



Antworten auf Begehren Fahrplanentwurf 2023

ID	Ort	Gruppe	Linie	Begehren	Antwort Kanton
4	?	privat	850 / 880 / 900	<p>Seit Fahrplanwechsel dez. 21 linie Zürich -St Gallen wieder schlechter verbindung statt 4 zügen nur 3 ( 2 bummelzug + 1 IC )                      wo ist IC abfahren 28 ? statt EC nach München gibt keine richtig anschluss in Rheintal immer Verpätung oder ausfall                      kommen in SG mit S4 oder S2 mehr und mehr schlechter verbindung haben sie wieder bastlerei und massaker fahrplan                      wie lang Seelinie wieder alle 30 min. anschluss wenn in thurgau arbeite umleitung über unter pfiteufel 20 umsteigen?                      Linie 850/880/900 jede tag IR 13 knapp anschluss in Sargans nach Zürich HB auf IC 3 S4 auf all 2stunde IC nach Zürich HB immer nicht korrigier                      Railjet öBB soll andere fahrlage 30 min. später nach/von Zürich HB und nicht einige sekunde vor der nase IR 13 in Buchs SG nach Sargans wege verspät ankunft                      umverständnis so kommische fahrplan wire warr mit politische halt ärger                      IC1 Qualität ohne Halt SG-Winterthur und ohne Oerlikon IR 13 halt nur Gossau / Wil ohne Oerlikon IC5 nur Gossau /Wil anschluss von /nach RE                      RE SG Gossau -uzwil-flawil wil winterthur mit anschluss in gossau oder Wil / winterthur von IR 13 / IC5</p>	<p>Auf Grund der Verzögerungen in der Umrüstung der Fahrzeuge für den EC-Verkehr Zürich–München, musste im ersten Fahrplanhalbjahr 2022 das Angebot zwischen Zürich und St. Gallen bei den EC-Zügen angepasst werden. Seit dem 12.06.2022 ist das sogenannte Zielkonzept umgesetzt, das auch im Fahrplan 2023 vorgesehen ist.</p> <p>Mit der S 4 haben Sie in St. Gallen einen stündlichen Anschluss auf die IC 5 nach Zürich HB–Genève-Aéroport. Mit der S 2 haben sie zweistündlich eine EC-Verbindung nach Zürich und von Montag bis Freitag ergänzen die Zusatz-IC 5 das schnelle Angebot nach Zürich.</p> <p>Der knappe Anschluss IR 13 mit IC 3 in Sargans entspricht nicht unseren Qualitätsanforderungen. Aktuell können wir diesen auf Grund der Fahrplankonstellation sowohl im St. Galler Rheintal, wie auch auf der Achse Walensee–Zürich nicht anpassen. Der Anschluss ist während den Ausbauarbeiten im Rheintal vom 27.02.2023 bis Oktober 2024 von Änderungen betroffen. Während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG (27.02.2023–29.10.2023) kann die Umsteigezeit zwischen IR 13 und IC 3 in Sargans erhöht werden. Ab dem 30.10.2023 bis zur Beendigung der Bauarbeiten im südlichen Teil, kann dieser Anschluss auf Grund einer erforderlichen Geschwindigkeitsreduktion zwischen Buchs SG und Sevelen nicht angeboten werden.</p> <p>Der Anschluss der S 4 in Sargans an die IC von/nach Zürich, ist ab Fahrplan 2025 (ab Dezember 2024) möglich (erfordert die Ausbauarbeiten im St. Galler Rheintal in den Jahren 2023 und 2024).</p> <p>Der Fahrplan der Railjet ist mit der ÖBB abgesprochen. In Österreich kann die Fahrlage nicht angepasst werden. Eine künstliche Verlängerung der Fahrzeit um 30 Minuten von Buchs SG nach Zürich ist nicht im Sinne unserer Kundschaft.</p> <p>Der Fahrplan der IC 5 kann nur mit Neigezügen eingehalten werden, da die Züge zwischen Wil SG und St. Gallen höhere Kurvengeschwindigkeiten fahren müssen. Die Doppelstockzüge können dies nicht einhalten, womit diese nicht in der IC 5-Fahrlage und somit ohne Halt zwischen Winterthur und St. Gallen verkehren können. Eine Beschleunigung der IC 1 / IR 13 ohne Halt in Uzwil und Flawil, bringt nichts, da insbesondere im ausgelasteten Korridor Winterthur bis Zürich die Fahrzeit nicht geändert werden können.</p>
5	?	privat	870	<p>Anfrage, ob nicht hinsichtlich der Sanierung Stadtautobahn St.Gallen der Halbstundentakt der S4/S2 zwischen Wattwil und St.Gallen auch frühmorgens eingeführt werden könnte. Ab 6.00 Uhr morgens ergibt sich mit der S4/S2 ein Halbstundentakt. Die Frage stellt sich, weshalb um 05.30 Uhr die S2 noch nicht verkehrt.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
6	Mosnang	Gemeinde	80.765	<p>Im Namen des Gemeinderates Mosnang nehme ich zum Fahrplanentwurf 2023 wie nachfolgend ausgeführt Stellung. Schon mehrmals wurde die Gemeindebehörde angefragt, ob nicht an Werktagen in den frühen Morgenstunden (Mosnang ab 05.33 Uhr) ein zusätzliches Postauto verkehren könnte. Die Anschlüsse in Bütschwil nach Wil (05.44 Uhr) und Wattwil (05.45 Uhr) wären gewährleistet.                      Gerne übermitteln wir Ihnen diese Informationen in Form einer Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2023.                      Besten Dank für die Berücksichtigung unseres Anliegens.</p>	<p>Die Linie 765 weist gemäss Offerte 2022 einen Kostendeckungsgrad von 26% auf. Mit der Einführung des gewünschten Frühkurses würde sich die Angebotsstufe erhöhen. Die Linie 765 müsste dann einen Kostendeckungsgrad von 35% erreichen, um die Zielvorgaben zu erfüllen. Dies erachtet der Kanton St.Gallen momentan als unrealistisch. Aus diesem Grund wird auf die Einführung eines zusätzlichen Frühkurses verzichtet.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

7	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Mit Befremden habe ich von den Abbauplänen bei diversen Linien während der Abendzeiten gelesen. Wieso wird das jetzt gemacht, wo alle Einwohner_innen der Stadt SG angehalten werden, den ÖV zu nutzen, zur Entlastung der Stadtautobahn(Sanierung). Das ist nicht attraktiv, so wird das nicht passieren, definitiv am falschen Ort gespart.</p> <p>Ich bitte Sie, das Angebot der innerstädtischen Buslinien auszubauen. Wie weit ist die Idee mit einem Hub am Stadtrand, wo die Passagiere der vielen Postautos, etc. via VBSG Busse in die Stadt fahren, gediehen? Mit dieser Umsetzung wären die Busse der VBSG besser besetzt und es müsste nichts abgebaut werden.</p> <p>Ich bin ÖV Nutzerin, ohne PW, und es ist einfach eine Zumutung, wenn jetzt das sehr gute Angebot wieder zusammengestaucht wird.</p>	<p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>
8	St.Gallen	privat	6/7/8	<p>Seit bald 2 Jahren ist es praktisch unmöglich vom KSSG die Linie 6 ab BHF 11.39 zu erreichen da alle Busse (Postauto sind gar keine vorhanden) zu knapp am BHF ankommen. Als der 6er noch 11.41 fuhr war die Verbindung viel besser zudem ist es oft noch so dass der 7er oder 8er den 6er wenn er direkt vor ihm steht abfahren lässt damit er aufschliessen kann was ärgerlich ist da man dann wegen wenigen Sekunden wieder 10 min warten muss. Dass der 7er u 8er öfter fährt ist erfreulich aber es müssten auch z. B. der 6er darauf abgestimmt werden. Kein Halt mehr am Schiebenertor begrüsse ich.</p>	<p>Zwischen der Haltestelle Kantonsspital und St.Gallen, Bahnhof gibt es eine Vielzahl an Verbindungen von PostAuto und VBSG, die einen zuverlässigen Anschluss am Bahnhof auf die Linie 6 gewährleisten. Zur Hauptverkehrszeit sind die Busse der Linien 6, 7 und 8 häufig verspätet, wodurch es an der Haltekante H zu einer verkehrten Abfolge der Busse kommen kann. Die Fahrzeugbelegung an der Haltekante H ist hoch, weswegen dort keine Anschlüsse abgewartet werden.</p>
9	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Mit der quasi "über Nacht" teilweisen Aufhebung der Haltestelle Schibenertor ist die Versorgung der Bevölkerung nicht mehr gewährleistet.</p> <p>Die lineare Erreichbarkeit von Ost-West-Verbindungen der Linien 1 und 2 leidet darunter. Die Nebenlinien halten zwar dort an jedoch bedingt das ein Umsteigen. Reisende mit den Bus-Linien 1 und 2 können nicht mehr am Schibenertor auf die Linien 5, 9 und 10 umsteigen. Diese müssen am Bahnhof umsteigen. Der Fussweg vom Marktplatz/Bohl zur Haltestelle Blumenberg ist für ältere, vor allem mit Rollatoren, mühsam.</p> <p>Es ist die Aufgabe von Kanton und Stadt vor allem der VBSG auch auf diese Bevölkerungsgruppe Rücksicht zu nehmen. Es schränkt auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs deutlich ein wenn man hier spart.</p> <p>Das Argument "Fahrplanstabilität" kann man zur Aufhebung von Haltestellen immer bringen. Verzeihe man mir die Polemik: Man müsste alle Haltestellen zwischen Bahnhof St. Gallen und Heiligkreuz bzw. Neudorf aufheben, um das Ziel maximal zu erreichen... Alternativ könnte die AB die Haltestelle Schibenertor neu bedienen (Höhe Seeger).</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>
10	?	privat	880	<p>Ich konnte bereits den Fahrplan für 2023 partiell sichten. Dabei fällt gleich auf, wie lausig der Ersatzbetrieb im Rheintal organisiert ist. Man verliert mindestens eine halbe Stunde. Das ist unduldbar!</p> <p>Es sollte mindestens stündlich eine Verbindung ohne Zeitverlust angeboten werden.</p> <p>SMG -&gt; BU lässt sich über die Autobahn in 30 min fahren. Die Abfahrt des IR13 kann in SG problemlos 3 Minuten vorverlegt werden, in Rorschach um weitere 2, was eine Ankunft in SMG um 40 ermöglicht.</p>	<p>Das Ersatzkonzept wurde gemeinsam zwischen der SBB und der BUS Ostschweiz AG ausgearbeitet. Einen Ersatzverkehr mit Bussen ohne einen Zeitverlust gegenüber dem Bahnfahrplan lässt sich leider nicht realisieren. Das Ersatzkonzept sieht folgende Ersatzbusse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halbstündliche Busse zwischen Altstätten SG und Buchs SG als Ersatz der S4 mit mehreren Halteorten.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit Anschluss an den IR13 Seite St. Gallen und an die S4 Seite Sargans.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen St. Margrethen und Buchs SG (ohne Halt und via Autobahn) mit Anschluss an den IR13 Seite Sargans und an die S5 Seite St. Gallen.</li> </ul> <p>Mit diesem Ersatzkonzept, verlängert sich die Reisezeit zwischen St. Gallen und Buchs SG um 16, resp. 18 Minuten gegenüber der Reisezeit des heutigen IR13.</p> <p>Eine Ankunft zur Minute 40 in St. Margrethen ist nicht umsetzbar. Faktisch würde das bedeuten, auf die Halte St. Gallen und Rorschach zu verzichten (es fehlen Haltezeiten, Prozesszeiten sowie betriebliche Reserven) zudem gäbe es Kreuzungskonflikte mit anderen Zügen im Einspurabschnitt Rorschach–Rorschach Stadt.</p>



11	Ebnat-Kappel	privat	80.790	<p>Wir begrüßen es sehr, dass im Zuge der Änderungen zum Fahrplan 2023 die lange gewünschte Erschliessung des Gieselbach-Quartiers in Ebnat-Kappel eingeplant ist. Teilweise massiv angefeindet und verunglimpft (vor allem durch ehemalige Behördenvertreter) haben wir uns immer wieder dafür stark gemacht. Endlich sehen auch andere Personen den Sinn dieses Anschlusses und machen in verdankenswerter Weise Nägel mit Köpfen.</p> <p>Was aber im vorliegenden Entwurf nicht verständlich ist und die Haare zu Berge stehen lässt:</p> <p>Warum soll das (Doppelstock-)Postauto durch Ebnat-Kappel via Rosenbühlstrasse geführt werden?</p> <p>Siehe dazu <a href="https://www.fahrplan-ost.ch/details/line/290/?cHash=ba412965a931ce7abca1d145bc523bb6">https://www.fahrplan-ost.ch/details/line/290/?cHash=ba412965a931ce7abca1d145bc523bb6</a>Bereits (Zitat: An Stelle der Umfahrungsstrasse verkehren die Postautos in Ebnat-Kappel neu via Rosenbühl und Kapplerstrasse).</p> <p>Bedient werden durch die Postautos gemäss Zeitungsartikel im Tagblatt vom 18. März 2022 auf Seite 21 aber «nur» der Bahnhof Ebnat-Kappel und die Haltestelle Gieselbach. Es besteht also absolut keine Notwendigkeit, dass neben den blauweissen Grossfahrzeugen der BLWE auch noch die gelben Riesen (es sind einige Doppelstöcker auf der Linie 790 im Einsatz) durch ein Quartier mit für den Begegnungsfall LKW-Bus nicht geeigneter Strasse, vielen Mehr- und Einfamilienhäusern mit entsprechender Kinderschar, einem Schulgebäude mit Kindergarten und entsprechenden Schulwegen fahren müssen. Gemäss dem oben erwähnten Tagblattartikel prüft die BLWE den Viertelstundentakt über den ganzen Tag anzubieten. Dies würde bedeuten, dass in naher Zukunft pro Stunde 5 (ausgeschrieben fünf) Busse durch die öffentliche Hand über diese nicht ungefährliche Strecke geführt werden.</p> <p>Die Vortrittssituation für die Verkehrsteilnehmer entlang dieser Route ist bei den meisten Kreuzungen unklar und es kommt immer wieder zu brenzligen Situationen. Schon seit vielen Jahren (meine ersten diesbezüglichen Kontakte mit der Gemeinde Ebnat-Kappel fanden 2007 statt) wird geplant, gezeichnet und verworfen, aber eine Lösung ist bedauerlicherweise nicht in Sicht. Ein Antrag auf eine 30er Zone entlang von Sonnegg- und Rosenbühlstrasse mit ca. 170 Unterschriften ist seit Dezember 2017 hängig. Eingeschrieben eingereicht mit Datum vom 20. Dezember 2017 vor fast 4 ½ Jahren.</p> <p>Bitte machen Sie sich unbedingt nochmals Gedanken zu den Plänen mit den Doppelstöckern über die Rosenbühlstrasse zu fahren. Sind Ihnen die lokalen Begebenheiten nicht bekannt, lade ich Sie sehr gerne persönlich zu einem Rundgang über die sogenannte Ebnater-Schleife und den südöstlichen Teil der Rosenbühlstrasse in Ebnat-Kappel ein.</p> <p>Vielen Dank für Ihr Verständnis und die Berücksichtigung unserer Einwände bei der weiteren Planung.</p>	<p>Die Beschreibung auf der Plattform fahrplan-ost.ch war falsch. Das Postauto wird auf der Hauptstrasse fahren (Kappler- und Ebnaterstrasse) und nicht auf der Rosenbühlstrasse. Es werden die Haltestellen Gieselbach und Bahnhof bedient.</p>
12	Ebnat-Kappel	privat	80.790	<p>Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass das Quartier Gieselbach in Ebnat-Kappel nun endlich erschlossen wird. Wurde von der Gemeindeverwaltung doch jahrelang das Signal gesendet, dass die PostAuto AG kein Interesse daran hat. Unsere Bemühungen in diese Richtung wurden regelrecht angefeindet.</p> <p>Was uns aber absolut unlogisch erscheint ist die Tatsache, dass die Linienführung nun über die Rosenbühlstrasse (nicht Rosenbühl) gehen muss. Gemäss Aussage des AöV's ist die Churfürsten-Linie bereits jetzt anfällig für Verspätungen. Da wäre doch die Fahrt in Richtung Wildhaus über die Hauptstrasse doch der einzig logische Weg.</p> <p>Ihnen ist bekannt, dass wir die damalige Umlegung der Buslinie BWLE vehement bekämpft haben. Wir wollten zuerst erreichen, dass die Verkehrssicherheit für sämtliche Teilnehmer erhöht wird. Leider konnten wir das nicht erreichen und es ist noch alles so wie es war – ausser dass sich das Gefahrenpotential massiv erhöht hat. Immer wieder geschehen Zwischenfälle, die leider jeweils ohne Polizei geregelt werden. Und so erscheinen diese Unfälle in keiner Statistik. Hier ein paar Beispiele: Ein kleiner Junge wurde angefahren, als er bei der Bushaltestelle Acker, hinter dem Bus, die Strasse überqueren wollte, eine Fahrradfahrerin wurde von Bus so abgedrängt, dass sie in die Büsche gefallen ist, diverse Zwischenfälle und Beinaheunfälle, weil der Rechtsvortritt nicht gewährt wird etc. – die Liste könnte noch verlängert werden.</p> <p>Ich bin mir bewusst, dass ich mich wiederhole, aber gerne möchte ich Ihnen einmal mehr die Lage vor Ort schildern:</p>	<p>Die Beschreibung auf der Plattform fahrplan-ost.ch war falsch. Das Postauto wird auf der Hauptstrasse fahren (Kappler- und Ebnaterstrasse) und nicht auf der Rosenbühlstrasse. Es werden die Haltestellen Gieselbach und Bahnhof bedient.</p>



			<p>1. Vor ca. zehn Jahren wurden die Randsteine der Trottoirs abgesenkt, aus welchen Gründen auch immer. Dies lässt ein kinderleichtes Befahren seitens der Automobilisten zu. Die Gehwege werden von den Fahrzeuglenkern täglich befahren, was verboten ist! Bitte denken Sie daran, wir reden hier von einem offiziellen Schulweg! Am Montag, 23.05.2022 um 08.10 Uhr war ich in Richtung Dorf unterwegs. Die Ampel für die Fahrzeuge, welche vom Schulhaus Wier herkamen, stand auf «rot», weil der Bus kam. Der Personenwagen inklusive Anhänger stand mit sämtlichen Rädern der Beifahrerseite auf dem Trottoir. Gleichen tags um 12.40 Uhr war ich auf dem Heimweg. Wieder stand besagte Ampel auf «rot», dort wartete ein Lieferwagen, ganz nah am Trottoir, also korrekt platziert. Endlich einer der es kapiert hat, dachte ich mir noch. Dann kam der Bus, bremste und hielt vor dem Lieferwagen an. Der Lieferwagenfahrer verstand die Aufforderung des Buschauffeurs, fuhr auf den Gehweg und am Bus vorbei. Warum sich der Bus so breit machen muss, weiss ich nicht – er hat die Möglichkeit, die Sonneggkurve so zu befahren, dass er am korrekt stehenden Fahrzeug vorbeikommt.</p> <p>2. Die geltenden Rechtsvortritts-Regelungen können auch nicht genug betont werden. Oft scheint es, als ob diese generell nur für Empfehlungen gehalten werden. Und es kann nicht sein, dass die Buschauffeure der BWLE die Hände verwerfen, wenn sich mal ein Automobilist erdreistet, von seinem Rechtsvortritt Gebrauch zu machen! Stress und Fahrplandruck hin oder her.</p> <p>3. Es ist auch allgemein bekannt, dass die Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall LKW-Bus nicht geeignet ist, nicht den Richtlinien entspricht. In letzter Zeit haben wir wieder viel Baustellenverkehr, welcher in beide Richtungen über die Rosenbuelstrasse fährt. Es kommt immer wieder zu brenzligen Situationen. Vor ein paar Wochen konnte ich beobachten, wie ein BLWE-Bus wegen einem Kipper äusserst scharf abbremsen musste. Das ist sehr unangenehm für die Fahrgäste. Meine Intervention auf der Bauverwaltung der Gemeinde Ebnat-Kappel hat leider keine Früchte getragen. Im Zusammenhang mit der schon ewig dauernden neuen Verkehrsplanung für unser Quartier wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Und es hat sich bestätigt, was wir schon immer gesagt haben, was uns aber niemand geglaubt hat. Im Gegenteil, wir wurden der Schwarzmalerei bezichtigt. Der schnellste Autofahrer kratzte an der 100 kmh-Marke. Generell haben diese Messungen ergeben, dass viel schneller gefahren wird, als immer angenommen worden ist. Manchmal wäre es wirklich sinnvoll, die Bevölkerung ernst zu nehmen und zuzuhören, wenn die Anwohnerinnen und Anwohner etwas sagen.</p> <p>4. Die neue Bushaltestelle Acker ist nicht behindertengerecht. Das hat mir sogar die Procap bestätigt. Die Interventionen von Herr Markus Alder (Procap) bei der Gemeindeverwaltung Ebnat-Kappel haben leider auch keine Wirkung gezeigt. Wie ist es möglich, dass auf der Homepage des AöV's grossartig für hindernisfreie Bushaltestellen geworben wird, bei einer Neuerstellung einer Bushaltestelle wird aber nicht interveniert, wenn diese nicht korrekt gebaut wird?</p> <p>5. Vor ca. 4 ½ Jahren haben wir den Antrag auf Tempo 30 gestellt. Geschehen ist bis anhin nichts. Wir werden immer und immer wieder seitens der Gemeinde Ebnat-Kappel getröstet. Es wird geplant, Pläne verworfen und viel Geld ausgegeben. Noch vor Corona wurden an einem Mitwirkungsworkshop dringende Sofortmassnahmen versprochen – umgesetzt wurden diese aber nicht. Sofort bedeutet unmittelbar, ohne zeitliche Verzögerung. Wir können es nur so sagen – bei der Umliegung der Buslinie BLWE wurde über sämtliche Behörden hinweg gepfuscht. Dieses Projekt musste durchgewürgt werden, egal welche Sicherheitsbedenken seitens der Bevölkerung geäussert worden sind. Wir haben überall unsere Besorgnis kundgetan, die Probleme waren bei sämtlichen involvierten Behörden bekannt. Es ist ein Armutszeugnis für den Staat, dass diesen Inputs keine Beachtung geschenkt worden ist. Und nun wollen Sie auch noch das Postauto über die Rosenbuelstrasse fahren lassen. Ein bereits fehlerhaftes Projekt, mit sicherheitsrelevanten Mängeln, wird noch weiter aufgestockt. Wo uns das noch hinführen wird? Ich denke da auch an die Mitte März 2022 publizierten Pläne der BLWE, den ganztägigen Viertelstundentakt einzuführen. Ich kann den Hinweis nicht verkneifen – ob der ganztägige Viertelstundentakt mehr Fahrgäste einbringt, wage ich zu bezweifeln. Das ist wie mit den Ladenöffnungszeiten – es</p>	
--	--	--	--	--



