von Heerbrugg Richtung Chur mit Abfahrt um 05.54 Uhr an das Postautonetz von Heiden nach Heerbrugg angeschlossen sei.	Der Anschluss auf den Fernverkehr Richtung St. Gallen wird grundsätzlich als wichtiger betrachtet. Dieser wird mit dem ersten Kurs auch erreicht. Der Kurs wurde ursprünglich als Leerfahrt vorgesehen und dann für Pendler nach St. Gallen geöffnet.
86	?	privat	900	Die Umsteigezeit für die Züge, welche den Bahnhof in Sargans um XX.28 Uhr in Richtung Zürich verlassen, ist mit drei Minuten einerseits viel zu knapp bemessen; andererseits muss diese Situation ganz klar als höchst unanständig und respektlos gegenüber den Reisenden bezeichnet werden. Für ältere Personen, solche mit Gehhilfen welcher Art (auch Rollstühle) sowie für Leute, welche nicht zu hundert Prozent fit sind, bedeutet diese stressige Umsteigen nach Ankunft des IRum XX.28 Uhr nicht nur eine Tortur sondern, 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: Lösungsvorschläge (gilt für sämtliche Züge Richtung Zürich): 1) Die Züge nach Zürich / Basel verlassen den Bahnhof Sargans nicht wie bis anhin um XX.28 Uhr sondern neu um XX.30Uhr. Diese Verschiebung um eine, respektive 2 Minuten ist fahrplantechnisch völlig problemlos umzusetzen. 2) Die Gleisbelegung von aktuell 2 soll endlich neu gestaltet werden. Dabei kommen die Gleise 3 und 4 in Frage. Meine Abklärungen und Erhebung haben nämlich ergeben, dass dies grundsätzlich möglich ist, wenn die SBB endlich Hand dazu bieten würden. Eine neue Gleisbenutzung ergibt nämlich eine Einsparung von mindestens 30 Sekunden. 3) Um den hier unter Punkt 1) formulierten Vorschlag umsetzen zu können, soll dieser Zug den Bahnhof Chur nicht mit XX.12 Uhr verlassen, sondern neu mit XX.10 Uhr. Auch mit einer neuen Abfahrzeit von XX.10 Uhr sind in Chur sämtliche Anschlüsse ausreichend gewährleistet.	Eine spätere Abfahrt der IC 3 Richtung Zürich ist leider nicht möglich, da die Züge ansonsten nicht rechtzeitig in die "Welle" der via Thalwil nach Zürich HB einfahrenden Züge aus Richtung Luzern und Gotthard einfädeln können. Ebenso kann der IR 13 nicht früher ab Chur verkehren, da er erst nach dem IC 3 abfahren kann. Dieser ist mit der Abfahrtsminute xx:09 so gelegt, dass gerade alle Anschlüsse von der RhB in Chur und Landquart abgenommen werden können. Eine frühere Abfahrt würde die Gefahr von Anschlussbrüchen aus Richtung St.Moritz–Albula in Chur und Davos in Landquart nach sich ziehen (was die beiden wichtigsten Anschlüsse dieses Zuges sind).
87	?	privat	900	Während der Zeit vom Oktober bis jeweils Ende März wird auf der Strecke Zürich–Chur mit Abfahrt XX.37 in Zürich ausnahmslos (sprich jeder Zug) zusätzliches Rollmaterial mitgeführt. Dabei werden bis zu sieben zusätzliche Personenwagen an der Spitze des Zuges angehängt. Die im letztgenannten Abschnitt formulierte Situation ist ebenfalls sehr häufig bei den Zügen, welche um XX.07 Uhr Zürich nach Sargans verlässt, vorzufinden. Diese Situation ist auch während Grossanlässen und verlängerten Wochenenden anzutreffen. Bei allem Verständnis: 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 erste 1. Klasse-Wagen hält frühestens bei der Migros an und dies bedeutet mindestens hundert Meter Fussmarsch. Für ältere Leute, solche mit Behinderung und solche mit Gehhilfen eine Unmöglichkeit den Anschluss .36 in St. Galler Rheintal zu erreichen. Meine telefonischen und mündlichen Interventionen bei den 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. Ich halte – mindestens was diese Situation anbetrifft – den Kundendienst höchst inkompetent. Lösungsvorschlag: 1) Das Rollmaterial wird in Zürich nicht an der Spitze des abgehenden Zuges angehängt, sondern am Schluss. Mit dieser Variante wären alle Probleme auf einen Schlag gelöst, wenn die SBB endlich einmal «dazu Hand bieten» würde. Diese Massnahme könnte bereits sofort umgesetzt werden.	Transportunternehmen nimmt Hinweis dankend entgegen.
88	?	privat	900	Nachstehend eine Feststellung, welche nach meiner Ansicht eine sehr wichtige Bedeutung hat (nach meiner Ansicht sogar matchentscheidend). Heute Abend habe ich festgestellt, dass der Zug um 18.28 Uhr Richtung Zürich den Bahnhof Sargans auf Gleis 4 verlassen hat (anstelle wie üblich Gleis 2). Somit ist nach meiner Ansicht der Beweis erbracht, dass es technisch möglich ist, dass dieser Zug auf Gleis 4 verkehren kann und somit mindestens 30 Sekunden Gewinn gibt beim Umsteigen. Bitte setzen Sie sich für diese Verbesserung ein; besten Dank.	Transportunternehmen nimmt Hinweis dankend entgegen.