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>wird auch nicht mehr gekauft, nur weil die Geschäfte länger offen haben. Wie bereits erwähnt, wir begrüssen die Erschliessung des Quartiers Gieselbach. Trotzdem bitten wir Sie inständig, sich die Routenführung noch einmal zu überdenken. Es geht dabei nicht nur um die immer noch fehlenden Sicherheitsmassnahmen in unserem Quartier, sondern auch die Zeitersparnis bei einer Routenführung über die Hauptstrasse. Und es sollte auch Ihnen bekannt sein, dass Zeitdruck Stress fördert, was wiederum zu unbedachten Handlungen führen kann. Bereits jetzt vielen Dank für Ihr Verständnis und die Einbindung unserer Einwände in die weitere Planung.</p>	
13	Wil	privat	80.701	<p>Stadtbus Wil Linie 701 täglicher, sofortiger Anschluss an IC und IR Züge am Bahnhof Wil verwirklichen! Aufenthalt des Bus auf Neulanden verkürzen (allermeist ja gar nicht nötig ein so langes Stilllager, derweil dann beim Annähern zum Bahnhof Wil der St.Gallerzug am Wegrollen ist; sonn- und feiertags eine ganze Stunde Wartezeit bis der nächste Zug ins Bündnerland erreicht werden kann)</p>	<p>Die Linie 701 fährt Mo-Fr im 15min-Takt und stellt 2x pro Stunde am Bahnhof Wil sehr gute Anschlüsse auf die S-Bahnen nach St. Gallen und Winterthur her. Dazwischen und am Wochenende stellt die Linie 701 gute Anschlüsse auf die Fernzüge in Richtung Zürich her. Leider können seit der Umstellung des Bahnfahrplans im 2019 die Anschlüsse auf die Fernzüge nach Zürich und St. Gallen nicht mehr ohne Taktabweichung hergestellt werden. Theoretisch könnte durch eine Einkürzung der Standzeit in Neulanden der Anschluss auf den Fernverkehr nach St. Gallen erreicht werden. Dies wäre aber zu Lasten der guten Anschlüsse auf den Fernverkehr nach Zürich. Ausserdem würden diese Anschlüsse nur in einer Richtung funktionieren. Im Fahrplan 2023 bleibt das heutige Angebot der Linie 701 deshalb bestehen.</p>
14	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Das der VBSG seinen Fahrplan zum negativen ändert finde ich sehr schlecht. Ich bin tägl. darauf angewiesen den Bus zu nehmen. Ich habe Pikett auch am Wochenende. Wenn plötzlich weniger Buse oder Ferienfahrplan gilt, habe ich probleme rechtzeitig zur Arbeit zu kommen. Es gibt keinen Grund für den Preis, weniger anzubieten.</p>	<p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>
15	Benken	privat	735	<p>Guten Tag ich komme aus Benken und bin oft mit dem Zug unterwegs... könnt ihr bitte prüfen ob man beim letzten Zug ab Uznach 00.19 nicht einen Halt einplanen kann! so können die Bevölkerung von Benken länger zum Beispiel in Rapperswil etwas unternehmen und länger bleiben bitte prüft das vielen Dank</p>	<p>Benken wird stündlich durch die S6 erschlossen. Die zur anderen halben Stunde verkehrende S4 hält aus betrieblichen/fahrplantechnischen Gründen nicht in Benken. Bei der Verbindung um 00:19 Uhr ab Uznach handelt es sich ebenfalls um eine S4-Verbindung. Aufgrund der späteren Abfahrt in Uznach sind nicht genügend Fahrzeitreserven vorhanden, um den Halt in Benken zu realisieren.</p>
16	Unterterzen	privat	900	<p>Ich habe gerade in der Presse den Bericht zum Farplan-«Prozess» gelesen. Ich hätte noch eine Anregung: In Flums SG ist der (einzige) Absatz zum Ein- und Aussteigen viel zu gross. Es hat doch einige Skifahrer die in Flums aufs Postauto umsteigen und diesen Absatz überwinden müssen, ebenso alle Pendler. Könnte man nicht eine Konstruktion wie in Unterterzen machen? Es wäre nur für die Zeit bis Ende 2024 als Provisorium, aber immerhin 2½ Jahre! Und es würde nicht viel kosten, aber man müsste es machen. Vielen Dank für die wohlwollende Prüfung meines Vorschlags.</p>	<p>Die Situation in Flums bleibt bis zum Umbau des Bahnhofs bestehen. Hauptgrund ist, dass auch Provisorien auf Perrons genehmigungspflichtig sind. Im konkreten Fall würde dies eine Verschiebung der Eingabe des Dossiers des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) zum Umbau des Bahnhofs erfordern. Mit der Einplanung der Provisorien und der Anpassung des PGV, würde eine Verzögerung des geplanten Baustarts riskiert resp. als sehr wahrscheinlich beurteilt.</p>
17	St.Gallen	privat	881	<p>Ich nerve mich jedes Mal, wenn wenn ich mit dem IC1 von St. Gallen nach Winterthur pendle, dass der Zug in Flawil hält. Meiner Meinung nach, macht es keinen Sinn, dass eine Verbindung, welche Ost und West verbindet, an einem Bahnhof ohne bediente Verkaufsstelle hält.</p>	<p>Der Halt in Flawil entspricht einem Kundenbedürfnis und wird entsprechend nachgefragt. In der aktuellen Fahrplankonstellation würde das Auslassen des Halts in Flawil auf Grund des Mindestabstandes von zwei aufeinanderfolgenden Zügen (Zugfolgezeit) keinen Fahrzeitgewinn bringen. Sowohl Richtung Winterthur, als auch Richtung St. Gallen, würde der IC 1 durch eine S-Bahn ausgebremst und käme gleichzeitig an. Für die Kund:innen ab Flawil würde sich die Reisezeit Richtung Winterthur und Zürich zudem um rund eine Viertelstunde verlängern.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

18	St.Gallen	privat	80.002	Dass der Fahrplan der Linien 1 und 2 am Abend früher ausgedünnt wird, ist schlecht für die Umwelt. Das motiviert viele Leute mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Vor ca 10 Jahren war die Rede von Ausbauen... wegen eines Sparpaketes wurde (vorläufig) darauf verzichtet, aber versprochen, so bald als möglich umzusetzen. Jetzt passiert genau das Gegenteil. Ich habe am Wochenende häufigere Züge vom Bahnhof nach Zürich, als von zu Hause zum Bahnhof. Das ist doch kein attraktiver ÖV.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
19	St.Gallen	privat	881	Der Anschluss der S1 in Wil SG von St. Gallen Bruggen und Winkeln aus auf die Frauenfeld-Wil Bahn S15 Richtung Frauenfeld und in Gegenrichtung ist schlecht. Konkret pendle ich von St. Gallen Bruggen nach Lüdem. Die Umsteigezeit beträgt gemäss Fahrplan 28 Minuten, d.h. die S1 kommt in Wil um :13 bzw. :43 an, die S15 fährt aber um :11 und :41 ab. In die andere Richtung ist es ähnlich: Ankunft S15 in Wil um :18 bzw. :48, Abfahrt S1 Richtung Winkeln/Bruggen um :17 bzw. :47. Umsteigezeit 29 Minuten	In Wil sind die Anschlüsse der Frauenfeld-Wil-Bahn an den IC aus St.Gallen ausgerichtet. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung. Die Anschlüsse wurden basierend auf den Frequenzen optimiert. Um den Anschluss auf die S1 zu ermöglichen, müsste die S15 in Wil 5min später abfahren resp. 4min früher ankommen. Dadurch wäre die Kreuzung nicht mehr an einem Bahnhof mit zwei Gleisen möglich und die Anschlüsse in Frauenfeld an die Schnellzüge Richtung Weinfelden gingen verloren. Auch das Kurzwenden in Frauenfeld und Wil wäre nicht mehr möglich, resp. es müssten mehr Fahrzeuge mit mehr Personal eingesetzt werden.
20	St.Gallen	privat	80.120	Finde ich unterirdisch in der Woche alle 30min einen Bus anzubieten der Linie 120. Da ich nicht Autofahre und 2 kleine Kinder habe bin ich drauf angewiesen. Alle 15min waren super.	Zur Hauptverkehrszeit morgens und abends verkehrt auf der Linie 120 zwischen Heiden und St.Gallen alle 15min ein Postauto. Zwischen Engelburg und der Haltestelle St.Gallen Grossacker wird die Linie 120 zudem durch die Linie 121 zum 15min-Takt überlagert. In der Stadt St.Gallen bestehen mit dem Stadtbusangebot zudem weitere Verbindungsmöglichkeiten. Das Angebot wird als adäquat erachtet.
21	Engelburg	privat	80.158	Mein Mann und ich besuchen gerne die Heimspiele des FC SG St.Gallen, doch die Anreise von Engelburg in den Kybunpark gestaltet sich oft aufwändig. Da die Buslinie 158 bei Heimspielen, die am Samstagabend oder Sonntag stattfinden, von Herisau nur bis zum Säntispark fahren und nicht bis Engelburg, muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Stadt gefahren werden. Dies dauert doppelt so lang.	Die Nachfrage für eine durchgehende Verlängerung der Linie 158 am Abend und am Sonntag nach Engelburg ist zu gering. Ein abgestimmter Fahrplan auf die Heimspiele des FC SG ist schwierig zu gestalten und müsste durch den Event-Veranstalter mitfinanziert werden. Das heutige Angebot von Engelburg in den Kybunpark mit Umstieg bei der Haltestelle Stahl oder am Hauptbahnhof auf die Linie 1 oder die Extrabusse wird als ausreichend erachtet.
22	Wil	privat	881	Ich bin enttäuscht von der Sbb, dass auch dieses Jahr keine bessere Lösung gefunden wurde für die Strecke Wil - St.Gallen. In der heutigen Zeit sollte man meinen, den Öffentlichen Verkehr attraktiver machen zu wollen, dies scheint mir jedoch nicht so. Die 20 Minuten Wartezeit am Bhf * 2 / Tag, sind unverhältnismässig. Mit dem Auto wäre man innerhalb 27 min in St. Gallen. Mein Anspruch ist nicht, dass man mit Öv gleich schnell ist, aber es sollte in einem angemessenen Verhältnis stehen	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 und Richtung, sind durch das nationale Fahrplankonzept und insbesondere durch die eingeschränkten Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Fahrplan ist gemäss SBB durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt.
23	St.Gallen	privat	850	Wann wird der Eurocity von München kommend in Richtung Zürich endlich pünktlicher geführt, dass man die Anschlüsse in Zürich erreicht? Aktuell hat man mit der Integration dieses Zuges in den Takt sowie den fehlenden Anschlüssen zur vollen Stunde (xx:58 ab SG mit fehlenden Anschlüssen in ZH HB auf eg. IC nach Basel) eine deutliche Verschlechterung ggü den letzten Jahren.	Die Stabilität der EC-Linie Zürich–München entspricht zurzeit nicht den Qualitätsvorstellungen von SBB und Kanton. Aufgrund der Einspurabschnitte in Österreich und Deutschland übertragen sich Verspätungen rasch auf die Gegenrichtung und schaukeln sich auf.



Amt für öffentlichen Verkehr

24	St.Gallen	privat	850	Warum gibt es keine Direktverbindungen von St.Gallen über Zürich HB aus? Will man nach Bern, Luzern, Basel, Interlaken etc muss man - wenn man die schnellste Verbindung will - immer umsteigen. Lässt sich der Kanton dies so gefallen? Auch der IC1 wird in Zukunft nicht mehr nach SG fahren sondern nach Romanshorn und bereits jetzt am Wochenende nach Chur anstatt St.Gallen. Lässt man sich hier wieder abhängen vom RESt der Schweiz und reagiert erst wenn es zu spät ist?	Die Beschleunigung der schnellen Züge (IC5 und EC) zwischen St.Gallen und Zürich per Fahrplanwechsel im Dezember 2020 konnte nur durch den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik realisiert werden. Diese können auf der Strecke zwischen St.Gallen und Wil SG die zahlreichen Kurven mit einer höheren Geschwindigkeit befahren. Die doppelstöckigen Züge der SBB können diesen Fahrplan nicht einhalten und verkehren entsprechend auf dem IC1 und IR13. Zwischen Zürich und Bern ist doppelstöckiges Rollmaterial auf Grund der hohen Nachfrage zwingend. Daher kann der einstöckige IC5 in Zürich nicht nach Bern verkehren und fährt Richtung Biel weiter. Bis auf den EC München sind die Fernverkehrszüge von St. Gallen in Zürich HB alle durchgebunden. Wie Sie richtig feststellen, muss teils für einen Reisezeitgewinn in Zürich HB umgestiegen werden. Von und nach Bern ist dies auf demselben Bahnsteig möglich.
25	St.Gallen	privat	850	IC - Züge xx:58 ab SG haben keinen Anschluss in Zürich HB auf die IC nach Basel. Wird dies in Zukunft behoben oder muss man immer den langsameren IR nehmen?	Diese Situation bleibt auch im kommenden Fahrplan 2023 bestehen und wird sich mittelfristig nicht ändern.
26	St.Gallen	privat	850	Wann wird endlich der Viertelstundentakt für die S-Bahn eingeführt in St.Gallen? Zusammenlegung der Bahnhöfe Bruggen und Haggen nützt auch nichts wenn keine Züge dort regelmässig halten.	Der Viertelstundentakt für die Bahnhöfe Winkeln und Bruggen ist ein Angebotsziel des Kantons St.Gallen. Die rasche Einführung ist gemäss SBB nicht möglich, weil im dicht befahrenen Korridor zwischen Gossau und St.Gallen keine Fahrplananpassung möglich ist. Zwischen Gossau und St.Gallen teilen sich vier Züge des Fernverkehrs, zwei Güterzüge sowie vier S-Bahnen je Stunde das Gleis.
27	St.Gallen	privat	850	Eurocityzüge von/nach SG sind jeweils stark überfüllt. Man konnte dies bereits im Voraus ahnen, längere Kompositionen werden dennoch keine geführt bis SG. Bitte um mehr Sitzgelgenheiten in diesen Zügen, va. Abends	Die Doppeltraktion von EC 197 wurde zum 13.06.2022 eingeführt, vorher fehlte es am Rollmaterial. Die Triebzüge selbst können nicht verlängert werden. Es muss jedoch mit einem Triebzug gefahren werden, da nur diese in Reihe N (Neigetechnik) fahren und die kurzen Reisezeiten erreichen können.
28	St.Gallen	privat	div. Linien	Abbau der Buslinien in der Stadt am Samstag auf den Viertelstundentakt ist inakzeptabel, kann man den 10min Takt bitte beibehalten? Insbesondere die Begründung, dass dafür umliegende GEmeinden bessere VERbindungen erhalten sollen auf Kosten der STadt-sanktgaller erscheint mir doch fragwürdig.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
29	St.Gallen	privat	80.01	Der 10er Bus nach Oberhofstetten verkehrt weiterhin unter der Woche nur bis 20.08, am Samstag bis 18.58 und am Sonntag gar nicht. Schade, das Quartier sollte am Abend bis mindestens 22.00 erschlossen sein, der Bus verkehrt ja ohnehin nur alle 20min. Am Sonntag und am Abend wäre auch ein Halbstundentakt denkbar.	Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des Kantons ist auf der Linie 10 kein Angebotsausbau möglich. Die Linie 10 weist gemäss Offerte 2022 einen Kostendeckungsgrad von 23% auf. Für einen Angebotsausbau muss die Zielvorgabe von 40% erreicht werden. Dies wird deutlich verfehlt.



30	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn 6.50 Uhr in St. Gallen (Klinik Stephanshorn) bedeutet dies zum Beispiel, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme.</p> <p>Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
31	?	privat	880/900	<p>In Richtung Sargans fehlt leider immer noch ein Zug, der 05.47 ab Buchs SG auf Sargans fährt (S4) Die S4 hat sich mittlerweile auch für Pendler Rheintal aufwärts - Sargans- Richtung Zürich beliebt gemacht.</p> <p>Bequemes stressfreies umsteigen auf die S25 in Ziegelbrücke, da das umsteigen in Sargans vom IR13 auf den IC nach Zürich sowieso schlecht ist, jedenfalls nicht zuverlässig.</p> <p>Die erste S4 (11417) startet zur Zeit immer 06.02 in Sargans in Richtung Ziegelbrücke, wäre aber sicherlich möglich, diese weiter Rheintal abwärts starten zu lassen, z.B. Oberriet oder Buchs.</p> <p>Oder den 11422 (S4) 05.00 Sargans Richtung St.Gallen verstärkt mit Überfuhr bis Oberriet verkehren lassen, dort trennen und als 11415 bis Sargans nehmen, dann weiter als oben erwähnten 11417.</p> <p>Hiermit wäre sicherlich vielen Rheintal aufwärts nach Richtung Zürich pendelnden Fahrgästen gut gedient.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Buchs und Wattwil zu schliessen. Entsprechende Abklärungen mit der SOB laufen. Die Einführung des zusätzlichen Angebots ist abhängig von den verfügbaren finanziellen Mitteln. -&gt; Auswirkungen in Abklärung bei SOB.</p>





32	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
33	Gähwil	privat	80.732	<p>Die Linie 732 von Wil nach Gähwil fährt letztmalig um 00.07, was vorwiegend am Wochenende (Freitag / Samstag) suboptimal ist. Allenfalls würde sich allenfalls ein Kurs um 00:37, 01:07 noch empfehlen.</p>	<p>Mit dem Nachtbusangebot bestehen weitere Verbindungen um 1:07 und 2:07 von Wil nach Kirchberg. Dieser Bus verkehrt nachher weiter nach Bazenheid. Um zusätzliche Spätkurse für Gähwil anzubieten ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig. Dies führt zu zusätzlichen Kosten, welche die geringe Nachfrage nicht rechtfertigen.</p>
34	Heiligkreuz	privat	900	<p>Ich finde, dass die Railjet-Züge, welche die chronisch überfüllten Intercity-Züge Zürich-Chur entlasten, weiterhin in Sargans halten sollen. Dies bringt mit wenig Aufwand mehr Sitzplätze. Insbesondere an einem Freitagabend ist dies dringend notwendig. Die Entlastungszüge im Winter halten nicht in Sargans und trotzdem sind die regulären Züge mit Graubünden-Reisenden vollgestopft.</p>	<p>Bis Beginn der Bauarbeiten im St.Galler Rheintal im Februar 2023 werden die RJX in Sargans noch halten. Anschliessend muss gemäss SBB der Halt bis Ende der Baumassnahmen im Oktober 2024 entfallen, um Fahrzeitverluste durch Langsamfahrstellen auszugleichen.</p>
35	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn 6.50 Uhr in St. Gallen (Klinik Stephanshorn) bedeutet dies zum Beispiel, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

36	Dietikon	privat	80.790	Zwischen 27.2. und 29.10.2023 ist bei der SBB ein Baufahrplan Sperre Nord in Betrieb. Die Züge Richtung Sargans fahren früher ab IR .09 und S4 .38 Bitte die Haltezeiten in Wildhaus verkürzen um Anschluss herstellen in Buchs SG nach Sargans - Chur.	Der Anschluss 790 auf die Bahn in Richtung Sargans –Chur wird während der Sperre Nord in beide Richtungen schlank hergestellt. Die Linie 790 verkehrt deshalb 3' früher ab Gams. In Richtung Altstätten–Rorschach entstehen in beide Richtungen Wartezeiten von ca. 20' zwischen der Bahn und der Linie 790. Im Korridor Gams–Wildhaus verkehrt zur Hauptverkehrszeit ersatzweise die Linie 410 mit Anschluss auf den IR13 Richtung Rorschach–St.Gallen. Die Änderung wird im Fahrplanentwurf sichtbar sein.
37	St.Gallen	privat	div. Linien	Eine grundsätzliche Frage (ohne die Pläne im Detail studiert zu haben): Ob es der richtige Zeitpunkt ist, Fahrpläne aus Kostengründen auszudünnen - wo wir in der Stadt St. Gallen angesichts der Revisionsarbeiten bei der Autobahn doch alles daran setzen müssten, möglichst viele für den Umstieg auf die ÖV zu motivieren?	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
38	Rorschacherberg	privat	80.241	Super, dass die Postauto-Linie 241 Rorschacherberg-St.Gallen weiter betrieben wird	Mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts im Raum Rorschach wird die heutige Linie 241 in das Angebot der neuen Linie 254 integriert. Zur Hauptverkehrszeit bestehen weiterhin direkte Verbindungsmöglichkeiten in den Osten der Stadt St.Gallen.
39	St.Gallen	privat	80.009	...und warum fährt der Bus am Sonntag nicht? Die Ausrede mit der alternativen Buslinie 9 können Sie sich sparen, denn diese liegt zwar Luftlinie nicht so weit entfernt, aber nur über lange Treppen den Berg rauf und runter erreichbar. Wie stellen Sie sich das für Gehbehinderte und ältere Menschen mit Rollatoren oder Gepäck vor? Unverständlich, dies ist kein Service Public, einfach an einem Tag die Haltestelle aus dem Fahrplan zu streichen. Wir und viele andere Nachbarn haben diese Wohnung gekauft mit einer bedienten Bushaltestelle vor dem Haus (Rötelistrasse) als Alterswohnsitz. Viele haben aus Altersgründen auch kein Auto mehr oder wollen dieses aus Umweltschutz Gründen in der Stadt nicht benutzen.  Verbinden Sie doch am Sonntag einfach die Linie 9 wieder mit der Schlaufe über Nussbaum- und Rötelistrasse.	Die Erschliessung der Haltestellen Nussbaumstrasse und Röteli am Abend und am Sonntag durch die Linie 9 wurde geprüft. Kanton und Stadt lehnten den Änderungsvorschlag aufgrund der Gesamtabwägung ab. Die schlechte Verständlichkeit einer solchen Lösung war dabei ausschlaggebend. Zudem sprachen weitere Nachteile (Infrastrukturkosten, Angebotsreduktion an mehreren Haltestellen, längere Fahrzeit zur Endstation Hölzli, nicht aufwärtskompatibel mit Ausbau der Linie 10) dagegen.
40	St.Gallen	privat	80.005	Da der Takt der VBSG-Linie 5 am Samstag auf 15 Minuten und unter der Woche am Abend schon eine Stunde früher auf 20 Minuten ausgedünnt werden soll, muss der Fahrplan zumindest auf die Fernverkehrszüge von/nach Zürich abgestimmt werden.	Beim 20min-Takt bleibt das heutige Fahrplangefüge bestehen, inklusive der Anschlüsse am Bahnhof. Der 20min-Takt startet aber eine Stunde früher. Bei der Ausgestaltung des 15min-Takts wurde soweit als möglich Rücksicht auf die Fernverkehrsanschlüsse genommen. Allerdings müssen dabei weitere Punkte wie der Umlauf, die Haltekantenbelegung sowie weitere Anschlussbeziehungen im öV-Netz berücksichtigt werden.
41	Ulisbach	privat	870	Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Ben-	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>zinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen. Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Besten Dank!</p>	
42	St.Gallen	privat	80.009/10	<p>Seit der Zusammenlegung der Linie Oberhofstetten und Röteli fährt der Bus ab 20:30 nur noch stündlich und am Sonntag gar nicht mehr. Das verunmöglicht, insbesondere älteren Menschen, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ein sonntäglicher Gottesdienst, das abendliche Konzert - nachhause kommt nur noch, wer sich regelmässig ein Taxi leisten kann. Die nächstgelegenen Haltestellen der Nussbaumstrasse fallen steil ab, bzw. steil hinauf. Bei vereisten Strassen ist laufen lebensgefährlich.</p>	<p>Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des Kantons ist auf der Linie 10 kein Angebotsausbau möglich. Die Linie 10 weist gemäss Offerte 2022 einen Kostendeckungsgrad von 23% auf. Für einen Angebotsausbau muss die Zielvorgabe von 40% erreicht werden. Dies wird deutlich verfehlt.</p>
43	Grämigen	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen. Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
44	St.Gallen	privat	80.001	<p>Eine Reduktion der Fahrplandichte auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen und die Streichung einzelner Haltestellen (Schibenertor) für weitere Linien widerspricht fundamental dem Reglement "Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung" der Stadt St.Gallen sowie dem Mobilitätskonzept 2040 und ist deshalb nicht umzusetzen</p>	<p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>



45	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
46	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>



47	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
48	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
49	Gams	privat	900	<p>Umsteigen in Sargans von Buchs nach Zürich ist mit nur 3min viel zu kurz, man muss durch den ganzen Bahnhof und dann noch eine Unterführung. Oft verpasst man so den Anschluss. Zu Stosszeiten sind es jeweils über hundert Personen die versuchen den Anschluss zu erwischen.</p>	<p>Der knappe Anschluss IR 13 mit IC 3 in Sargans entspricht nicht den Qualitätsanforderungen von SBB und Kanton. Aktuell kann der Anschluss auf Grund der Fahrplankonstellation sowohl im St. Galler Rheintal, wie auch auf der Achse Walensee–Zürich nicht angepasst werden. Der Anschluss ist während den Ausbaurbeiten im Rheintal vom 27.02.2023 bis Oktober 2024 von Änderungen betroffen. In der ersten Phase der Total Sperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG (27.02.2023–29.10.2023) kann die Umsteigezeit erhöht werden. Ab dem 30.10.2023 bis zur Beendigung der Bauarbeiten kann gemäss SBB der Anschluss auf Grund einer Langsamfahrstelle zwischen Buchs SG und Sevelen nicht angeboten werden.</p>



**Amt für öffentlichen Verkehr**

50	Gams	privat	80.790	Postauto von Buchs nach Wattwil, weshalb so lange Aufenthalt in Wildhaus	Die lange Wartezeit in Wildhaus hängt mit der Anschlusssituation in Wattwil, Nesslau und Wildhaus zusammen. Wenn direkt weitergefahren würde, brechen an einem Linienende die Anschlüsse. Lösungsansätze wurden im Rahmen der Neukonzeption Buchs-Werdenberg intensiv diskutiert, aber nicht gefunden. Damit die Haltezeit wegfallen kann, müsste eine Fahrt Wattwil–Buchs in ca. 75 Minuten möglich sein, das ist jedoch zu instabil und nicht zuverlässig.
51	Gams	privat	880	8 Monatssperre zwischen Altstätten und Buchs SG extrem schlecht und unverhältnismässiger Preis für den künftigen Zeitgewinn, vor allem da 30min Takt nicht bestätigt ist. Unzumutbar für Pendler. Ist nicht 8 Stunden oder 8 Tage oder 8 Wochen, sondern 8 Monate. Werde mir überlegen müssen ein Auto zu kaufen.	Die Totalsperre der Strecke Altstätten SG bis Buchs SG ermöglicht eine um ein Jahr frühere Umsetzung der Angebotsausbauten im St. Galler Rheintal (ab Dezember 2024). Die Totalsperre hat gegenüber dem Bauen unter laufendem Betrieb auch bautechnische Vorteile. Der setzungsempfindliche und bautechnisch schwierige Untergrund kann so für das neue doppelspurige Trasse auf der gesamten Breite in einer besseren und kontrollierbaren Qualität erstellt werden.
52	Sevelen	privat		Wird während der Sperre Nord im Rheintal von Feb.23 bis Okt.23 das regionale Buskonzept im Knoten Buchs SG auf die Ersatzbusse angepasst oder kann während dieser Zeit nur ein Anschluss mit ca. 20min Wartezeit in Buchs gewährleistet werden?	Die regulären Buslinien im Raum Buchs werden auf Beginn der Sperre Nord angepasst. Trotzdem kann nicht vermieden werden, dass es auf verschiedenen Verbindungen zu längeren Umsteigezeiten kommen wird. Zusätzlich können für die Dauer der Totalsperre auch nicht alle Verbindungen in gewohnter Häufigkeit angeboten werden. Die Änderungen fließen in den Fahrplanentwurf ein.
53	Wattwil	privat	870	Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen. Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Besten Dank!	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.
54	Wattwil	privat	870	Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.



				<p>eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt.</p> <p>Besten Dank!</p>	
55	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
56	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Nochmals ein paar Vorschläge/ Anregungen: Abschaffung des 5 wöchigen Sommerfahrplans auch in dieser Zeit fahren viele Leute Bus oder müssen arbeiten. In anderen vergleichbaren Städten gibt es dies ja auch nicht ebenfalls nicht bei den Postauto oder Zügen wie dies bzgl Personal geregelt wird weiss ich nicht. Bitte wieder wie während Corona Türen automatisch öffnen dies ist so oder so hygienischer. Pfeifton beim Türschliessen in den frühen Morgen und späten Abendstunden ausschalten ist für Anwohner in der Nähe von Bushaltestellen mühsam.</p>	<p>Der Ferienfahrplan wird beibehalten. Dieser dient als finanzielle Entlastung während der Zeit mit geringerer Nachfrage. Trotz reduziertem Angebot während den Sommerferien sind die Anschlüsse am Morgen und am Abend auf die Fernverkehrszüge gewährleistet. Zudem wird während des Tages mit dem fast gleichen Angebot wie unter der Woche gefahren. Je nach Jahreszeit macht es energetisch wenig Sinn, bei jedem Halt automatisch alle Türen zu öffnen. Die Handhabung ist deshalb wieder wie vor Corona. Der Pfeifton bei Türschliessung ist eine Vorgabe aus dem Behindertengleichstellungsgesetz, die einzuhalten ist.</p>
57	Altstätten	privat	880	<p>Fahrplan für Totalsperre Altstätten-Buchs 27.2.-29.10.2023: Die Fahrzeit aus dem Raum Heerbrugg/Altstätten nach Sargans zu den dortigen Schulen (BZSL, Kanti, FMS) ist sehr lange. Wenigstens für den Schulbeginn um 07:40 bzw. 07.45 sollte ein Zusatz-Schnellbus zur Verfügung stehen: Altstätten SG ab 06:35 mit Anschluss in Buchs an den IR 07:09. Die Lösung gem. Fahrplanentwurf mit einem Bummelbus (06:24) über alle Dörfer ist nicht brauchbar. Pro Fahrt sind ohnehin mehrere Busse nötig (viele Schüler)</p>	<p>Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.</p> <p>Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.</p>



**Amt für öffentlichen Verkehr**

					Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.
58	Ebnat-Kappel	privat	80.790	Vielen Dank für den längst überfälligen Anschluss unserer Haltestelle Gieselbach. Fast auf den Tag genau seit 50 Jahren bemühte sich unser 142-jähriger Verein immer wieder um eine Haltestelle im Quartier. Umso mehr sind wir nun sehr erfreut, dass wir einen solchen Anschluss auch Richtung Buchs haben werden und nicht mehr von Krummenau aus oder dann via Wattwil ins obere Toggenburg reisen müssen	Kenntnisnahme
59	St.Gallen	privat	div. Linien	Jeder Abbau im öV-Angebot ist unverantwortlich und setzt negative Zeichen. Die Ausdünnung des Angebots ab 20 Uhr widerspricht klar meinen Bedürfnissen --> Weiter ab 21 Uhr verdünnen. Ferienfahrplan: Soll weiterhin ausschliesslich während der Sommerferien gelten - alles andere verwirrt die Fahrgäste. In der Weihnachtswoche wird der Bus stark benutzt. Der 15-Min.-Takt am Samstag auf Linien 1, 2 und 5 vermindert die Attraktivität des öV und den Nutzen erheblich --> 12-Min.-Takt auch am Samstag.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
60	St.Gallen	privat	div. Linien	Kein Abbau im öV-Angebot! Setzt negative Zeichen. Keine Ausdünnung des Angebots ab 20 Uhr. Weiter ab 21 Uhr verdünnen. Ferienfahrplan: Weiterhin ausschliesslich während der Sommerferien - alles andere verwirrt die Fahrgäste. In der Weihnachtswoche wird der Bus immer stark benutzt. Der 15-Min.-Takt am Samstag auf Linien 1, 2 und 5 vermindert die Attraktivität des öV und den Nutzen erheblich --> 12-Min.-Takt auch am Samstag. Gefahr des Umsteigens auf MIV, gerade am Samstag!	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
61	Oberbüren	privat	80.727	Am Wochenende fehlt in Gossau der Anschluss von der Linie 80.727 auf den IR 13 in Richtung Rheintal-Chur bzw. umgekehrt. Wurde ev. geprüft, die Busverbindungen um 30 Minuten zu versetzen (analog Montag-Freitag)? Falls der Halbstundentakt im Rheintal nicht kommt, wäre dies eine Verbesserung für die Fahrgäste der Linie 80.727.	Ab 2025 bestehen von Gossau halbstündlich Verbindungen ins Rheintal. Auf diesen Zeitpunkt funktioniert somit auch die Reisekette von der Linie 727 in Richtung Rheintal und Chur.
62	Wattwil	privat	870	Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.





				<p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!! Besten Dank!</p>	
63	Walenstadt	privat	900	<p>Ich habe ein Anliegen betreffend der Linie Zürich - Chur. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehrt ab Zürich der Zug IR2395. Die Abfahrtszeit ab Zürich ist um 00.20 Uhr. Die letzte Verbindung nach Walenstadt ist ab Zürich mit x mal Umsteigen 23.34 Uhr. Das wiederum bedingt, dass bei Konzertbesuchen oder bei Events im Raume Zürich diese immer vorzeitig verlassen werden müssen oder aber als Alternative das Auto genommen werden muss. Warum hält der IR 35 (2395) im Kt. St.Gallen als einziger nicht wie alle anderen IR35. Walenstadt, wo es doch immer Frequenzen hat wird ausgelassen. Damit wird auch der Weg für die Gemeinden Quarten und Flums länger. Antrag: IR 2395 Halt Walenstadt für Reisende an den Wochenenden für die Gemeinden Quarten und Flums. Angleichung der Haltepolitik wie den ganzen Tag. (Anschlussmässig Sa-LQ ist einzig der Bus von Sargans nach Buchs Abfahrt 01.23 Uhr) Besten Dank für die Prüfung und positive Umsetzung des Anliegens.</p>	<p>Aus Sicht der Kantone St.Gallen und Graubünden wäre der gewünschte Halt in Walenstadt eine sinnvolle Ergänzung des Angebots. Aktuell wird die Machbarkeit aus betrieblicher und finanzieller Sicht geprüft. Falls der Halt machbar ist, wird er im Fahrplanjahr 2024 eingeführt.</p>
64	Altstätten	privat	880	<p>Fahrplan für Totalsperre Altstätten-Buchs 27.2.-29.2.2023: Die Streckensperrung hat zur Folge, dass sich die Reisezeiten für Schüler an verschiedenen Schulen in Sargans (BZSL, Kanti, FMS) massiv verlängern. Die Ersatzbusse/Ersatzverbindungen sind nicht ideal für diese Schüler, da sie mit längeren Fahr- und zusätzlichen Wartezeiten verbunden sind. Die Startzeiten der Schulen sind fast gleich; Schulstart an der BZSL ist um 7.40 Uhr, an der Kantonsschule in Sargans um 7.45 Uhr. Vorschlag: Mein Vorschlag wäre ein ergänzendes Angebot von je einer zusätzlichen (an die Schulzeiten angepassten) Ersatzschnellbusverbindung am Morgen (ab Altstätten) und am Abend (ab Sargans oder Buchs), um die Reisezeit der Schüler zu verkürzen.</p>	<p>Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.</p> <p>Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.</p> <p>Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.</p>
65	Nesslau	Gruppe / Interessenverband	873	<p>Wir fragen an, ob der Halbstundentakt auch frühmorgens eingeführt werden kann. Die Frage stellt sich, weshalb um 05.30 Uhr die S2 noch nicht verkehrt. Vor Corona wurde dieses Anliegen geprüft, dann aber zurückgestellt. Darf ich Sie bitten, dieses Anliegen wieder aufzunehmen?</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
66	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Einsatzkräfte Linie 7 + 8 am Morgen und Abend stoppen. Absolut unnötig! Linie 1 und 2 vernetzen. Mehr Abwechslung und Pausen für Fahrpersonal. Ich bin Buschauffeur und habe 30 Jahre Erfahrung. Thema Wirtschaftlichkeit und Sparmassnahmen. Nicht beim Fahrpersonal sparen sondern ein angemessenes Fahrplanangebot machen.</p>	<p>An den Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit auf den Linien 7 und 8 wird festgehalten, da für die Kunden ein Mehrnutzen besteht und ein effizienter Betrieb möglich ist. Optimierungen an den Umläufen der Linien 1 und 2 werden geprüft.</p>



67	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Als regelmässige, schwerbeladene Nutzer der Haltestelle Schibenertor waren wir jahrelang sehr dankbar um diese Möglichkeit. Der Wegfall wäre eine Katastrophe für die auf diese Möglichkeit angewiesenen Bürger*innen. Vor allem für betagte und in der Mobilität eingeschränkte Nutzer*innen stellt die Strecke Marktplatz-Bahnhof ein so grosses Hindernis dar, dass Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum komplett wegfallen. Wir bitten Sie inständig: Erhalten Sie uns bitte die Haltestelle Schibenertor!</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>
68	Grabs	privat	880	<p>Es ist inakzeptabel, dass es keinen Anschluss mehr auf die Zugverbindung von Zürich :38 nach Buchs in Sargans. Als Pendler ist es eine Zumutung in Sargans eine halbe Stunde, bzw. 27 Minuten auf den Anschluss zu warten. Gerade auch in Bezug auf die Baustelle zwischen Buchs und Altstätten. Der Anschlusszug in Sargans muss gewährleistet bleiben, damit wir Pendler nach Hause kommen! Fahrplan ab Sargans ist anzupassen, da der Zug die meiste Zeit nur bis Buchs SG fährt!</p>	<p>Der Anschluss ist während den Ausbauarbeiten im Rheintal vom 27.02.2023 bis Oktober 2024 von Änderungen betroffen. Bis und mit 26.02.2023 ist er wie heute sichergestellt. In der ersten Bauphase – der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG (27.02.2023–29.10.2023) – kann die Umsteigezeit in Sargans erhöht werden. Ab dem 30.10.2023 bis zur Beendigung der Bauarbeiten kann gemäss SBB der Anschluss auf Grund einer Langsamfahrstelle zwischen Buchs SG und Sevelen nicht angeboten werden. Um die lange Wartezeit in Sargans zu umgehen, empfiehlt die SBB, die direkten Railjet-Verbindungen zwischen Zürich und Buchs SG zu nutzen oder mit den IR 35 zwischen Zürich und Sargans zu reisen.</p>
69	Ebnat-Kappel	privat	80.790	<p>Es ist sehr erfreulich, dass ab Ende von diesem Jahr das Postauto Nesslau – Wattwil neu über das Dorf Ebnat-Kappel geführt wird und damit insbesondere die beiden folgenden Vorteile generiert werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halbstundentakt Ebnat-Kappel – Krummenau – Nesslau</li> <li>- Stündliche Erschliessung des Gebietes Gieselbach</li> </ul> <p>Wenn ich im Abschnitt Ebnat-Kappel Bhf.– Wattwil den Fahrplan des Busses der BLWE mit jenem des obigen Postautos vergleiche stelle ich bei den Fahrzeiten folgendes fest:</p> <p>Ebnat-Kappel - Wattwil BLWE: 9 Minuten Postauto: 9 Minuten</p> <p>Wattwil - Ebnat-Kappel BLWE: 8 Minuten Postauto 8 Minuten</p> <p>Dabei hat der BLWE-Bus jeweils 7 Haltestellen zu bedienen, das Postauto keine einzige. Zudem werden beim BLWE-Bus noch Billette verkauft. Da kann doch etwas nicht stimmen! Aus meiner Sicht würde das Postauto meistens in Wattwil vor dem Fahrplan ankommen, was das Umsteigen mit der eh schon langen Umsteigezeit unnötigerweise noch weniger attraktiv macht. Ich schlage deshalb die folgenden Anpassungen (Rot) im Vergleich zum aktuellen Fahrplanentwurf vor:</p> <p>Nesslau Bhf an XX.32 XX.32 Nesslau Bhf ab XX.32 XX.34 Krummenau ab XX.37 XX.39 Ebnat-Kappel ab XX.43 XX.45 Wattwil an XX.52 XX.53 Wattwil ab XX.06 XX.06 Ebnat-Kappel ab XX.14 XX.13 Krummenau ab XX.18 XX.17 Nesslau an XX.23 XX.22 Nesslau ab XX.24 XX.24</p>	<p>BLWE und Postauto haben die genauen Abfahrtszeiten intensiv miteinander abgestimmt. Postauto nimmt noch kleine Anpassungen im Minutenbereich vor. Die Herausforderung besteht darin, dass an der Haltestelle Ebnat-Kappel Bahnhof ein Anschluss zwischen der Linie 770 von/nach Wattwil und der Linie 790 von/nach Wildhaus hergestellt wird. Dies bringt vor allem eine Verbesserung für das Gebiet Ullisbach bei Verbindungen ins Obertoggenburg. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten können zwei Busse nicht gleichzeitig an der Haltestelle Ebnat-Kappel Bahnhof halten, weshalb eine genaue Abstimmung der Fahrplanzeiten erforderlich ist.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