89	9014 St.Gallen	privat	870	Der laufende Fahrplan brachte für unser Einzugsgebiet St.Gallen Haggen keine vergleichbaren Angebote wie in den Vorjahren. Statt mehr Zug für alle – wie immer in den Medien propagiert - brachte der jetzige Fahrplan eine markante, bekannte und viel kritisierte Verschlechterung. Das bestehende Busangebot vermag das fehlende Zugsangebot in keiner Art und Weise zu ersetzen. Gerade bei Spitzenzeiten in Abendstunden ist an Werktagen auf der Ost-Westachse mit Stau zu rechnen. Der Text auf den Bustafeln an den Haltestellen "Es ist bis 19 Uhr auf den Linien mit Verspätungen und Ausfällen zu rechnen" gehört fast zur täglichen Beschriftung. Schon von verschiedenen Anwohnern unseres Wohngebietes Haggen wurde angeregt, für den Regio-Express von und nach Konstanz in beide Richtungen einen täglichen Halt vorzusehen. Ich möchte diesen Wunsch mit Nachdruck unterstützen. Der Halt würde Lücken im bestehenden Angebot ausgleichen und auch Anschlüsse im Bahnhof St. Gallen auf das Fernverkehrsnetz Richtung Zürich und Chur optimal bewerkstelligen. Zudem würde bei einem Halt des REX das Umsteigen in St.Gallen für Fahrten Richtung Bodensee wegfallen. Die Region wäre somit, wie in früheren Jahren, besser mit dem öV zu erreichen. Auch die längere Umsteigezeit für die Anschluss S-Bahn würde wegfallen. Gesamthaft betrachtet würde der gewünschte Halt beträchtliche Verbesserungen im kommenden Fahrplan bringen und dem Versprechen "mehr Zug für alle" gerecht werden. Für Ihre Mühe und Ihr Verständnis für unser Anliegen danke ich bestens und hoffe, dass das berechtigte und wohl begründete Ansinnen in den kommenden Fahrplan einfließt.	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Günsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastruktureutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.



90	9630 Wattwil	privat	870	Der IR St. Gallen ab 06:03 nach Rapperswil an 06:57 sollte unbedingt nach Arth-Goldau durchlaufen. Die Umsteigezeit ist sehr knapp. Wer im Zug in den vorderen Wagen sitzt erreicht die Anschluss S-Bahn ohne rennen kaum! Die beiden anderen Begehren sind keine neuen Züge, sondern wären ein klarer Leistungsabbau! Freundliche Grüsse	Der IR um 06.03 Uhr ab St. Gallen verkehrt ab Fahrplan 2020 durchgehend bis Biberbrugg. In Biberbrugg besteht Anschluss zur Weiterfahrt in Richtung Arth-Goldau.
128	9036 Grub SG	privat	80.120	Bald ein Jahr schon leben wir mit dem neuen Fahrplan, und wir leben gut damit! Es gibt aus meiner Sicht nur ein einziger Wunsch. Wieder ein Postauto St. Gallen ab rund um 20 Uhr nach Heiden das via Grub SG fährt. Es gab mal eine Kurs 20.10 ab St. Gallen. Das war genial! Dieser Kurs fehlt mir.... Zwischen 19.30 und 21.00 fährt kein Bus via Grub SG, da ist die Lücke gross. Vielleicht lässt sich so ein Kurs ja wieder einbauen. ZB 19.57 ab St. Gallen via Grub SG?	Die 1.5h Taktlücke in Grub SG am Abend wird geschlossen. Der Kurs 19:57 Uhr ab St.Gallen bedient Grub SG neu um 20:26 Uhr.
208	9014 St.Gallen	Pendler	870	Da wir im Quartier St.Gallen Haggen wohnen und sehr häufig das ÖV benutzen (wir besitzen das GA seit ca. 20 Jahren) finden wir es sehr gut, wenn der Regio-Expresses (St. Gallen Haggen–Romanshorn–Kreuzlingen_Konstanz) in Zukunft am Bahnhof Haggen hält. Dann haben wir von Mo-Fr wieder einen Viertelstundentakt. (Die Verbindungen ab Bahnhof Bruggen wurde leider bereits abgewertet).	Der Kanton St.Gallen hat den Halt des RE Herisau–Konstanz in St.Gallen Haggen gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB beantragt. Die SBB und das BAV lehnen den Antrag mit Hinweis auf fehlende Reserven bei den Fahrzeiten zwischen Herisau und Romanshorn sowie fehlende Kreuzungsstellen zwischen Herisau und Konstanz ab. Es müsste eine durchgehende Doppelspur zwischen Günsensee und St.Gallen Haggen errichtet werden. Zudem könnten in Herisau die Anschlüsse von/nach Appenzeller Bahnen nicht mehr realisiert werden. Der Kanton St.Gallen strebt an, dass mittelfristig wieder vier S-Bahnen pro Stunde plus Voralpenexpress zwischen St.Gallen und Herisau verkehren. Dieser Wechsel könnte infrastrukturneutral passieren. St.Gallen Haggen könnte so im Viertelstundentakt bedient werden. Dieses angestrebte Zielangebot erfüllt die aktuellen kantonalen Mindestvorgaben zur Wirtschaftlichkeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) aktuell nicht. Soll das Angebot eingeführt werden, wäre eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit oder eine Lockerung der gesetzlichen Vorgaben zwingend.