				<p>Meine Variante hätte nebst jenem, dass sie betreffend der Fahrzeit Ebnat-Kappel – Wattwil und umgekehrt näher an der Realität ist, die folgenden weiteren Vorteile für die Fahrtrichtung Nesslau – Wattwil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verspätungen von Wildhaus herkommend können in Nesslau besser aufgefangen werden</li> <li>- Die Personen, die in Ebnat-Kappel einsteigen, müssen nicht unnötige 2 Minuten zu früh ins Postauto einsteigen, um in Wattwil auf den Zug umzusteigen</li> <li>- Die Gefahr, dass das Postauto in Ebnat-Kappel auf der Hauptstrasse warten muss (keine Busbucht) ist kleiner</li> <li>- Der Anschluss in Wattwil auf die Züge ist schlanker, aber immer noch sehr ausreichend, auch bei 2 Minuten Verspätung</li> </ul> <p>Hinweis: Neu kann der Bus bzw. das Postauto bei der Verzweigung Stegrüti (westlicher Umfahrungs-Anschluss von Ebnat-Kappel) vortrittsberechtigt mit 60 km/h durchfahren. Gerne bitte ich um eine ernsthafte Prüfung meiner Überlegungen und Vorschläge mit dem Ziel, einen attraktiven, aber auch fahrplanstabilen ÖV anbieten zu können. Besten Dank zum Voraus!</p>	
70	Würenlos	privat	80.790	<p>Wir besitzen seit 60 Jahren ein Ferienhaus in der Horben. Mich erstaunt, dass sowohl der Zug, das Postauto sowie der Bus durch HORBEN fahren aber nicht halten. Wieso haben die Bewohner von Horben nicht die Möglichkeit, den ÖV zu benutzen. Weder in der Horben noch in Krummenau kann man Dinge des tägl. Gebrauchs posten. Man ist also immer auf das Auto angewiesen um nach E-K zu fahren, was eigentlich nicht mehr zu der heutigen Energiepolitik passt. Halt auf Verlangen in der HORBEN würde da schon helfen.</p>	<p>Auf einen Halt im Gebiet Horben wird verzichtet. Dieser wäre nicht aufwärtskompatibel mit einem Halbstundentakt auf der Bahn zwischen Wattwil und Nesslau, der langfristig angestrebt wird. Auf diesen Zeitpunkt würde kein Postauto mehr zwischen Ebnat-Kappel und Nesslau verkehren. Für einen Halt Horben wäre zudem eine aufwendige Haltestelleninfrastruktur erforderlich.</p>
71	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Unser Hofladen RegioHerz befindet sich an der Bahnhofstrasse 2 unmittelbar bei der Haltestelle Schibenertor, die seit dem 12. Dezember 2021 von den Linien 1, 2, 3, 4 und 6 der Stadtbusse nicht mehr bedient wird. Zudem wurden auch die Linien 5, 7 und 8 ausgedünnt.</p> <p>Diese Massnahmen der Stadtregierung bedeuten einen massiven Einschnitt in die Attraktivität unseres Geschäftes, das nun nicht mehr so verkehrsgünstig liegt wie vorher. Wir haben seit Dezember 2021 viele Stammkunden verloren, die nun leider nicht mehr einfach beim Schibenertor direkt beim Laden aussteigen und bei uns einkaufen kommen können.</p> <p>Die quasi Streichung der Haltestelle Schibenertor ist geschäftsschädigend und hat existentielle Auswirkungen für uns, hatten wir doch den verkehrsgünstigen Standort für unser wirtschaftliches Wirken gewählt. Ohne Busanbindung ist der Standort nichts mehr wert. Es ist eine klare Einbusse für uns, vor allem auch zusammen mit den weiteren Massnahmen der letzten Wochen und Monaten wie beispielsweise die 24h-Parkplatzgebühr, die die Innenstadt zusätzlich unattraktiv machen für Einkäufe aller Art.</p> <p>Aber nicht nur für uns als Geschäft ist die Streichung der Haltestelle Schibenertor ein sehr schmerzlicher Verlust, sondern auch für unsere Kunden:innen. Für viele Kunden:innen ist eine wichtige und günstig gelegene Haltestelle in der Innenstadt weggefallen. Zudem auch ein günstiger Umsteigeort für die Linien 5, 8 und 9, die derzeit noch am Schibenertor halten.</p> <p>Die Streichung der Bushaltestelle Schibenertor betrifft vor allem viele ältere Kunden:innen oder Kunden:innen mit körperlichen Beeinträchtigungen, die ausdrücklich auf ein gut vernetztes ÖV Netz angewiesen sind („Stadt der kurzen Wege“). Sie können den Weg zum Marktplatz/Bahnhof mit einer vollen Einkaufstasche nicht leicht auf sich nehmen bzw. es ist für sie unmöglich geworden, bei uns einzukaufen. Viele unserer Kunden:innen bedauern die Situation genauso sehr wie wir, was sie mit ihren Unterschriften bei der „Petition Pro Schibenertor – für eine belebte und attraktive Innenstadt“ auch zum Ausdruck gebracht haben. Es wurden 2000 Unterschriften eingereicht. Das ist eine beeindruckende Anzahl unzufriedener Städter:innen.</p> <p>Das Mobilitätskonzept 2040 strebt eine Verdichtung des ÖV-Netzes in der Stadt an im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ an. Es fordert einen Ausbau des Netzes um +50%, und keinen Abbau, so wie es derzeit geschieht. Die Streichung der Haltestelle Schibenertor widerspricht dem geltenden Mobilitätskonzept.</p> <p>Wir bedauern, dass die Stadtregierung die Haltestelle Schibenertor für viele Hauptlinien</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>



				gestrichen hat und das ÖV-Netz in der Stadt ausdünn, obwohl dies klar gegen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Mobilitätskonzept 2040) verstösst. Nebst dem Abbau des ÖV-Netzes grundsätzlich bedauern wir auch die mangelnde/fehlende Kommunikation seitens der Stadtregierung. Wir haben bis heute keine Rückmeldung oder Reaktion auf unsere eingereichte Petition erhalten noch wurden wir über die Vernehmlassung zum Fahrplan informiert. Wir fordern die Wiederaktivierung der Haltestelle Schibenertor für sämtliche Linien (wie vor Dezember 2021).	
72	St.Peterzell	privat	80.186	<p>Wie ich feststelle, sind für 2023 genau dieselben Leistungen geplant wie schon 2022 und die Vorjahre. Dieses 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, Begegnung und Weiterbildung gewährleistet ist und auswärtige Schichtarbeit bestmöglich abgedeckt werden kann. Zudem ist an die mobilitätsingeschränkten Personen zu denken, welche nicht einfach auf ein Privatfahrzeug ausweichen können. Das Angebot, wie es 2022 gefahren wird und unverändert auch für 2023 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  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 (ab Hemberg nur zum Aussteigen)  Besten Dank für die Prüfung der Vorschläge.</p>	Besten Dank für den Fahrplanvorschlag. Dieser beinhaltet ein Kurspaar mehr als die heutige Linie 186. Bereits heute müssen die betroffenen Gemeinden zusätzliche Beiträge an die Linie 186 bezahlen, damit der minimale Kostendeckungsgrad von 20% erreicht wird. Bei einem zusätzlichen Kurspaar steigen die Kosten entsprechend. Der Wunsch nach einem besseren Abendangebot in St.Peterzell ist nachvollziehbar. Ein Begehren ist durch die betroffenen Gemeinden einzureichen, da der grösste Teil der Kosten auch durch die Gemeinden geleistet werden muss.
73	St.Gallen	privat	div. Linien	Wie lässt es sich rechtfertigen, aufgrund von angeblichen Sparmassnahmen, den öffentlichen Verkehr in der Stadt St.Gallen zu reduzieren und zu schwächen? Die Entwicklung sollte in die andere Richtung gehen. In einer Zeit, in der wissenschaftlich bewiesen ist, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs förderlich für Gesellschaft und Umwelt ist, kann dieser Abbau nur als mutwillige Schädigung verstanden werden.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.



Amt für öffentlichen Verkehr

74	?	privat	80.400	Ich würde gerne vorschlagen, dass der Kurs 40324 der Linie 400 Statt nur über die Wintermonate das ganze Jahr verkehrt Sofern keine Schulferien sind. Dies steigert die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherheit in Sargans.	Der Kurs 40324 kann im Fahrplan 2023 nur im Winter als Verstärker der regulären Fahrt 40024 zwischen Sevelen und Sargans fahren. Die Fahrgastzahlen werden aber aufmerksam beobachtet. Eine Ausdehnung der Verstärkerfahrt auf das gesamte Jahr ist frühestens 2024 möglich.																								
75	Thal	privat	880	Im Fahrplanentwurf wird nach wie vor die S7 nur an Wochenenden nach Lindau-Reutin verlängert. Wird demnach dieses Angebot noch nicht auf ein wöchentliches ausgebaut oder ist dies noch nicht im Entwurf eingetragen? In der angehängten Medienmitteilung wird zudem auch von einer Verlängerung nach Lindau-Insel gesprochen. Ist das nun geplant oder nicht?	Die Verlängerung der S7 nach Lindau Insel ist ab Fahrplan 2024 möglich. Bis dann sollen die Bauarbeiten zwischen Lindau Reutin und Lindau Insel abgeschlossen sein. Ein Ausbau von Montag bis Freitag wird angestrebt, ist aber abhängig von den verfügbaren Finanzmitteln.																								
76	St.Gallen	privat	870	Die Anschlüsse in Herisau und St. Gallen von S2/S4 auf S21/S23 und Postautos sind unbefriedigend. Mo-Fr wird der Missstand durch die S81 etwas abgefedert. Ich beantrage: - S81 soll täglich verkehren - Alternative: RE Konstanz soll in St. Gallen Haggen anhalten, wenigstens am Wochenende	Die schlechten Anschlussverhältnisse in Herisau für Reisende ab St.Gallen Haggen Richtung Urnäsch sind bekannt. Der zusätzliche RE-Halt in Haggen ist aufgrund der Eingleichigkeit und dem Verkehr auf dem Abschnitt St.Gallen–Herisau aber nicht möglich (entgegenkommender Voralpenexpress, Kurzaufenthalt in St.Gallen). Aufgrund des tiefen Kostendeckungsgrades der S81 kann diese aktuell nur von Montag bis Freitag verkehren. Mittel- bis langfristig ist vorgesehen, dass vier S-Bahnen je Stunde zwischen St.Gallen und Herisau mit Halt in Haggen verkehren. Dann verbessern sich auch die Anschlussverhältnisse für Reisende ab St.Gallen Haggen.																								
77	Rheineck	Gemeinde	880	Nach wie vor halten die Schnellzüge in Rheineck nicht. Wir sind der Meinung, dass in den Nachbarbahnhöfen jene Zeit eingespart werden könnte, wenn jene Gleise befahren würden, die die schnellst zu befahrenden Weichen aufweisen. Ebenso könnte unserer Meinung nach zwischen Rheineck und Altstätten jeweils so rasch beschleunigt werden, wie es die Kompositionen zulassen. Mit diesen Massnahmen wären die rund 60-90 Sekunden in Rheineck aufzuholen.	Taktgebend für das Fahrplangefüge ist gemäss SBB die einspurige Linie zwischen St. Margrethen und Sargans. Ein Halt Rheineck würde in beide Fahrtrichtungen einen Zeitverlust bedeuten und Kreuzungskonflikte auf der Einspurstrecke St. Margrethen–Sargans auslösen (IR13 und S4). Daher kann der Halt des IR13 in Rheineck nicht eingeführt werden.																								
78	Uster	privat	div. Linien	<p>Ich gestatte mir folgende Anträge zum Fahrplanentwurf 2023 des Fernverkehrs einzureichen:</p> <p>Anträge:</p> <p>Innerschweizerisch:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Weiterführung (ehem.) Flugzug Basel SBB – Zürich HB – Flughafen-Zürich bis mindestens nach Effretikon, besser nach Pfäffikon/ZH – Wetzikon (Ausnützung einer 40-minütigen Standzeit in Bassersdorf).</li> <li>2. Weiterführung der IC-Züge Zürich – Lugano nach Mendrisio – Chiasso durch Weiterführung resp. Öffnen der Leerzüge (Fluchtfahrten) für den Personenverkehr nach/ab Chiasso – Mendrisio</li> <li>3. Churer/St. Galler Rheintal; Einführung von Direktzügen Chur – Sargans – Buchs – St. Margrethen – Rorschach – Romanshorn Kreuzlingen/Konstanz</li> </ol> <p>Grenzüberschreitend:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Direktzüge Zürich – Paris – London (Tages- und Nachtverbindungen)</li> <li>5. Kurswagen Zürich – Innsbruck – Franzensfeste – Pustertal und Bozen</li> <li>6. Direktzüge Zürich – Basel – Muhlhouse – Strasbourg</li> <li>7. Verlängerung der Schwarzwaldbahn-Züge von Konstanz nach Rorschach – Sargans – Chur (vergl. Antrag 3)</li> </ol> <p>Begründungen:</p> <p>Zu 1:</p> <p>Weiterführung (ehem.) Flugzug Basel SBB – Zürich HB – Flughafen-Zürich</p> <p>Der ehemalige «Flugzug» IR 36 hat (heute und auch 2023) folgenden Fahrplan (Beispiel):</p> <table border="1"> <tr> <td>Basel</td> <td>ab</td> <td>10.37</td> </tr> <tr> <td>Zürich HB</td> <td>an</td> <td>11.49</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ab</td> <td>11.52</td> </tr> <tr> <td>Flughafen</td> <td>an</td> <td>12.04</td> </tr> <tr> <td>Flughafen</td> <td>ab</td> <td>12.56</td> </tr> <tr> <td>Zürich</td> <td>an</td> <td>13.07</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ab</td> <td>13.10</td> </tr> <tr> <td>Basel</td> <td>an</td> <td>14.24</td> </tr> </table> <p>Die Zugkompositionen werden mangels Platz im Bahnhof Flughafen systematisch auf Gleis 1 des Bahnhofes Bassersdorf abgestellt/gewendet (sog. Fluchtfahrten). Die Wendezeit in Bassersdorf beträgt 40 Minuten (von ca. xx.10 auf xx.50). Diese Wendezeit sollte in</p>	Basel	ab	10.37	Zürich HB	an	11.49		ab	11.52	Flughafen	an	12.04	Flughafen	ab	12.56	Zürich	an	13.07		ab	13.10	Basel	an	14.24	<p><b>Inland:</b></p> <p>Punkt 1: Effretikon ist mit den S-Bahn-Verbindungen sehr gut an die Fernverkehrslinien und das Bahnnetz angebunden. Eine Weiterführung des IR 36 nach Effretikon, ist für die SBB aus Sicht der Nachfrage und Wirtschaftlichkeit nicht als zielführend.</p> <p>Punkt 2: Eine Weiterführung bzw. Öffnung der Leerzüge von Lugano nach Mendrisio/Chiasso und umgekehrt ist bereits umgesetzt, wo betrieblich und produktionstechnisch möglich.</p> <p>Punkt 3 und Punkt 7: Das Bahnangebot und die Ausbauschritte, werden in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen entwickelt und die dafür notwendigen Investitionen werden getätigt (Infrastruktur, Rollmaterial, etc.). Für die von Ihnen vorgeschlagenen Verbindungen, fehlen im nächsten Fahrplan Infrastruktur und Rollmaterial.</p> <p><b>Grenzüberschreitend</b></p> <p>Punkt 4: Auch wenn das Bahnangebot zwischen der Schweiz und Paris mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2020 erheblich verbessert wurde, mit 6 täglichen direkten TGV von Zürich nach Paris, ist es wahr, dass die Verbindung von Paris Gare de Lyon nach Paris Gare du Nord für Reisende nicht bequem ist. Die SBB prüft verschiedene Wege für die Entwicklung der Bahn im Europa, aber direkte Verbindungen nach London erfordern hohe Investitionen ins Rollmaterial, die Vorhaltung spezieller Infrastrukturen für Grenz- + Sicherheitskontrollen an den Zustiegsbahnhöfen. Auch die Betriebskosten machen eine Direktverbindung zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich gegenüber Low-Cost-Airlines nicht wettbewerbsfähig.</p> <p>Punkt 5: Es gibt keine geeignete Trägerzugverbindung, mit der sich eine solche Kurswagenverbin-</p>
Basel	ab	10.37																											
Zürich HB	an	11.49																											
	ab	11.52																											
Flughafen	an	12.04																											
Flughafen	ab	12.56																											
Zürich	an	13.07																											
	ab	13.10																											
Basel	an	14.24																											



			<p>kommerzielle Fahrzeit umgenutzt werden. Mit einer systematischen Weiterführung der IC 36 bis nach Effretikon, besser jedoch nach Pfäffikon/ZH könnte ein wesentlicher Teil des Zürcher Oberlandes umsteigefrei an den Flughafen (und nach Basel) angeschlossen werden. Später kann über eine Weiterführung dieser IR bis nach Wetzikon – Rüti/ZH nachgedacht werden.</p> <p>Zu 2: Weiterführung der IC-Züge Zürich – Lugano nach Mendrisio – Chiasso Der Tessin hört nicht in Lugano auf! Heute und auch in den folgenden Jahren ist aus unverständlichen Gründen nicht vorgesehen, die in Lugano endenden inländischen «Fernverkehrs-züge» von Lugano weiter nach Mendrisio – Chiasso zu führen. Damit ist ein wesentlicher Teil des Tessins vom inländischen Fernverkehr abgehängt. Obwohl die TILO-Angebote durchaus bemerkenswert sind, ist die Weiterfahrt von Lugano ins Sotto-Ceneri immer mit einem Umsteigen verbunden. Das bedeutet immer Unannehmlichkeiten und vor allem auch Zeitverluste. Das ist für einen vorwiegend Touristenkanton (die Passagiere Mittelland – Tessin sind vorwiegend Touristen) unangenehm. Zudem befinden sich südlich von Lugano bedeutende Tourismus-Institutionen, so in Melide das «Swissminiatur», in Capolage-Riva San Vitale die Generoso-Bahn. In Mendrisio führt nun eine TILO-Bahn nach Varese – Malpensa.</p> <p>Es ist dringend, die inländischen Fernzüge systematisch über Lugano hinaus bis mindestens Mendrisio zu führen. Als Beispiel sei der jahrlange Kampf der Ostschweiz für die systematische Weiterführung der inländischen Fernzüge vom schweizerischen Mittelland nach St. Gallen bis nach Rorschach zu führen – so wie es vor vielen Jahren ja der Fall war.</p> <p>Zu 3: Churer/St. Galler Rheintal; Einführung von Direktzügen Chur – Sargans – Buchs – St. Margrethen – Rorschach – Romanshorn Kreuzlingen/Konstanz);BODEX Bodensee-Express</p> <p>Zurzeit läuft im Kanton St. Gallen die Diskussion über den Zeitpunkt der Einführung eines ganztägigen Halbstundentakt Chur – Sargans – Buchs – St. Margrethen – St. Gallen. Diese Diskussion zielt an der Tatsache vorbei, dass vom südlichen, schweizerischen Bodenseeufer keine vernünftigen Bahnverbindungen nach Chur bestehen. Die langsamen, an allen Stationen haltenden Turbo-Züge können keine Ferien- oder Geschäftsreisen zB von Stein a.Rh., Steckborn, Kreuzlingen, Romanshorn oder anderen Orten nach Graubünden locken. Das Fehlen von geeigneten, raschen Fahrgelegenheiten bedeutet, dass der Autoverkehr dominierend bleiben wird – wenn sich bei der Bahn nichts ändert. Die Rufe nach neuen Strassen im Kanton Thurgau sind ja in der ganzen Schweiz zu hören ... . Die Bahn hat einfach nichts ebenbürtiges zu bieten. Weil sie sich überhaupt keine Gedanken zur Verkehrspolitik macht.</p> <p>Anstelle von Kämpfen für eine halbstündliche rasche Bahnverbindung Chur – St. Gallen muss überlegt werden, ob diese Verbindung überhaupt einem echten Bedürfnis entspricht, oder ob es sich nicht eher um eine politische Demonstration handelt.</p> <p>Neuer/alter Ansatz: BODEX (Bodensee-Express) als Alternative: Um dem Ziel eines ganztägigen Halbstundentaktes im Churer/St. Galler Rheintal näher zu kommen, soll hier die Forderung in den Raum gestellt werden, dass nicht nur immer die Verbindung Chur nach St. Gallen berücksichtigt wird, sondern auch das südliche Bodenseeufer. Würde bedeuten, dass der heutige stündliche RE Chur – St. Gallen beibehalten wird und dass zusätzlich zu diesem RE-Angebot ein um eine halbe Stunde versetzten RE Chur- St. Margrethen – Rorschach – Romanshorn – Kreuzlingen/Konstanz eingeführt wird. Die Haltepolitik dieser beiden REs im Rheintal muss dieselbe sein. Mit dem BODEX kann endlich das Ostschweizer Y verwirklicht werden. Die Kantone Graubünden, Thurgau und Schaffhausen haben 2008 die Studie BODEX erarbeiten lassen. Leider hat der Kanton St. Gallen diese Studie boykottiert. Es ist nun eher tragikomisch, wenn sich der gleiche Kanton St. Gallen ganz alleine für den Halbstundentakt Chur – St. Gallen wehrt. Synergien und gemeinsame «Kampfgruppen» wären vor 14 Jahren zu bilden gewesen. Heute ist es leider zu spät. So kämpft der Kanton St. Gallen ganz alleine auf weiter Flur.</p> <p>In den Beilagen liegen die Definition der «Ostschweizer Spange», das «Konzept Bahn-Y» der SG-Ständeräte Paul Rechsteiner und Karin Keller Suter sowie der BODEX-Bericht von 2008</p>	<p>dung produzieren liesse, weil das Angebotsgefüge der Brennerachse mit der der Arlbergstrecke nicht zusammenpasst – sowohl hinsichtlich Rollmaterial (lokbespante Züge), als auch hinsichtlich der Fahrlagen der Taktzüge Ost-West und Nord-Süd im Knoten Innsbruck. Die Einrichtung einer speziellen "Eckverbindung" Schweiz–Südtirol via Innsbruck rentiert aus Sicht SBB nicht.</p> <p>Punkt 6: Eine direkte Verbindung zwischen Zürich und Straßburg wird mittelfristig geprüft. Auch wenn die Anschlüsse in Basel länger sind, als in anderen Bahnknoten, wurde zumindest der Bahnhof Basel SNCF umgestaltet und der Grenzübertritt erleichtert. Mit einem TER 200 alle 30 Minuten beträgt die Reisezeit 2:35 und die Frequenzen sind sehr zufriedenstellend.</p>
--	--	--	--	--



			<p>Zu 4 Direktzüge Zürich – Paris – London, Tages- und Nachtverbindungen In Zeiten der Wiedererstarkung von innereuropäischen Bahnverbindungen ist es notwendig, die richtigen Schlüsse zu ziehen. London ist nach wie vor ein Anziehungspunkt für Millionen von Touristen, aber nach wie vor auch für die Geschäftswelt. Es fällt auf, dass die Bahnfahrt von der Schweiz nach London so unattraktiv ist, dass die Bahn kaum benutzt wird. Der umständliche Knoten Paris ist bestimmend für diese missliche Lage der Bahn. Die Umsteigerei ist unattraktiv, resp. von «Normalreisenden» schlicht und einfach nicht zu bewältigen. Es ist dringend, einige Direktverbindungen Schweiz – London – allenfalls darüber hinaus – zu schaffen. Die gilt sowohl für Tages- als auch für Nachtverbindungen (Im Hinblick auf die Eröffnung des Eurotunnels wurden für die Verbindung Festland – Grossbritannien einige Schlafwagenzüge gebaut. Leider kamen diese nie zum Einsatz. Die sehr komfortablen Wagen sind in Schottland unterwegs, u.a Caledonian Sleeper).</p> <p>Zu 5: Kurswagen Zürich – Innsbruck – Franzensfeste – Pustertal und Bozen Die Bahnverbindungen von der Schweiz ins Südtirol (Pustertal, Bozen) sind ausgesprochen miserabel: Lange Fahrzeit via Arlberg mit Umsteigen in Innsbruck, meist mit einstündiger Umsteigezeit. Da auf der Verbindung Zürich – Innsbruck nicht nur Railjet-Kompositionen, sondern zum Glück und auch richtigerweise auch noch Lok-Wagen-Formationen eingesetzt werden, kann eine relativ einfache, umsteigefreie Bahnverbindung Zürich – Pustertal resp. Bozen geschaffen werden: Zürich – Innsbruck als Zusatzwagen am EC Zürich – Graz und ab Innsbruck als eigenständiger Zug nach Brenner – Franzensfeste, dort eine Flügelung einerseits ins Pustertal (Innichen, etc.) und andererseits nach Bozen.</p> <p>Zu 6: Direktzüge Zürich – Basel – Muhlhouse – Strasbourg Mit dem Wegfall der TGV-Züge Zürich – Paris via Strasbourg vor einigen Jahren (Umleitung auf die LGV-Linie Rhin-Rhône, Muhlhouse – Dijon) bestehen nach dem nahen Elsass keine direkten Züge mehr. In Basel heisst es immer umsteigen. Die relativ langen und ungemütlichen Umsteigewege in Basel vom SBB-Bahnhof zum französischen Bahnhof entsprechen nicht mehr den heutigen Vorstellungen eines modernen Bahnbetriebes. Würden in Flughäfen solche Verhältnisse angeboten, würden sich die meisten Flugpassagiere angeekelt abwenden und andere Flughäfen anfliegen ... Die Eisenbahn sollte sich schon endlich mit ihren Konkurrenten (Flugverkehr) messen.</p> <p>Zu 7.: Verlängerung der Schwarzwaldbahn-Züge von Konstanz nach Rorschach – Sargans – Chur Bekanntlich fährt die Schwarzwaldbahn der DB (ausser gegenwärtig wegen undefinierbaren Schäden an den Fahrzeugen) im Stundentakt von Offenburg nach Konstanz. Es ist nun zu prüfen, wie diese relativ komfortablen DB-Züge von Konstanz via Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen, Altstätten SG, Buchs, SG, Sargans und Landquart nach Chur fahren könnten. Eine umsteigefreie Verbindung zwischen den wichtigen Tourismus-Destinationen Schwarzwald, Konstanz und Graubünden würde Vieles bewegen. Vielleicht könnte damit sogar ein Teil des Autoverkehrs auf die Schiene verlagert werden. Ich bitte um Berücksichtigung der Begehren – wenn nicht schon auf 2023, dann wenigstens auf die übernächste Fahrplanperiode.</p>	
--	--	--	--	--



79	St.Gallen	privat	80.004	Bitte streicht nicht noch mehr Verbindungen. Gerade sonntags ist es sehr sehr schwierig von A nach B zu kommen da gefühlt nur jede Stunde was fährt.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
80	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehaltlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.
81	St.Gallen	privat	div. Linien	<p>Können die Sparmassnahmen der Stadt St. Gallen nicht verteilter umgesetzt werden, z.B. Linie 6 20min Takt zwischen 5-5.45 Uhr morgens, dafür abends 30-45min länger den 10min-Takt Mo-Fr?</p> <p>Die Stadt St. Gallen ist weit und breit die einzige mit einem Ferienfahrplan, bspw. Winterthur / Luzern kennen dies nicht. Warum hält St. Gallen weiterhin an diesem altmodischen Modell fest? Letztes Jahr wurde diesbezüglich eine Prüfung des Ferienfahrplans, vor allem aufgrund des schwachen Angebots in der HVZ morgens, versprochen.</p> <p>Kann geprüft werden, ob Nachtbusse in/um die Stadt St. Gallen einen zusätzlichen Kurs um 3.xx fahren können, sodass Anschluss von den Nacht-S-Bahnen Ankunft 3.xx besteht? Von St. Gallen kommen Fahrgäste länger mit dem ÖV nach bspw. Zuzwil nach Hause (Nacht-S-Bahn 3.xx / Nacht-Bus ab Uzwil 3.xx), als wenn man in der Stadt wohnhaft ist.</p>	Die Angebotsoptimierungen wurden so gewählt, dass sie den öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Die frühere Ausdünnung des Tagesfahrplans wurde dabei als einfache und zweckmässige Massnahme erachtet. Eine weitere Staffelung würde zu einem komplizierten Fahrplangefüge führen. Der Ferienfahrplan wird beibehalten. Dieser dient als finanzielle Entlastung während der Zeit mit geringerer Nachfrage. Trotz reduziertem Angebot während den Sommerferien sind die Anschlüsse am Morgen und am Abend auf die Fernverkehrszüge gewährleistet. Zudem wird während des Tages mit dem fast gleichen Angebot wie unter der Woche gefahren. Auf ein zusätzliches Nachtbusangebot nach 3 Uhr wird verzichtet, da die Nachfrage eher gering ist und die Kosten hoch sind. Angebote nach 3 Uhr sind eher die Ausnahme und stehen häufig im Zusammenhang mit der Optimierung von Fahrzeugumläufen.





82	Altstätten	privat	880	<p>Ich muss jeden Tag von Altstätten nach Sargans fahren. Mein Vorschlag: Einen direkten Schnellbus über die Autobahn von Altstätten nach Buchs, mit einem Anschluss an den Interregio 13 Zug nach Chur. Ansonsten verlängert sich mein Schulweg inkl. Wartezeiten um 40 Minuten pro Weg.</p>	<p>Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.</p> <p>Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.</p> <p>Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.</p>
83	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen. Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!! Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehaltlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
84	Rapperswil	privat	70.994	<p>Weshalb wird die Verbindung und der Anschluss auf die S5 und S15 der Buslinie 994 dermassen verschlechtert? Die Linie wird trotz der hohen Nutzung sehr unattraktiv für Reisende richtung Zürich. Die Reisezeiten mit der gezwungenen Nutzung des 885 verlängern sich so unnötig um knapp 9 Minuten. (knapp 20% mehr). Für Reisende ab Lenggisrain nach Rapperswil und aufwärts unbrauchbar. Auch die Abfahrtszeit um xx:31 stellt gar keinen Anschluss mehr auf die S5 und S15 und einen knappen auf die S6/IR her.</p>	<p>Die Anpassung ist eine Folge der kommenden Grossbaustelle Rütistrasse. Bisherige Baustellen haben gezeigt, dass bereits kleine Einschränkungen zu hohen Verspätungen und vielen Anschlussbrüchen führen. Aus diesem Grund wurde der Fahrplan der Linie 994 so angepasst, dass während des Betriebs der Baustelle ein einigermaßen stabiler Betrieb möglich ist. Ausserhalb der Abendspitze verkehrt die Linie 994 2' früher ab Rapperswil, um den Anschluss in Jona an S5/S15 Richtung Zürich zuverlässig zu erreichen (Rückweg umgekehrt). Während der Abendspitze bleibt der Fahrplan am Bhf. Rapperswil unverändert, die Busse wenden an der Balm jedoch zurück nach Rapperswil bzw Jona; dies zu Lasten des Taktangebotes Balm–Jona: Abbau zum 30'-Takt, damit zwischen Balm und Rapperswil kostenneutral ein drittes Fahrzeug eingesetzt werden kann und die Anschlüsse in Rapperswil möglich bleiben.</p>



85	Rapperswil	privat	730	In den Morgenstunden verkehrt der Leermaterialzug der S20 ab Rapperswil jeweils auf Kreuzung der ankommenden S7. Könnte man die S20 nicht bis Rapperswil verlängern (z.B. direkt Stäfa Rapperswil oder mit Halt in Kempraten). Somit könnte ein neuer Anschluss auf die Buslinie 885 entstehen und das Defizit des verschlechterten Angebots der Linie 994 in RW kompensiert werden. (kürzere Wartezeit in Rapperswil + pünktliche Ankunft in Zürich welcher die S5 genau wegen der S20 nicht erreicht.	Der Vorschlag ist sehr interessant und wird vom Kanton St.Gallen, dem ZVV und der SBB vertieft. Bereits bekannt sind folgende Spezialitäten: Im Fahrplanjahr 2024 können die Züge 20026 und 20030 wegen der geplanten Streckensperre in Wipkingen nur bis Tiefenbrunnen, Zug 20065 nur von Tiefenbrunnen verkehren. Zug 20030 lässt sich dann nicht von Rapperswil verlängern. Im Weiteren ist die Verlängerung von/nach Rapperswil zum Ausbauschnitt 2035 nur teilweise aufwärtskompatibel.
86	St.Gallen	privat	80.005	The frequency to university stops (mainly lines 5/9) should be increased to every 10' throughout the day. Many students and professors commute daily there. Lectures do not always start at 09:00. Buses are usually crammed.	Die Erschliessung der Universität mit dem Angebot der Linien 5 (10min-Takt) und 9 (10min-Takt zur Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend, 20min-Takt während des Tages) wird als ausreichend erachtet. Die Auslastung der Busse wird regelmässig überprüft. Bei den Linien 5 und 9 besteht aktuell kein Handlungsbedarf.
87	Ulisbach	privat	870	Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant. Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft. Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird. In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen. Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen. Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!! Besten Dank!	Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehaltlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.
88	Sargans	Kantonsschule	880	Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Fahrplanentwurf. Die SBB führt im St. Galler Rheintal 2023 umfangreiche Bauarbeiten durch. Dies führt unter anderem zu einer Totalsperrung der Strecke zwischen Altstätten SG und Buchs SG vom 27.02.2023 bis 27.10.2023. Es werden gemäss Fahrplanentwurf Bahnersatzbusse auf dieser Strecke eingesetzt und die Anschlusszeiten der Züge angepasst. Die Streckensperrung hat zur Folge, dass sich die Reisezeiten für Reisende zwischen St. Gallen und Chur stark verlängern und zusätzliche Umsteigevorgänge nötig sind. Unsere Lernenden am Berufs- und Weiterbildungszentrum Buchs (bzb) sowie Sarganserland (bzsl) in Sargans und die Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Sargans (KSS) sind tagtäglich auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen, um an ihren Schulort zu gelangen. An unsere Schulen pendeln auch viele Lernende aus dem Rheintal nördlich von Buchs SG, vor allem aus dem Raum Altstätten. Die von der SBB angebotenen Ersatzbusse/Ersatzverbindungen haben zur Folge, dass unsere Schulangehörigen infolge längerer Fahr- und zusätzlicher Wartezeiten teilweise sehr früh morgens ihr zu Hause verlassen müssen und abends recht spät zurückkehren. Dies ist für unsere Schülerinnen und Schüler eine grosse Zusatzbelastung. Es betrifft am bzb, bzsl und der KSS zusammen rund 870 Schülerinnen und Schüler. Viele davon tagtäglich (Mo-Fr), andere mehrmals pro Woche. Wir versuchen im Bereich der Schulorganisation punktuell flankierende Massnahmen zu ergreifen, können dies aber nur in einem sehr begrenzten Rahmen machen. Die Anpassung der Lektionszeiten beispielsweise ist für alle drei Bildungsstätten unmöglich, da wir Schülerinnen und Schüler aus verschiedenen Anreiserichtungen (Rheintal,	Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.  Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.  Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.



				<p>Werdenberg, FL, Walensee, Gasterland, Taminatal, ...) und somit ganz unterschiedliche Fahrplanzeiten haben. Zudem sind wir an gesetzliche Vorgaben im Bereich Lektionsdauer und Stundentafel gebunden.</p> <p>Unseres Erachtens gäbe es aber eine fahrplantechnische Lösung, welche die Fahrzeit von Altstätten nach Sargans verkürzen würde:</p> <p><b>Eine zusätzliche Schnellbusverbindung Altstätten-Buchs als einmalige Zusatzverbindung am Morgen von Montag bis Freitag, mit schlankem Anschluss an den IR13 mit Abfahrt 7:09 Uhr in Buchs SG.</b></p> <p>Wir sind der Überzeugung, diese Verbindung würde stark genutzt werden und sowohl unsere Lernenden wie auch andere Pendlerinnen und Pendlern entlasten und somit die negativen Auswirkungen der Streckensperrung etwas mildern.</p> <p>In diesem Sinne möchten wir Sie bitten, unser Anliegen wohlwollend zu prüfen.</p> <p>Herzlichen Dank, auch im Namen unserer Schülerinnen und Schüler.</p>	
89	Sargans	Berufs- und Weiterbildungszentrum Sarganserland	880	<p>Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Fahrplanentwurf.</p> <p>Die SBB führt im St. Galler Rheintal 2023 umfangreiche Bauarbeiten durch. Dies führt unter anderem zu einer Totalsperrung der Strecke zwischen Altstätten SG und Buchs SG vom 27.02.2023 bis 27.10.2023. Es werden gemäss Fahrplanentwurf Bahnersatzbusse auf dieser Strecke eingesetzt und die Anschlusszeiten der Züge angepasst.</p> <p>Die Streckensperrung hat zur Folge, dass sich die Reisezeiten für Reisende zwischen St. Gallen und Chur stark verlängern und zusätzliche Umsteigevorgänge nötig sind.</p> <p>Unsere Lernenden am Berufs- und Weiterbildungszentrum Buchs (bzb) sowie Sarganserland (bzsl) in Sargans und die Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Sargans (KSS) sind tagtäglich auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen, um an ihren Schulort zu gelangen. An unsere Schulen pendeln auch viele Lernende aus dem Rheintal nördlich von Buchs SG, vor allem aus dem Raum Altstätten.</p> <p>Die von der SBB angebotenen Ersatzbusse/Ersatzverbindungen haben zur Folge, dass unsere Schulseitigen infolge längerer Fahr- und zusätzlicher Wartezeiten teilweise sehr früh morgens ihr zu Hause verlassen müssen und abends recht spät zurückkehren. Dies ist für unsere Schülerinnen und Schüler eine grosse Zusatzbelastung.</p> <p>Es betrifft am bzb, bzsl und der KSS zusammen rund 870 Schülerinnen und Schüler. Viele davon tagtäglich (Mo-Fr), andere mehrmals pro Woche.</p> <p>Wir versuchen im Bereich der Schulorganisation punktuell flankierende Massnahmen zu ergreifen, können dies aber nur in einem sehr begrenzten Rahmen machen. Die Anpassung der Lektionszeiten beispielsweise ist für alle drei Bildungsstätten unmöglich, da wir Schülerinnen und Schüler aus verschiedenen Anreisrichtungen (Rheintal, Werdenberg, FL, Walensee, Gasterland, Taminatal, ...) und somit ganz unterschiedliche Fahrplanzeiten haben. Zudem sind wir an gesetzliche Vorgaben im Bereich Lektionsdauer und Stundentafel gebunden.</p> <p>Unseres Erachtens gäbe es aber eine fahrplantechnische Lösung, welche die Fahrzeit von Altstätten nach Sargans verkürzen würde:</p> <p><b>Eine zusätzliche Schnellbusverbindung Altstätten-Buchs als einmalige Zusatzverbindung am Morgen von Montag bis Freitag, mit schlankem Anschluss an den IR13 mit Abfahrt 7:09 Uhr in Buchs SG.</b></p> <p>Wir sind der Überzeugung, diese Verbindung würde stark genutzt werden und sowohl unsere Lernenden wie auch andere Pendlerinnen und Pendlern entlasten und somit die negativen Auswirkungen der Streckensperrung etwas mildern.</p> <p>In diesem Sinne möchten wir Sie bitten, unser Anliegen wohlwollend zu prüfen.</p> <p>Herzlichen Dank, auch im Namen unserer Schülerinnen und Schüler.</p>	<p>Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.</p> <p>Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.</p> <p>Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

90	Sargans	privat	900	Der Bahnhof Mels wurde nie modernisiert und verfügt über eine veraltete Infrastruktur. (tiefe Bahnsteige und kein Perrondach). In den längerfristigen Entwürfen zum Fahrplan 2035 ist der Bahnhof nicht mehr aufgeführt. Ist geplant, die Haltestelle aufzuheben oder wird sie in naher Zukunft modernisiert? Wie wird ein Buskonzept nach einer allfälligen Aufhebung des Bahnhofes aussehen? Mit dem bestehenden Buskonzept bliebe spät-abends nur eine 20-minütige Busfahrt mit der Linie 433 nach Sargans.	Der Kanton St.Gallen möchte den Bahnhof in Mels nicht aufheben. So hat er beim BAV beantragt, den Halt auch in den Unterlagen zum Ausbauschnitt 2035 aufzuführen. Nach der nächsten Aktualisierung dieser Unterlagen sollte dieser Fehler behoben sein. Busplanungen ohne einen Bahnhof in Mels sind nicht in Erarbeitung.
91	Sargans	privat	880	Im Fahrplan 2023 halten die Züge RJX und NJ der ÖBB nicht mehr in Sargans. Ist ein Halt dieser Züge in Sargans nach Abschluss der Bauarbeiten im Rheintal wieder vorgesehen?	Bis Beginn der Bauarbeiten im St.Galler Rheintal im Februar 2023 werden die RJX und NJ in Sargans noch halten, dann muss der Halt bis Ende der Baumassnahmen im Oktober 2024 entfallen. Danach werden die Halte wieder eingeführt.
92	Sargans	privat	900	Auf dem IC3 verkehren zurzeit vorwiegend Bombardier-Züge. Diese bieten sehr wenig Platz für Gepäck, was an Tagen mit viel touristischem Verkehr zu einem grossen Chaos in den Zügen führt, da viele Sitzplätze mit Gepäck belegt sind. Wieso werden die Züge nicht mit IC2020, EW IV oder ICN geführt?	Aus fahrplantechnischen Gründen müssen die IC 3, die zur halben Stunde in Zürich abfahren/ankommen (IC 5xx) aktuell überwiegend mit FV-Dosto geführt werden. Dies wird sich vermutlich auf den Fahrplan 2024 ändern. Zur vollen Stunde verkehren (wenn kein ICE verkehrt) in der Regel Kompositionen aus EW IV- und EC-Wagen, die speziell auf die touristischen Belange dieser Linie zugeschnitten sind (u.a. mit Wagen mit grossem Velo-Abteil, das im Winter auch für Wintersportgepäck genutzt werden kann).
93	Sargans	privat	900	Die ICE-Züge aus Chur werden ab 01.04. meist nach Hamburg statt nach Berlin geführt. Ist geplant, dies nach Abschluss der Bauarbeiten in Deutschland wieder zu ändern? Meiner Meinung nach machen direkte Verbindungen nach Hamburg mehr Sinn, da die Reise von Chur nach Berlin via St. Margrethen und München ohnehin schneller ist.	Die Führung der ICE in Richtung Zürich/Chur aus Berlin statt Hamburg ist den Bauarbeiten auf der deutschen Neubaustrecke Hannover–Würzburg geschuldet. Die Züge verlieren aufgrund der Sperrung dieser Strecke fast eine Stunde Fahrzeit. Da die Züge aus Hamburg bzw. Berlin im stündlichen Wechsel in Basel ankommen und die Zeiten der Züge südlich von Frankfurt und somit auch in der Schweiz unverändert bleiben, ergibt sich der Tausch Hamburg/Berlin aufgrund dieser Baustelle. Nach Abschluss der Bauarbeiten (vstl. Fahrplanwechsel Dezember 2023) sollen die ursprünglichen Zugläufe wieder eingeführt werden.
94	St.Gallen	Eisenbahner Baugenossenschaft SG	80.092	Gerne äussern wir uns zum Entwurf des Fahrplanes 2023, insbesondere zur Linie 9 Hölzli. Als Präsident der Eisenbahner Baugenossenschaft EBG, mit 350 Mieteinheiten und ca. 1200 Bewohnern vertrete ich deren Mieter. Die Bewohner/innen der EBG sorgen wohl für ein grosses Fahrgastaufkommen, insbesondere auch die Schüler über Mittag. Mit der Fahrplanausdünnung über die Mittagszeit sind wir nicht einverstanden. Das Schoren Quartier ist ein lebendiges Quartier. Besonders im Bereich der Einfamilienhäuser/Reihenhäuser leben Familien mit Kindern. Oft sind beide Elternteile berufstätig. Zudem besuchen die Schüler ab der Oberstufe Schulen in der Stadt. Ein Mittagstisch mit der Familie ist sehr wertvoll – Vater- Mutter – Kinder. Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr mit dem bisherigen 10 Minuten Takt, auch über die Mittagszeit, ist daher äusserst wichtig. Wir bitten Sie dringend, die Ausdünnung über den Mittag neu zu überdenken. - Befördern Sie Mütter und Väter und Schüler/innen an den Mittagstisch nach Hause - Lassen sie die vielen Schüler am Mittag nicht 20 Minuten am Bahnhof stehen Für die Möglichkeit der Stellungnahme bedanken wir uns und bitten dringend, unser Anliegen im Sinne der Familienfreundlichkeit zu prüfen.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.



95	St.Gallen	Firma	div. Linien	<p>Unsere Physiotherapie mit Fitnesscenter befindet sich am Blumenbergplatz 1 unmittelbar bei der Haltestelle Schibenertor, die seit dem 12. Dezember 2021 von den Linien 1, 2, 3, 4 und 6 der Stadtbusse nicht mehr bedient wird. Zudem wurden auch die Linien 5, 7 und 8 ausgedünnt.</p> <p>Diese Massnahmen der Stadtregierung bedeuten einen massiven Einschnitt in die Attraktivität unserer Physiotherapie und Fitness, das nun nicht mehr so verkehrsgünstig liegt wie vorher. Wir haben logischerweise viele ältere oder jüngere nicht so mobile Patienten sowie Fitnesskunden, die diese Bushaltestelle sehr vermissen und deshalb auch nicht mehr zu uns kommen können, ohne angewiesen zu sein auf ein Taxi oder auf sonst Jemand die sie bringt.</p> <p>Die quasi Streichung der Haltestelle Schibenertor ist geschäftsschädigend und hat existentielle Auswirkungen für uns. Den damals verkehrsgünstigen Standort war eine wichtige paramater für die Auswahl, wo wir unsere Praxis mit Fitness haben wollte. Ohne Busanbindung ist der Standort sehr viel weniger attraktiv.</p> <p>Aber nicht nur für uns als Geschäft ist die Streichung der Haltestelle Schibenertor ein sehr schmerzlicher Verlust, sondern auch für Kunden/innen, die in der Innenstadt einkaufen wollen. Für viele Personen ist eine wichtige und günstig gelegene Haltestelle in der Innenstadt weggefallen. Zudem auch ein günstiger Umsteigeort für die Linien 5, 8 und 9, die derzeit noch am Schibenertor halten.</p> <p>Die Streichung der Bushaltestelle Schibenertor betrifft vor allem viele ältere Patienten/innen oder Fitness- Kunden/innen mit körperlichen Beeinträchtigungen, die ausdrücklich auf ein gut vernetztes öV-Netz angewiesen sind („Stadt der kurzen Wege“). Sie können den Weg zum Marktplatz/Bahnhof mit ihren Krücken, Rollator oder sonst nicht leicht auf sich nehmen und wählen deshalb einen anderen Standort aus. Viele unserer Patienten/innen und Fitness- Kunden/innen bedauern die Situation genauso sehr wie wir, was sie mit ihren Unterschriften bei der „Petition Pro Schibenertor - für eine belebte und attraktive Innenstadt“ auch zum Ausdruck gebracht haben. Es wurden 2000 Unterschriften eingereicht. Das ist eine beeindruckende Anzahl unzufriedener Städter/innen.</p> <p>Das Mobilitätskonzept 2040 strebt eine Verdichtung des öV-Netzes in der Stadt an im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ an. Es fordert einen Ausbau des Netzes um +50%, und keinen Abbau, so wie es derzeit geschieht. Die Streichung der Haltestelle Schibenertor widerspricht dem geltenden Mobilitätskonzept. Und ist zudem eine umwelt-unfreundliche Haltung, was sicherlich nicht die Zukunftsvisionen der Stadt entspricht. Wir bedauern, dass die Stadtregierung die Haltestelle Schibenertor für viele Hauptlinien gestrichen hat und das öV-Netz in der Stadt ausdünn, obwohl dies klar</p> <p>gegen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Mobilitätskonzept 2040) verstösst.</p> <p>Nebst dem Abbau des öV-Netzes grundsätzlich bedauern wir auch die mangelnde/fehlende Kommunikation seitens der Stadtregierung.</p> <p>Wir haben bis heute keine Rückmeldung oder Reaktion auf unsere eingereichte Petition erhalten noch wurden wir über die Vernehmlassung zum Fahrplan informiert.</p> <p>Wir fordern die Wiederaktivierung der Haltestelle Schibenertor für sämtliche Linien (wie vor Dezember 2021).</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>
96	Fehraltorf	privat	900	<p>Alle IR35 Züge sollen ab Fahrplan 2023 Täglich Flums bedienen, Fahrplantechnisch ist dies über den ganzen Tag problemlos möglich! Zu den Randstunden wird dies ja gemacht, sollte auch aus ökologischen Überlegungen immer täglich gemacht werden, damit das öV schneller und attraktiver wird. Wenn die Halte schon immer möglich wären in Flums, sollte es auch umgesetzt werden. Es wäre schön, wenn ab kommenden Fahrplanwechsel alle IR35 Züge in Flums aus den erwähnten Gründen würden. Könnte diese markante öV Verbesserung nicht auf den nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt werden?</p>	<p>Die zusätzlichen Halte in Flums auf dem IR35 sind grundsätzlich mit Abschluss der Bauarbeiten im Rheintal per Ende 2024 möglich. Bauarbeiten der SBB im Bahnhof Flums führen nun dazu, dass sich die Aufnahme des IR-Halts in Flums nochmals um ein Jahr verzögert. Die IR-Züge werden ab Dezember 2025 halten.</p>



97	St.Gallen	Firma	div. Linien	<p>Unsere Physiotherapie mit Fitnesscenter befindet sich am Blumenbergplatz 1 unmittelbar bei der Haltestelle Schibenertor, die seit dem 12. Dezember 2021 von den Linien 1, 2, 3, 4 und 6 der Stadtbusse nicht mehr bedient wird. Zudem wurden auch die Linien 5, 7 und 8 ausgedünnt.</p> <p>Diese Massnahmen der Stadtregierung bedeuten einen massiven Einschnitt in die Attraktivität unserer Physiotherapie und Fitness, das nun nicht mehr so verkehrsgünstig liegt wie vorher. Wir haben logischerweise viele ältere oder jüngere nicht so mobile Patienten sowie Fitnesskunden, die diese Bushaltestelle sehr vermissen und deshalb auch nicht mehr zu uns kommen können, ohne angewiesen zu sein auf ein Taxi oder auf sonst Jemand die sie bringt.</p> <p>Die quasi Streichung der Haltestelle Schibenertor ist geschäftsschädigend und hat existentielle Auswirkungen für uns. Den damals verkehrsgünstigen Standort war eine wichtige paramater für die Auswahl, wo wir unsere Praxis mit Fitness haben wollte. Ohne Busanbindung ist der Standort sehr viel weniger attraktiv.</p> <p>Aber nicht nur für uns als Geschäft ist die Streichung der Haltestelle Schibenertor ein sehr schmerzlicher Verlust, sondern auch für Kunden/innen, die in der Innenstadt einkaufen wollen. Für viele Personen ist eine wichtige und günstig gelegene Haltestelle in der Innenstadt weggefallen. Zudem auch ein günstiger Umsteigeort für die Linien 5, 8 und 9, die derzeit noch am Schibenertor halten.</p> <p>Die Streichung der Bushaltestelle Schibenertor betrifft vor allem viele ältere Patienten/innen oder Fitness- Kunden/innen mit körperlichen Beeinträchtigungen, die ausdrücklich auf ein gut vernetztes öV-Netz angewiesen sind („Stadt der kurzen Wege“). Sie können den Weg zum Marktplatz/Bahnhof mit ihren Krücken, Rollator oder sonst nicht leicht auf sich nehmen und wählen deshalb einen anderen Standort aus. Viele unserer Patienten/innen und Fitness- Kunden/innen bedauern die Situation genauso sehr wie wir, was sie mit ihren Unterschriften bei der „Petition Pro Schibenertor - für eine belebte und attraktive Innenstadt“ auch zum Ausdruck gebracht haben. Es wurden 2000 Unterschriften eingereicht. Das ist eine beeindruckende Anzahl unzufriedener Städter/innen.</p> <p>Das Mobilitätskonzept 2040 strebt eine Verdichtung des öV-Netzes in der Stadt an im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ an. Es fordert einen Ausbau des Netzes um +50%, und keinen Abbau, so wie es derzeit geschieht. Die Streichung der Haltestelle Schibenertor widerspricht dem geltenden Mobilitätskonzept. Und ist zudem eine umwelt-unfreundliche Haltung, was sicherlich nicht die Zukunftsvisionen der Stadt entspricht. Wir bedauern, dass die Stadtregierung die Haltestelle Schibenertor für viele Hauptlinien gestrichen hat und das öV-Netz in der Stadt ausdünn, obwohl dies klar</p> <p>gegen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Mobilitätskonzept 2040) verstösst.</p> <p>Nebst dem Abbau des öV-Netzes grundsätzlich bedauern wir auch die mangelnde/fehlende Kommunikation seitens der Stadtregierung.</p> <p>Wir haben bis heute keine Rückmeldung oder Reaktion auf unsere eingereichte Petition erhalten noch wurden wir über die Vernehmlassung zum Fahrplan informiert.</p> <p>Wir fordern die Wiederaktivierung der Haltestelle Schibenertor für sämtliche Linien (wie vor Dezember 2021).</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>
98	Fehraltorf	privat	850	<p>Die IC1 Züge sollen wie es heute ist, immer im Takt Genf-St.Gallen durchgebunden bleiben und nicht teilweise einfach plötzlich von Genf nach Chur durchgebunden werden. Ein solches Mischmasch Angebot verwirrt die Reisenden extrem! Auch wenn einige IC1 Züge von Genf nach Chur verkehren, sind die Reisenden aus Bern oder so, gegenüber heute leider nicht schneller in Sargans, Landquart und Chur! Auch umgekehrt sind Reisende aus Chur, Landquart und Sargans nicht schneller in Bern, Fribourg usw. mit den direkten IC Twindex Direktverbindungen welche für den Fahrplan 2023 angedacht sind! Es sollten weiterhin alle IC1 Züge Genf-St.Gallen durchgebunden bleiben, könnte das aus den erwähnten Gründen nicht so bleiben?</p>	<p>Die Nachfrageströme unterscheiden sich gemäss SBB teilweise beachtlich zwischen Montag–Freitag und den Wochenenden. In Zürich HB ist die Beziehung zwischen (Romandie–)Bern und Graubünden der grössten Umsteigestrom zwischen zwei Fernverkehrsprodukten. Dies ist an Wochenenden besonders ausgeprägt. Die SBB stellt hier ein Marktbedürfnis im Freizeitverkehr fest, auf das sie mit den von Ihnen genannten Verbindungen reagiert. Die restlichen IC1 bleiben an Samstagen und Sonntagen von St. Gallen nach Bern und umgekehrt durchgebunden. Montag bis Freitag gibt es zu heute keinen Unterschied.</p>



99	St.Gallen	Partei	div. Linien	Die vorgesehene Ausdünnung des Busangebots auf dem VBSG-Netz wird abgelehnt (Linien 1-11). Das beinhaltet sämtliche Anpassungen der Frequenzen oder die Aufhebung von Haltestellen für gewisse Linien (Schibenertor). Jetzt beim öV in der Stadt St.Gallen zu sparen ist verkehrspolitisch bedenklich und schadet dem Service Public und der Attraktivität des öV. Die Anpassungen laufen zudem es dem städtischen Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zuwider.	An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
100	Walenstadt	Gemeinde	900	<p>In der Gemeinde Walenstadt orientiert sich ein erweiterter Teil der Bevölkerung nach Zürich. In erster Linie sind es Pendler welche den ÖV rege nutzen. Jedoch hat es auch Einwohner, welche kulturelle Anlässe oder auch das vielseitige kulinarische Angebot von einer Grossstadt in Anspruch nehmen wollen. Ausserdem besteht auch noch die Bahn-Anbindung an den Flughafen Zürich-Kloten. Die Verbindungen sind bis zu einem gewissen Zeitpunkt perfekt. Was aber wenn ein Konzert einmal etwas länger dauert oder das Flugzeug mit Verspätung eintrifft? Das Aufkommen von flexibleren Arbeitszeiten hat auch die Präsenzzeiten verschoben. Um 23:12 Uhr besteht aber die letzte Möglichkeit einer Abfahrt ab Zürich HB, dass noch ein Zug um 00:14 in Walenstadt anhält.</p> <p>Der Wunsch auf Anfragen aus der Bevölkerung der Gemeinde Walenstadt besteht darin, dass das Angebot um eine weitere Stunde verlängert wird. Hierfür wäre es nicht einmal nötig eine weitere Zugkomposition aufzustellen. Das einzige was geändert werden müsste wäre, dass der IR 2395 SOB, Abfahrt um 00:20 ab Zürich HB, auch in Walenstadt anhalten würde. Im Sinne der Gleichbehandlung müsste man die Stationen: Lachen SZ, Siebnen-Wangen sowie Flums mitberücksichtigen, damit die Halteorte mit dem des IR35 2393 SBB übereinstimmen würden.</p> <p>Mit diesen Massnahmen wird ein übergeordnetes Kundenbedürfnis abgedeckt, die gesetzlichen Anforderungen wären erfüllt und von der finanzierbaren Seite bestehen keine grossen Mehraufwände zumal die Zugkomposition bereits Bestand hat. Für die Fahrplanvernehmlassung reicht die Gemeinde Walenstadt termingerecht ihre Stellungnahme ein. Gerne bitten wir Sie, dass sie diesen Vorschlag von der Gemeinde Walenstadt überprüfen. Eine positive Meldung würde uns besonders freuen. Vielen Dank.</p>	Aus Sicht der Kantone St.Gallen und Graubünden wäre der gewünschte Halt in Walenstadt eine sinnvolle Ergänzung des Angebots. Aktuell wird die Machbarkeit aus betrieblicher und finanzieller Sicht geprüft. Falls der Halt machbar ist, wird er im Fahrplanjahr 2024 eingeführt.
101	Fehraltorf	privat	900	Alle EC Züge inklusive Nachtzüge welche von Zürich HB via Buchs nach Österreich usw. weiterfahren sollen weiterhin in Sargans anhalten, wie es bis jetzt auch immer der Fall war! Wieso will man plötzlich ausgerechnet in einer Zeit wo man besonders auf unser Klima achten sollte und ein gutes öV anbieten sollte, welches nebst nach Zürich auch ins Ausland geht, nun plötzlich den Halt in Sargans auflösen? Wenn man dieser zwischen halt in Sargans einfach aus den Fahrplan herausstreicht, so was ist total schlecht und die Bahn verliert wieder weiter an Attraktivität.	Bis Beginn der Bauarbeiten im St.Galler Rheintal im Februar 2023 werden die RJX in SA noch halten, dann muss der Halt bis Ende der Baumassnahmen im Oktober 2024 entfallen um Fahrzeitverluste durch Langsamfahrstellen auszugleichen. Danach werden die Halte wieder eingeführt.
102	Schleitheim	privat	900	RJX-Halt in Sargans beibehalten (beide Richtungen) - RJX 168 (Ankunft Zürich HB um 23:20 Uhr) ab Sargans in der Fahrlage des IC3 führen, sodass die Anschlüsse in Sargans von der S12 aus Chur sowie den Buslinien 400 und 430 sichergestellt werden können. Mit der Kombination S12/RJX besteht eine zusätzliche schnelle Verbindung aus dem Kt. GR, der Anschluss B430/RJX ist für die Rückfahrt nach dem Abendbetrieb der Pizolbahnen (freitags während Wintersaison) relevant.	Bis Beginn der Bauarbeiten im St.Galler Rheintal im Februar 2023 werden die RJX in SA noch halten, dann muss der Halt bis Ende der Baumassnahmen im Oktober 2024 entfallen, um Fahrzeitverluste durch Langsamfahrstellen auszugleichen. Danach werden die Halte wieder eingeführt. Ein Anschluss S12 -> RJX 168 in Sargans besteht bereits heute (Übergangszeit 3 min). Der Anschluss Bus 430 an RJX 168 ist bis Beendigung der Bauarbeiten am Zürichsee und im St.Galler Rheintal (Ende 2024) nicht zielführend, weil damit gemäss SBB dessen Anschlüsse im Knoten Zürich gefährdet werden, die zahlenmässig bedeutender sind als Umsteigepassagiere, die von den Pizolbahnen kommen.



103	Nesslau	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
104	Neu St.Johann	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>





105	Neu St.Johann	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
106	Nesslau	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>



107	Wattwil	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehaltlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>
108	Grabs	privat	80.410	<p>Guten Tag, Leider musste ich feststellen, dass der erste Bus von Gams/Grabs nicht auf den ersten Zug in Buchs SG passt. Die Züge um 05:12 / 05:15 sind mit dem ÖV aus Grabs oder Gams gänzlich unerreichbar. Man sollte wann immer den ÖV Nutzen, aber dann Fehlen wichtige Verbindungen wenn man früh raus muss. Meiner Ansicht nach würde ein kleiner Bus genügen, der eine Verbindung zu diesen Zügen gewährleistet.</p>	<p>Ob auf den Fahrplan 2025 die Betriebszeiten einzelner Linien ausgedehnt werden können, wird im Rahmen der entsprechenden Planung geprüft.</p>
109	Grabs	privat	880	<p>Ich verstehe nicht ganz, wieso es in Richtung Sargans um 05:45 keinen Zug gibt. Finde das eine grosse Lücke wenn man früh weg muss.</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Buchs und Sargans zu schliessen. Entsprechende Abklärungen mit der SOB laufen. Die Einführung des zusätzlichen Angebots ist abhängig von den verfügbaren finanziellen Mitteln und der Baustellenplanung im Jahr 2024.</p>
110	Grabs	privat	880	<p>Während der Sperre Nord: Was waren die Ziele bei der Verschiebung der Abfahrts und Ankunftszeiten? Ich pendle wegen meinem Studium mehrmals nach Chur (bis zu 5 mal die Woche) und mache das mit dem ÖV. Also wenn ich mir die Verbindungen während der Sperre anschau wird mir ganz schwarz. Die Linie 790 kommt um xx:08 in Buchs an und der Zug soll xx:09 fahren? Und der Zug kommt dann um xx:50 an der Bus fährt um xx:53. Und mit der Linie 401 gar keinen Anschluss mehr? Auf die Linie 12 nach FL???</p>	<p>Die Anpassungen des IR 13 zwischen Buchs SG und Sargans im Zeitraum der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG ist notwendig, um den Anschluss an den IC3 von/nach Zürich sicherzustellen, da der IC 3 auf der Strecke von Sargans bis Zürich auch im 2023 von umfangreichen Bauarbeiten betroffen ist. Die Fahrzeiten der Linie 790 werden während der Totalsperre auf die angepassten Bahnfahrpläne angepasst. So werden weiterhin schlanke Anschlüsse auf den IR13 von/nach Chur angeboten. Die Änderungen fliessen in den Fahrplanentwurf ein.</p>
111	Rebstein	Region Rheintal	880	<p>In Ergänzung zur Eingabe der regionalen Fahrplanbegehren für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 äussern wir uns hiermit zum Ersatzbus-Fahrplan während des Doppelspurausbau.</p> <p>Wie die SBB an der Informationsveranstaltung vom 9. Mai 2022 mitteilten, erfordert der Doppelspurausbau der Rheintallinie nicht nur eine 8-monatige Totalsperre mit Bahnersatzbussen, sondern verlängert sich die Fahrzeiten für Reisende während zweier Jahre um ca. 30 Minuten.</p> <p>Der Fahrplan für den Bahnersatz wurde der Region nicht zur Stellungnahme unterbreitet, bevor er der Öffentlichkeit auf «Fahrplanentwurf.ch» aufgeschaltet wurde. Von verschiedenen Seiten wurden wir auf die schlechte Abstimmung mit den Schulzeiten der weiterführenden Schulen (Berufsschulen in Buchs und Kantonsschule Sargans) aufmerksam gemacht.</p> <p>Wir zitieren hier zwei Eingaben:</p> <p>- «Da unsere Tochter in Sargans die FMS besucht (in ihrer Klasse total fünf Schüler/innen aus Altstätten), haben wir den Fahrplan studiert – und sind ziemlich erschrocken. Um in</p>	<p>Ziel des Ersatzkonzeptes ist, möglichst vielen Kund:innen eine möglichst geringe Reisezeitverlängerung abzuverlangen. Die Distanz zwischen Altstätten SG und Buchs SG beträgt auf der Strasse rund 28 Kilometer (rund 26 km auf der Schiene). Die Züge verkehren zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit bis zu 160 km/h – die Ersatzbusse mit höchstens 80 km/h (innerorts deutlich langsamer). Die lange Distanz und die geringe Geschwindigkeit der Busse, führt zu einer deutlichen Reisezeitverlängerung während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG.</p> <p>Die schnellste Strecke mit dem Bus von Altstätten SG nach Buchs SG führt ab Altstätten SG via Oberrietstrasse auf die A13 in Oberriet und dann direkt nach Buchs SG. Dies ist die Strecke der Bahnersatzbusse, die in Altstätten SG zur Minute 01 nach Buchs SG verkehren. Wir haben dazu mit dem Bahnersatzbetreiber Testfahrten gemacht. Für einen stabilen Fahrplan braucht es 32 Minuten Fahrzeit.</p>



			<p>Buchs den Interregio IR nach Sargans und Chur zu erreichen, muss man buchstäblich einen Bummelbus mit Halt in allen Dörfern zwischen Altstätten und Buchs nehmen! Mit den Wartezeiten werden die Schüler/innen täglich 3-4 Stunden unterwegs verbringen!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kanti Sargans sieht sich nicht imstande, die Stundenplanzeiten anzupassen (siehe Beilage). Wir haben nun im Rahmen der Vernehmlassung eine Stellungnahme erstellt und zumindest auf den Schulstart am Morgen einen zusätzlichen Schnellkurs Altstätten-Buchs angeregt (siehe unten).</li> <li>- Die Streckensperrung hat zur Folge, dass sich die Reisezeiten für Schüler an verschiedenen Schulen in Sargans (BZSL, Kanti, FMS) massiv verlängern. Die Ersatzbusse/Ersatzverbindungen sind nicht ideal für diese Schüler, da sie mit längeren Fahr- und zusätzlichen Wartezeiten verbunden sind. Die Startzeiten beider Schulen sind fast gleich; Schulstart an der BZSL ist um 7.40 Uhr, an der Kantonsschule in Sargans um 7.45 Uhr. Unterdessen habe ich erfahren, dass die Situation für Lernende, welche das BZSL in Sargans besuchen (1. Lektion beginnt um 07:40 Uhr) dieselbe ist. Wie mir gesagt wurde, ist der IR-Zug mit Ankunft in Sargans um 07:24 Uhr jeweils voll mit Schülern/Lernenden. Während der Totalsperre müssen auch die Lernenden aus dem Raum Heerbrugg-Altstätten mit dem «Bummelbus» alle Dörfer zwischen Altstätten und Buchs abklappern. (Für Reisende ab St. Margrethen gibt es einen Schnellbus über die Autobahn.)</li> <li>- Meines Erachtens gäbe es für die Totalsperre eine Lösung, welche die Fahrzeit von Altstätten nach Sargans um eine Viertelstunde verkürzen würde: Ein zusätzlicher Schnellbus Altstätten-Buchs mit Abfahrt in Altstätten SG um 06:35 Uhr – nicht als stündliche Verbindung, sondern als einmalige Zusatzverbindung am Morgen, in Buchs mit Anschluss auf den IR mit Abfahrt 7:09 Uhr. Da jeweils ohnehin mehrere Busse benötigt werden, wäre dies m.E. eine machbare Lösung.»</li> </ul> <p>Die erwähnten Anliegen unterstützen wir vollumfänglich. Zusätzlich weisen wir Sie darauf hin, dass genügend Kapazität zur Verfügung gestellt werden muss – Stehplätze für die Fahrt auf der Autobahn sind sehr gefährlich und nicht zumutbar und müssen zwingend vermieden werden.</p> <p>Wir fordern zusätzlich für die Phase 2 „Sperre Süd“ Bahnersatzbusse Buchs–Sargans mit Anschluss auf den IC3 von/nach Zürich. Bei IC-Ankunft xx.33 und Bus ab xx.37 wäre die Ankunft in Buchs etwa um .00 – also immer noch eine Viertelstunde früher als mit Warten auf den nächsten Zug.</p> <p>Es geht nicht nur um 23 Wochen, sondern immerhin um 2 Jahre, in denen der Modal Split ohnehin schon stark leiden wird. Je nachteiliger die Ersatzverbindungen sind, desto mehr Passagiere werden auf das Auto umsteigen und erfahrungsgemäss nur in Teilen wieder zum öffentlichen Verkehr zurückkehren. Es liegt entsprechend auch im Interesse der SBB, im Hinblick auf die längerfristige Kundenbindung in ein gutes Bahnersatzkonzept zu investieren.</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden die Dienste der Region immer wieder bemüht, wenn es darum ging, den Doppelspurausbau schneller voranzutreiben. Deshalb erachten wir es als fair, wenn sie die verständlichen Anliegen aus der Bevölkerung angemessen berücksichtigen. Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu prüfen und die Region und allenfalls die betroffenen Schulen in die Entscheidungsfindung einzubinden. Wir danken Ihnen bereits heute für die Kontaktaufnahme, um gemeinsam eine verträgliche Lösung zu finden.</p>	<p>Auf dieser Grundlage, kann ein zusätzlicher Ersatzbus von Altstätten SG nur wenige Minuten später abfahren, als der geplante Bus zur Minute 24. Nach Rücksprache mit dem Bahnersatzbetreiber, wird von Montag–Freitag ein zusätzlicher Kurs ab Altstätten SG, Bahnhof bis Buchs SG, Bahnhof angeboten, der um 06:34 ab Altstätten SG, Bahnhof nach Buchs SG, Bahnhof verkehrt und dort Anschluss an den IR 13 nach Sargans hat.</p> <p>Die Bauarbeiten ab dem 30.10.2023 im südlichen Teil des St. Galler Rheintals, erfordern tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion zwischen Buchs SG und Sevelen, die einen Zeitverlust von über einer Minute pro Fahrtrichtung zur Folge hat. Dadurch musste die Ankunfts- und Abfahrtszeit des IR13 in Sargans angepasst werden und der Anschluss zwischen IR 13 und IC 3 kann während dieser Bauphase nicht hergestellt werden. Es wurden verschiedene Alternativen geprüft. So z.B. die Anpassung der Fahrzeiten des IR13 zwischen St. Gallen und Sargans oder die Anschlussherstellung nur in eine Richtung oder Anpassungen beim Rollmaterialeinsatz. Das funktioniert jedoch in Zusammenspiel mit S-Bahn und Güterzügen leider nicht.</p>
--	--	--	--	---



112	St.Gallen	VCS Ortsgruppe	div. Linien	<p>Die VCS-Ortsgruppe St. Gallen setzt sich seit Jahrzehnten für eine nachhaltige Verkehrspolitik in der Stadt St. Gallen ein. Ein wichtiges Anliegen ist dabei, dass der MIV plafoniert wird, was das städtische Stimmvolk bereits zweimal bestätigt hat (Verkehrsreglement). Der zukünftige Mehrverkehr soll also vom ÖV oder Velo- und Fussverkehr aufgenommen werden. Dafür braucht es aber einen attraktiven ÖV mit kurzen Wartezeiten.</p> <p>Die vorgeschlagenen Fahrplanausdünnungen auf dem gesamten VBSG-Netz lehnen wir vehement ab. Diese Sparmassnahme zielt in eine völlig falsche Richtung. Im Gegenteil braucht es einen kontinuierlichen Ausbau des ÖV, damit dieser auch in Randstunden benutzt wird. Wartezeiten von bis zu 20 Min beim Umsteigen sind ein NO-GO. Der eingesparte Betrag von rund 420'000.- Franken steht in keinem Verhältnis zum Schaden, der durch diese Reduktion angerichtet wird. Das langjährige Engagement (Sensibilisierungs- und Werbekampagnen) damit die Menschen vom Auto auf den ÖV umsteigen, wäre umsonst gewesen. Die Konkurrenz von E-Scootern und Autos im Stadtverkehr würden wieder zunehmen, CO2-Ausstoss kann so nicht reduziert werden und die Vorgaben des Verkehrsreglementes ebenfalls nicht.</p> <p>Anträge: Keine Ausdünnung des Angebotes der Linien 1, 2, 5, 6, 7 und 8 unter der Woche bereits ab 20 Uhr. Keine Reduktion des Angebotes an Samstagen bei den Linien 1, 2 und 5, also kein 15-Minuten-Takt. Die Taktverdichtung der Linie 9 über Mittag muss weiterhin bestehen bleiben. Die Haltestelle Seeblick sollte von der Linie 9 (bei Wendung Sonne Rotmonten) wieder eingeführt werden.</p>	<p>Das Quartier hat ich gegen eine Anpassung der Streckenführung und die zusätzliche Bedienung der Haltestelle Seeblick durch die Linie 9 ausgesprochen.</p> <p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>
113	Oberbüren	Gemeinde	div. Linien	<p>Mit E-Mail vom 5. Mai 2022 wurden wir darüber informiert, dass für das öffentliche Fahrplanverfahren 2023 bis am 12. Juni 2022 Stellungnahmen abgegeben werden können. Gerne nehmen wir diese Möglichkeit wahr:</p> <p>Der vorgesehene Fahrplan 2023 bringt für die Gemeinde Oberbüren keine Änderungen mit sich. Dies ist grundsätzlich erfreulich, da sich der aktuelle Fahrplan in den letzten drei Jahren bewährt hat.</p> <p>Jedoch beantragen wir, dass die zwei letzten bestehenden Lücken im Halbstundentakt von Niederwil nach Oberbüren geschlossen werden. Dies ist jeweils einmal am Vormittag und einmal am Nachmittag der Fall. Der Fahrplan zeigt den Kurs 72762 ab Gossau dann nur noch bis Niederwil an. Anschliessend fährt der Bus aktuell als Dienstfahrt leer zurück ins Depot nach Oberbüren. Genau diese Strecke von Niederwil nach Oberbüren soll für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden. So können die Lücken geschlossen werden und die Strecke, welche sowieso gefahren werden muss, kann ideal genutzt werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs gelangen wir noch mit weiteren Anliegen an Sie:</p> <p>Die Sonntaler Bevölkerung ist bereits einige Male mit dem Wunsch nach einer zweiten Haltestelle an die Gemeinde gelangt. Die Haltestelle, welche aktuell besteht, liegt für den östlichen Teil des Dorfs in einer grösseren Distanz. Wir bitten Sie deshalb, die Realisierung einer zweiten Haltestelle im Dorf Sonnentäl zu prüfen.</p> <p>Zur Steigerung der Attraktivität des öv beantragen wir auch für das Dorf Niederwil die Einführung eines Halb-Stunden- Takts am Samstag. Das Gleiche gilt für das Dorf Sonnentäl unter der Woche.</p> <p>Weiter beantragen wir, dass überall dort, wo der Halbstundentakt tagsüber von Montag bis Freitag bereits besteht, dieser bis 21.30 Uhr erweitert wird.</p> <p>Es wäre zudem wünschenswert, wenn innerhalb einer Politischen Gemeinde dieselbe Zone gelten würde. Dies würde die Handhabung im Alltag vereinfachen.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anmerkungen in allfällige Anpassungen des Fahrplans bzw. des öV-Ausbaus einfliessen zu lassen.</p>	<p>Die heutige Leerfahrt wird in den Fahrplan aufgenommen. Der Kurs 72762 verkehrt künftig somit bis Oberbüren. Ein weiterer Angebotsausbau der Linie 727 ist momentan nicht realistisch. Gemäss Offerte 2022 beträgt der Kostendeckungsgrad der Linie 727 nur 27%. Für einen Ausbau müssen die Zielvorgaben von 40% erreicht werden. Eine zweite Bushaltestelle im Sonnentäl wurde im 17. und im 18. Strassenbauprogramm beantragt. Für die Umsetzung ist das kantonale Tiefbauamt zuständig. Anpassungen am Tarifzonenplan sind beim Tarifverbund Ostwind zu beantragen. Mindereinnahmen müssen durch die Gemeinde übernommen werden.</p>



114	St.Gallen	Firma	div. Linien	<p>Unser Specialty Coffee Shop, der einzige dieser Art im Kanton St.Gallen, befindet sich am Blumenbergplatz 1, unmittelbar in der Nähe der Haltestelle Schibenertor, die seit dem 12. Dezember 2021 von den Linien 1, 2, 3, 4 und 6 der Stadtbuse nicht mehr bedient wird. Zudem wurden auch die Linien 5, 7 und 8 ausgedünnt.</p> <p>Diese Massnahmen der Stadtregierung bedeuten einen massiven Einschnitt in die Attraktivität unseres Geschäftes, das nun nicht mehr so verkehrsgünstig liegt wie vorher. Wir haben seit Dezember 2021 viele Stammkunden verloren, die nun leider nicht mehr einfach beim Schibenertor aussteigen und bei uns Kaffee trinken und kaufen kommen können.</p> <p>Die quasi Streichung der Haltestelle Schibenertor ist geschäftsschädigend und hat existentielle Auswirkungen für uns, hatten wir doch den verkehrsgünstigen Standort für unser wirtschaftliches Wirken gewählt. Ohne Busanbindung ist der Standort nichts mehr wert. Es ist eine klare Einbusse für uns, vor allem auch zusammen mit den weiteren Massnahmen der letzten Wochen und Monaten wie beispielsweise die 24h-Parkplatzgebühr, die die Innenstadt zusätzlich unattraktiv machen für Kundenverkehr aller Art.</p> <p>Aber nicht nur für uns als Geschäft ist die Streichung der Haltestelle Schibenertor ein sehr schmerzlicher Verlust, sondern auch für unsere Kunden:innen. Für viele Kunden:innen ist eine wichtige und günstig gelegene Haltestelle in der Innenstadt weggefallen. Zudem auch ein günstiger Umsteigeort für die Linien 5, 8 und 9, die derzeit noch am Schibenertor halten.</p> <p>Die Streichung der Bushaltestelle Schibenertor betrifft vor allem viele ältere Kunden:innen und Kunden:innen mit körperlichen Beeinträchtigungen, die ausdrücklich auf ein gut vernetztes ÖV- Netz angewiesen sind („Stadt der kurzen Wege“). Sie können und wollen den Weg zum Marktplatz/Bahnhof nicht leicht auf sich nehmen bzw. es ist für sie unmöglich geworden.</p> <p>Viele unserer Kunden:innen bedauern die Situation genauso sehr wie wir, was sie mit ihren Unterschriften bei der „Petition Pro Schibenertor – für eine belebte und attraktive Innenstadt“ auch zum Ausdruck gebracht haben. Es wurden 2000 Unterschriften eingereicht. Das ist eine beeindruckende Anzahl unzufriedener Städter:innen.</p> <p>Das Mobilitätskonzept 2040 strebt eine Verdichtung des ÖV-Netzes in der Stadt an im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ an. Es fordert einen Ausbau des Netzes um +50%, und keinen Abbau, so wie es derzeit geschieht. Die Streichung der Haltestelle Schibenertor widerspricht dem geltenden Mobilitätskonzept.</p> <p>Wir bedauern, dass die Stadtregierung die Haltestelle Schibenertor für viele Hauptlinien gestrichen hat und das ÖV-Netz in der Stadt ausdünn, obwohl dies klar gegen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Mobilitätskonzept 2040) verstösst.</p> <p>Nebst dem Abbau des ÖV-Netzes grundsätzlich bedauern wir auch die mangelnde/fehlende Kommunikation seitens der Stadtregierung. Wir haben bis heute keine Rückmeldung oder Reaktion auf unsere eingereichte Petition erhalten noch wurden wir über die Vernehmlassung zum Fahrplan informiert.</p> <p>Wir fordern die Wiederaktivierung der Haltestelle Schibenertor für sämtliche Linien (wie vor Dezember 2021).</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Markt- platz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.</p>
-----	-----------	-------	-------------	--	--



115	Rorschacherberg	Gemeinde	80.252	<p>An der Bürgerversammlung vom 6. April 2022 bemängelte eine Votantin in der allgemeinen Umfrage die Anschlüsse in Goldach (Auszug aus dem Protokoll der Bürgerversammlung Ziff. 8.2.3):                  Eine Einwohnerin verkaufte vor zwei Jahren aus Umweltschutzgründen ihr Auto und stieg auf den öffentlichen Verkehr um. Nach St.Gallen fahre sie deshalb zuerst mit dem Seebus und danach mit dem Postauto oder Zug. Sie stellte fest, dass auf dem Rückweg die Umsteigezeiten sehr knapp bemessen sind. Oft gebe es Verspätungen, weshalb sie den Anschluss für den Seebus verpasst und sie nach Hause laufen müsse.                  Die Einwohnerin fragt, ob die Gemeinde Möglichkeiten hat, am Fahrplan mitzuwirken, damit solche Unannehmlichkeiten vermieden werden können.                  Antwort des Gemeindepräsidenten: Der Gemeinderat nimmt jeweils zu den Fahrplanvorschlägen Stellungen. In seinen Beratungen stellte er verschiedentlich fest, dass in einem Fahrplan viele Parameter mitberücksichtigt sowie Kompromisse mit den anderen Gemeinden und Verkehrsträger gefunden werden müssen und ein ausgeklügeltes System dahintersteckt. Leider können nicht alle Anliegen gleichermassen berücksichtigt werden. Der Gemeinderat nimmt das Anliegen entgegen und wird sich künftig im Rahmen seiner Möglichkeiten noch mehr dafür einsetzen, dass der Fahrplan für die Bevölkerung aus Rorschacherberg optimiert wird.                  Der Gemeinderat stellte fest, dass mit dem aktuellen Fahrplan der Busanschluss 242 Untereggen-Goldach nach 252 Rorschacherberg nicht gegeben ist.                  Er unterbreitet folgenden Verbesserungsvorschlag: B 252 Abfahrt in Goldach um 3 Minuten verschieben; Busanschluss Goldach nach Rorschacherberg wird sichergestellt.                  Das Amt für öffentlichen Verkehr (abgekürzt AöV) berichtete am 29. April 2022, dass sich das neue Buskonzept Rorschach weiter verzögert. Ein Entscheid des Verwaltungsgerichts ist noch immer ausstehend und eine von den Transportunternehmen erwogene aussergerichtliche Einigung kam leider nicht zustande. Das AöV geht nach wie vor davon aus, dass das Verwaltungsgericht die Vergabe bestätigen wird. Einen anderslautenden Entscheid kann das AöV aber nicht ganz ausschliessen. Bei einer Abweisung der Beschwerde kann dieser Entscheid auch an die nächsthöhere Instanz weitergezogen werden. Der Ausgang und die Dauer des Rechtsverfahrens bleiben vorerst offen. Neu vorgesehen ist eine Einführung auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023.                  Der Vorschlag des Gemeinderates ist sinnvoll. Das Amt für öffentlichen Verkehr ist einzuladen, die leichte Fahrplananpassung zu übernehmen. Wichtig ist einzig, dass der Seebus 252 in Goldach Bhf 3 Minuten später abfährt. Die damit verbundene spätere Ankunft desselben in Rorschach wirkt sich nur in einem einzigen Fall negativ aus, soweit das überblickbar ist. Dieser Mangel liesse sich wahrscheinlich (tagsüber, ausserhalb der Stosszeiten) mit einer etwas erhöhten Geschwindigkeit wieder ausgleichen.                  Sollte ab Dezember 2022 ein völlig neuer Fahrplan eingesetzt werden, erübrigt sich der Vorschlag, ausser es gäbe eine Zwischenversion des Fahrplanes die kurzfristig noch umgesetzt werden könnte.                  Der Gemeinderat                  1. nimmt den Vorschlag gemäss Sachverhalt Bst. B zustimmend zur Kenntnis;                  2. lädt das Amt für Verkehr ein, diesen Vorschlag für den nächsten Fahrplanwechsel oder auch kurzfristig zu übernehmen;                  3. Der Gemeinderat behält sich vor, im Rahmen der Vernehmlassung zum Fahrplan 2023 weitere Eingaben einzureichen.</p>	<p>Auf Fahrplan 2023 wird das neue Buskonzept im Raum Rorschach eingeführt. Der Anschluss in Goldach zwischen den Linien 252 und 242 kann dann gewährleistet werden.</p>
116	St.Gallen	Pro City SG	div. Linien	<p>Als Vertretung und Präsident der Detailhandelsorganisation Pro City St. Gallen bitte ich Sie dringend, die Haltestelle "Schibenertor" wieder einzuführen resp. beizubehalten. Die angrenzenden Geschäfte und die Konsumenten/Bevölkerung sind auf diese Haltestelle angewiesen. Kommt dazu, dass die Distanz zwischen Marktplatz und Bahnhof zu gross und die Kreuzung Schibenertor eine der meistfrequentierten, innerstädtischen Kreuzungen ist. Vielen Dank für die Prüfung unseres Anliegens.</p>	<p>Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Hal-</p>



					testelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.
117	Murg	privat	900	<p>10 Jahre mussten wir warten, bis endlich ein halbwegs brauchbarer Anschluss der S 4 ins Glarnerland gefunden wurde. Skeptisch bin ich, weil mit dem Anschluss VAE S 4 in Uznach miserable Erinnerungen verbunden sind. Von Luzern her habe ich schon längst resigniert und steige in Pfäffikon SZ in die S 25 um. Lieber 2-mal umsteigen als in Uznach den Zug verpassen und eine Stunde herumlungern.</p> <p>1. Beispiel: 7.12.21 Mein Anschluss in Rapperswil um 15.00 vom Tösstal her klappt. Der VAE von St. Gallen verursacht eine Abgangsverspätung von 4 Min. Auf Kosten der Kunden wird da immer wieder Zeit eingeholt und Leute stehengelassen. Führt der VAE noch ein Zusatzpaket so reicht die angewendete Mindestumsteigezeit keineswegs für einen Perron Wechsel. Inbetriebnahme der Doppelspur Uznach Schmerikon könnte dereinst die Situation verbessern, sofern beide am gleichen Perron stehen.</p> <p>2. 10.3.22 S 4 13.21 ab Murg muss beim Einspurabschnitt Tiefwinkel den verspäteten IC und Railjet abwarten, Halt vor Signal in Ziegelbrücke, weil die S 25 nach Glarus unser Einfahrgleis quert. Mit Ankunft 13.36 steht der Zug nach Zürich noch da, alle 4 Busanschlüsse sind jedoch schon weg, und Ziegelbrücke ist ja ein Traumbahnhof um eine halbe Stunde totzuschlagen. Eine Info an die Busunternehmen ist anscheinend immer noch nicht möglich.</p> <p>Mögliche Lösung.</p> <p>Die S 4 könnte in Sargans 59/00 und ab Unterterzen 3 Minuten früher fahren, damit wäre eine flexible Kreuzungsmöglichkeit geschaffen. Für den Wechsel in Ziegelbrücke von Gleis 6 auf Gleis 9 und Gleis 5 auf 10 in 3 Minuten sind Sprinterqualitäten nötig. Eine Info an den S 4 Lokführer bei verspätetem IC sollte doch eigentlich möglich sein, damit könnten unnötige Halte vermieden werden. In der heutigen Situation ist die S 4 bereits in Murg 1 Min. zu spät.</p> <p>3. Auch der Umweg via Walenstadt ist schlecht. Verkehrt der RE 35 mit 2 Einheiten ist das eine Zuglänge von über 400 m im Gleis 3, 2 Minuten später muss man im Bus sitzen oder er ist weg.</p> <p>4. S 4 und S 25 sind unzuverlässige Züge, selbst mit wenig Verspätung wird die Kundenschaft mit gekappten Anschlüssen konfrontiert. Vom 18.4. bis 3.5 wurde ausgerechnet unsere einzige Verbindung nach Zürich nur bis und ab Pfäffikon geführt. S 4 2x hat es mich mit einer Verspätung mit über 15 Minuten erwischt.</p> <p>Beim ersten Mal in Ziegelbrücke alle Anschlüsse weg, beim nächsten Mal gingen die 7 eingeholten Minuten wegen einem Gegenzug wieder futsch.</p> <p><b>Aufhebung Halt Mols</b></p> <p>Da haben SBB und der Kanton eine einmalige Chance vermasselt. Bei der Tunnelsanierung wurde die Übergangswende zwischen Mols und dem Tunnel eingebaut. Beim Einbau zwischen Unterterzen und Mols hätte das Trasse auch im Bereich der Haltestelle abgesenkt werden können. Auf der gleislosen Seite wäre der Einbau der höheren Perronwinkel tagsüber möglich gewesen, ein halber Meter Aushub am Aussenrand hätte genügt. Der Rest der Perronfläche wäre gleichgeblieben. Der früher installierte Halt auf Verlangen wurde schon viel früher liquidiert. Mit einer halben Million setze ich den Kostenpunkt hoch an, nehme dazu noch eine Halbe dazu für die zusätzliche Gleisabsenkung wären das 10% der von der SBB errechneten Umbaukosten. Um Mols zu erschliessen verkehren jetzt 4 Busse statt 2 Züge, um Mols an den ÖV anzubinden. Die SBB hat 10 Mio. gespart, den Ersatz finanzieren Kanton und Gemeinde.</p> <p><b>Schneller fahren möchte die SBB in Mols....</b></p> <p>Also will die SBB doch Geld investieren, in Mols ist da nicht viel zu holen, die westlichen Kurven haben einen ähnlichen Radius. Wo lohnt sich ein Ausbau? Im Zimmerberg 1 verkehren jede halbe Stunde 5 Züge in beiden Richtungen. Ein 3-gleisiger Betrieb würde die Kapazität nahezu verdoppeln, Parallelfahrten könnten den Fahrplan stabilisieren. Neigeinrichtung bei Zügen wird nicht genutzt. Dabei ermöglicht diese Einrichtung wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten.</p> <p>Nach Wädenswil (ev. Bäch) verschwinden die Fernzüge im Berg, Freienbach SOB würde damit unterirdisch die SBB Linie übernehmen. Beide Linien liegen übereinander, gegen</p>	<p>Wir bedauern, dass Sie vermehrt negative Erfahrungen gemacht haben. Wir empfehlen Ihnen, sich jeweils direkt und zeitnah an den Kundendienst der SBB zu wenden. Die Umsteigezeit in Uznach und Ziegelbrücke beträgt drei Minuten. Die Anschlüsse VAE-S4 und S4-S25 sind im Normalfall gewährleistet. Gemäss SBB und SOB sind Anschlussbrüche im Verspätungs-/Störfall eine betriebliche Massnahme, um den stabilen Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Ab 14.11.2022 verkehren der VAE und die S4 in Uznach perrongleich.</p> <p>Ihre wertvollen Überlegungen zur langfristigen Entwicklung des Bahnnetzes nehmen wir gerne in unsere Planungen auf.</p>



				<p>Pfäffikon SZ fächert die SOB Linie nach links Richtung See. Damit wäre die Überwerfung realisiert. Der gewünschte IC Halt ist damit möglich. Ein recht grosses Einzugsgebiet würde damit erschlossen. S Bahn Sargans – Pfäffikon – Sargans verbessern mit Anschluss an den IC auch die Verbindungen der March in beiden Richtungen. IC Halt Wunsch Kanton Schwyz.</p> <p>In Mühlehorn kann eine bergseitige Verlegung mit anschliessender Tunnellösung bis zur Murger Strasseneinfahrt Ost Tempo 160 ermöglichen. Statt mit jedem Zug das Tempo auf 80 km/h zu reduzieren kann damit der Schwung voll ausgenützt werden. S Bahnen nutzen in Murg die bestehende Linie mit nur einem Gleis und mit bergseitigem Perron. Unter der Strasseneinfahrt West verschwindet der Zug im Berg zur Neubaustrecke. Nur mit der Aufhebung der Einspur Tiefwinkel wird die S Bahn pünktlicher. Ausbauwunsch Kanton Glarus</p> <p>Walenstadt hat Platz genug, um Gleis 1 (heute 2) geradezuziehen und mit Tempo 140 zu passieren. Verbessern könnte man damit den Umstieg Zug Bus von Zürich her. Gleis 2 für Züge Richtung Zürich und Gleis 3 für ausweichende Güterzüge.</p> <p>In Flums wird mit der Verbreiterung des Zwischenperrons gar Tempo 160 möglich, Versuchsfahrten wiesen früher weit höhere Tempi auf.</p> <p><b>Rückblick/Ausblick.</b></p> <p>Mir ist durchaus bewusst, dass Streckenausbauten etwas kosten, ein gutes Angebot ist jedoch die beste Werbung. Allzu oft wird beim ÖV nicht weit genug gedacht. Ein Beispiel ist der der Brüttener Tunnel. Mit dem Flughafen hätte dieser ungehindert gebaut werden können. Mit dem Geld, das in die Linie Bassersdorf / Dietlikon - Winterthur nachträglich investiert werden musste hätte damals dieser Tunnel finanziert werden können. Bauen bei Vollbetrieb ist immer sehr aufwendig und sehr sehr teuer. Am Lötschberg wurde auf den vollständigen Ausbruch der Doppelspur aus Kostengründen verzichtet. Mit den Kosten für den Neuaufbau der Infrastruktur hätte sich der Ausbruch finanzieren lassen. Zudem ist die geplante Doppelspur Buchs-Sevelen nur eine Teillösung. Mit den Vernehmlassungen erhält man Informationen nur häppchenweise. Was in der Zukunft geplant wird untersteht wahrscheinlich der Schweigepflicht.</p>	
118	Fehraltorf	privat	880	<p>Die IC5 Züge aus Genf Flughafen sollten bis St.Margrethen verlängert werden, Zeit wäre dafür vorhanden. Auch wenn im 2023 die Bahnstrecke zwischen Altstätten und Buchs unterbrochen ist, sollten die IC5 Züge bis nach St.Margrethen verlängert werden. Somit entsteht endlich eine direkte und sehr attraktive Ost-West Verbindung vom einen Grenzbahnhof St.Margrethen Quer durch die Schweiz zum anderen Grenzbahnhof Genf, wo ebenfalls wieder auf die Auslandszüge umgestiegen werden kann. Wäre eine solche erwähnte attraktive Ost-West Durchbindung zu den Grenzbahnhöfen nicht möglich?</p>	<p>Um den Fahrplan im Abschnitt St. Gallen bis Winterthur halten zu können, benötigen die IC 5 Rollmaterial mit Neigetechnik, damit die Kurven mit höher Geschwindigkeit befahren werden können. Eine Verlängerung der IC 5 nach St. Margrethen würde den Bedarf für diese Neigezüge steigern. Das zusätzlich benötigte Rollmaterial steht der SBB nicht zur Verfügung. Des Weiteren ist ein Wenden der Züge in St. Margrethen auf Grund des S-Bahn- und Güterverkehrs nicht möglich. Zudem wäre die Nachfrage aus Sicht der SBB zu tief und ist damit auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht vertretbar.</p>
119	Jona	privat	870	<p>Beim IR2044 um 00:05 von St.Gallen nach Rappi gibts in Rappi keinen Zug/Bus mehr nach Jona. Um 23:27 bei der S4 11490 von St.Gallen nach Uznach gibt es in Uznach keine S6 nach Blumenau/Rapperswil. Somit fahren Reisende nach Jona/Blumenau heute bereits um 23:05 in SG los. Verbesserung wäre ein zusätzlicher Halt des IR2044 in Blumenau für Reisende aus Jona. Der IR2044 hält auch zusätzlich in Kaltbrunn und endet in Rapperswil; ein Zusatzhalt in Blumenau sollte somit kein Problem sein. Dankeschön!</p>	<p>Ein zusätzlicher Halt des IR2044 in Blumenau ist derzeit nicht vorgesehen. In den Randzeiten wird der übliche Tagestakt bedarfsgerecht aufgebaut und ausgedünnt. Die Frage ab bzw. bis wann das normale Taktangebot gelten soll, beschäftigt die Transportunternehmen und den Kanton immer wieder. In Blumenau wird das Taktangebot bis Mitternacht angeboten.</p>
120	Jona	privat	70.995	<p>Am Samstagabend ab 19.00 Uhr und am Sonntag ganztägig wird diese Linie nicht betrieben. Besteht die Möglichkeit, die Linie langfristig auch zu diesen Zeiten zu betreiben? Ich danke Ihnen</p>	<p>Eine Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 995 ist aktuell nicht finanzierbar.</p>
121	Walenstadtberg	privat	80.443	<p>Linie 443 Walenstadtberg ist öfters überlastet an schönen Tagen. Der 08.20 Bus ab Wal Bhf überquillt dann...Corona... Abhilfe durch zusätzliche Verbindung Wal Bhf ab 09.20.</p>	<p>Die Einführung eines zusätzlichen Kurses an Samstag und Sonntag wird geprüft.</p>





Amt für öffentlichen Verkehr

122	Bischofszell	Stadt	852	<p>Die S5 verkehrt nur zwischen Weinfeldern und Bischofszell Stadt durchgehend alle 30 Minuten. Weiter nach St. Gallen soll sie wie bisher nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag / Abend von Montag bis Freitag alle 30 Minuten verkehren. Dem Kanton St. Gallen wird erneut beantragt, von der Ausnahmebestimmung von Art. 12 Abs. 2 VöV Gebrauch zu machen. Damit könnten schlanke Anschlüsse Richtung Chur sichergestellt werden, auch am Wochenende oder während der Bauarbeiten im Rheintal.</p>	<p>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 nicht ausgebaut werden. Bei Erreichen der Zielvorgaben wird der Ausbau vollzogen. Der Kostendeckungsgrad kann durch Beiträge Dritter auf das erforderliche Mass erhöht werden.</p> <p>Ein Versuchsbetrieb kann in Betracht gezogen werden, wenn absehbar ist, dass nach Beendigung der Versuchsphase von maximal vier Jahren das Versuchsangebot in ein reguläres Angebot überführt werden kann. Dafür müssten die Zielvorgaben erreicht werden. Die Fahrgastzahlen (und damit die Erlöse) sind 2020/2021 eingebrochen und erholen sich nur langsam. Es ist nicht realistisch, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebs die Zielvorgaben erreicht werden.</p> <p>Die erwähnten Ausnahmen betreffen die Mindestvorgaben, nicht die Zielvorgaben. Sie können für diesen Fall nicht angewendet werden.</p> <p>2023 werden dem Kantonsparlament Anpassungen der gesetzlichen Vorgaben vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Anpassungen würden es ermöglichen, den Halbstundentakt Montag–Freitag durchgehend zu bestellen.</p>
123	Bischofszell	Stadt	80.740	<p>Die Anschlussbrüche in Bischofszell Stadt zwischen Postauto 80.740 aus Uzwil und AOT 80.943 nach Amriswil bestehen weiterhin. Neu kommen die ersten drei Kurse unter der Woche zur Minute .54 in Bischofszell Stadt an, häufig wird der Anschluss zur Minute .55 knapp verpasst. Am Wochenende und an Feiertagen trifft AOT aus Amriswil .59 in Bischofszell Stadt ein, Postauto fährt .58 ab. Postauto hat am Wochenende in Oberbüren 2-3 Minuten Wartezeit. Abfahrt in Bischofszell um diese Minuten verschieben. Die Anschlussbrüche in Bischofszell Stadt zwischen der Postauto-Linie 80.740 aus Uzwil und der AOT-Linie 80.943 nach Amriswil bestehen weiterhin. Häufig fahren die Busse in Bischofszell Stadt «vor der Nase weg».</p> <p>Neu kommen die ersten drei Kurse unter der Woche zur Minute .54 in Bischofszell Stadt an, häufig wird der Anschluss Richtung Amriswil zur Minute .55 knapp verpasst. Am Wochenende und an Feiertagen trifft der AOT-Bus aus Amriswil-Zihlschlacht zur Minute .59 in Bischofszell Stadt ein, das Postauto Richtung Uzwil fährt zur Minute .58 ab. Gemäss eigener Beobachtung hat das Postauto am Wochenende in Oberbüren Post meist 2-3 Minuten Wartezeit. Wird die Abfahrt in Bischofszell um diese Minuten verschoben, wäre der Anschluss gewährleistet. Dies ist nochmals zu prüfen.</p>	<p>Gemäss AOT kann die Linie 943 leider nicht früher in Bischofszell Stadt ankommen oder später von Bischofszell Stadt abfahren, da die Anschlüsse der Linie in Amriswil sonst nicht mehr eingehalten werden. Gemäss Postauto werden die genannten Anschlüsse in Bischofszell am Morgen im Online-Fahrplan nicht ausgewiesen und sind deshalb keine Anschlüsse, die gewährt werden können.</p> <p>Die Problematik wurde schon mehrmals mit der AOT besprochen. Die beiden Linien haben an den Linienenden in Amriswil bzw. Uzwil mit starkem Verkehrsaufkommen und in der Folge grösseren Verspätungen zu kämpfen. Es liegen keine weiteren Minutenverschiebungen drin, da die Anschlussprioritäten nicht in Bischofszell, sondern in Amriswil und Uzwil liegen. Die Haltezeit in Oberbüren entsteht nur zur Nebenverkehrszeit und wird per kommendem Fahrplanwechsel um eine Minute reduziert zu Gunsten von stabileren Anschlüssen in Uzwil. Ein Anschluss könnte angeboten werden, wenn der Knoten Augarthen in Uzwil entschärft würde und/oder die Linie 943 direkt via Amriswilerstrasse verkehren würde.</p>
124	Altstätten	privat	880	<p>Verlorener IC Anschluss IC3/IR13 in Sargans, Sperre Nord. Fahrzeitverkürzung und Stabilisierung Fpl auf dem IR13 zur Wiedererlangung mit folgenden Massnahmen: Beschleunigung Abfahrtsprozess/Fahrzeug durch: - Selbstabfertigung zwischen SMG - SA - Kundenlenkung HVZ in BU (Schüler) - Fahrzeugeinsatz RABe 511/512 statt RABe 502 (Fahrgastfluss, Beschleunigung Fahrzeug) - Erhöhung v<sub>max</sub> Oberriet Nord - ORT 100 -&gt; 125 (geplant) Fahrplan Feld 900: Abfahrtszeiten IC3 analog 2018 SA ab .28 statt .27</p>	<p>Die Bauarbeiten ab dem 30.10.2023 im südlichen Teil des St. Galler Rheintals, erfordern tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion zwischen Buchs SG und Sevelen, die einen Zeitverlust von über einer Minute pro Fahrtrichtung zur Folge hat. Dadurch musste die Ankunfts- und Abfahrtszeit des IR13 in Sargans angepasst werden und die S4 kann teilweise nicht in Sevelen halten. Die SBB haben verschiedene Alternativen geprüft. So z.B. die Anpassung der Fahrzeiten des IR13 zwischen St. Gallen und Sargans oder die Anschlussherstellung nur in eine Richtung. Das funktioniert jedoch in Zusammenspiel mit S-Bahn und Güterzügen nicht. Auch den Fahrzeugeinsatz hat die SBB geprüft. Einerseits kann die SBB zu wenige RABe511 herauslösen, um den IR 13 zu produzieren, andererseits stehen noch zu wenige RABe 512 zur Verfügung. Aber auch mit den RABe511/512, kann der Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduktion nicht so kompensiert werden, dass die SBB einen Anschluss anbieten kann.</p>
125	Altstätten	privat	880	<p>Bahnersatzkonzept Sperre Nord Raum Altstätten - Buchs. Grossräumig Parallelproduktion Bahnersatzbusse und Linie 300 Altstätten Buchs, Verlust Bahnanschlüsse Linie 300 in Buchs. Vorschläge: - Anbindung Balgach - Altstätten ab Linie 301, Bahnersatzbus ab Altstätten Rathaus direkt via Autobahn nach Buchs. Neue Fahrzeiten Linie 300 auf Anschlüsse in Buchs, z.B. ohne Bedienung Oberriet Bahnhof. Das Ersatzkonzept sollte sich möglichst wenig am "normalen" Fahrplan orientieren, da eh alles anders ist.</p>	<p>Der Fahrplan der Linie 300 während der Totalsperre ist noch in Erarbeitung. Die veränderten Bahnfahrzeiten auf dem Abschnitt Buchs–Sargans während der Totalsperre führen dazu, dass auch mit Anpassungen der Linie 300 nur ein Teil der Bahnanschlüsse erreicht werden können. Die Änderungen fliessen in den Fahrplanentwurf ein.</p>



126	St.Gallen	Wohnliches St.Georgen	80.006	<p>Der Verein Wohnliches St. Georgen setzt sich seit Jahren für die Wohn- und Lebensqualität und einen nachhaltigen Verkehr im Quartier St. Georgen ein. Ein grosses Problem ist dabei immer wieder der motorisierte Individualverkehr (MIV). Wir ermuntern die Anwohnerinnen und Anwohner immer wieder den öffentlichen Verkehr zu benutzen, damit die Verkehrsbelastung durch den MIV im Quartier und in der Stadt nicht steigt. Möchte man aber den öffentlichen Verkehr benutzen, so ist es zwingend, dass dieser attraktiv ist. Ein Takt von 20 Minuten ist nicht attraktiv, da nimmt man lieber das Auto.</p> <p>Anlässlich des letzten grossen Fahrplanwechsels vom Dezember 2018 hat man die Linie 6 (St. Georgen) bis ins Heiligkreuz verlängert und später auf E-Bus (Trolley) umgestellt. Zu diesem Zeitpunkt ist eine Reduktion der Fahrplandichte in den Abendstunden und am Sonntag (20-Minuten.-Takt) eingeführt worden. Wir haben uns damals schon gegen den Abbau gewehrt und es wurde uns versichert, dass dies nur eine vorübergehende Massnahme zur Erreichung der Kostenneutralität sei und der normale 10- oder 15- Minuten Takt wieder eingeführt wird.</p> <p>Der vorliegende Vorschlag zur zusätzlichen Ausdünnung des Fahrplanes ab 20:00 Uhr und am Samstagvormittag zielt in eine völlig falsche Richtung. Wir brauchen einen attraktiven ÖV und das bedeutet auch, dass ein Takt von 20-Minuten nicht akzeptabel ist. Wartezeiten von bis zu 20 Minuten beim Umsteigen sind viel zu lang. Die Konkurrenz von Autos aber auch von e-Scooters, e-Trotinetts etc. wird weiter zunehmen und dies ist nicht im Sinn einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Gemäss dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, der sogenannten Städteinitiative, sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs. Ein wichtiges Element ist dabei der Ausbau respektive die Optimierung des Busangebots.</p> <p><b>Wir lehnen die vorgeschlagenen Ausdünnungen des Busfahrplanes ab und fordern einen zusätzliche Fahrplanverdichtung. Ein Takt von 15 Minuten in den Abendstunden und am Wochenende ist das Minimum. Auch auf die Fahrplanausdünnung auf den übrigen Linien der VBSG ist zu verzichten. Die Ersparnis bei den Kosten steht in keinem Verhältnis zum Schaden, den diese Fahrplanausdünnung anrichtet.</b></p>	<p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>
127	?	privat	880	<p>Seit auf der S4 Flirts der dritten Generation eingesetzt werden, entstehen oft Verspätungen. Die Gründe sind zahlreich:</p> <p>Die dritte Generation hat kaum Multifunktionsabteile, was den Passagierwechsel massiv verlangsamt, insbesondere wenn viele Passagiere mit sperrigen Freizeitgeräten oder Koffern unterwegs sind.</p> <p>Die Türen öffnen sich wesentlich langsamer, was ein Verlust von mindestens 10s pro Halt bedeutet.</p> <p>Die Fahrzeuge sind nur mit ETCS Baseline 3 ausgerüstet, was die Zugsicherung und Zugbeeinflussung kombiniert. Und bei letzterem sind viele dumme Bremsprofile hinterlegt, die dem Lf Bahnhofseinfahrten mit 15km/h aufbürden! Das Problem mit den falschen Einstellungen ist SBB-I bekannt, doch der Wille, dies zu fixen, ist inexistent. Die alten Fahrzeuge hingegen benutzen weiterhin ZUB, welches über dieselben Balisen übermittelt wird. Deshalb, existieren bei einer gemischten Doppeltraktion diese Probleme nur, wenn das Fahrzeug der dritten Generation das Führende ist.</p> <p>Deshalb verlange ich, dass auf der S4 nur noch Flirts der ersten und zweiten Generation eingesetzt werden. Sie sind der Besteller, bitte setzen Sie diese Änderung so um.</p>	<p>Die Flirt der dritten Generation entsprechen den geltenden Vorschriften und erfüllen die geforderten Bedingungen.</p> <p>Der Einsatz der Flirt bei der SOB gestaltet sich generations- und linienunabhängig. Dadurch reduziert sich der Planungs- und Koordinationsaufwand und erhöht die Flexibilität im Störfall.</p>
128	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.200	<p>Sparprogramm Stadt St. Gallen Laut Fahrplanentwurf sind in der Stadt St. Gallen auf verschiedenen Linien in den Randstunden Takt ausdünnungen geplant. Anstelle den Takt ausdünnen und Haltestellen zu streichen können durch Linienzusammenlegungen Synergieeffekte erzielt werden. Am Sonntag die Buslinien 3 und 200 zu einer Buslinie Abtwil – St. Gallen – Wittenbach – Arbon zusammengelegt werden. Die Frequenzen der Beiden Linien würden dies zulassen. Da diese beiden Linien am Sonntag zwischen dem Bahnhof St. Gallen und Heiligkreuz hintereinander fahren liessen sich Synergieeffekte erzielen. Während den Grossanlässen (Fasnacht, Offa Open Air Olma und Weihnachtmarkt) sollen die Linien getrennt geführt werden.</p>	<p>Eine Verknüpfung der Linien 3 und 200 in den Randverkehrszeiten (Sonntag/Abend) würde ein Fahrzeug einsparen, da die zeitgleiche Überlagerung zwischen Heiligkreuz und dem Bahnhof St.Gallen vermieden wird. Allerdings würde der Fahrplan dadurch zunehmend komplizierter. Es ist zudem unklar, ob auf dem Ast Abtwil der Einsatz eines Dieselmotortrolleys am Sonntag und am Abend toleriert wird. Der Einsatz eines Batterietrolleybusses bis nach Arbon funktioniert nicht aufgrund der Batterieleistung. Ein unterschiedlicher Linienbetrieb bei Grossanlässen ist zudem wenig praktikabel.</p>



**Amt für öffentlichen Verkehr**

129	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	880	Die Taktlücke des EC Zürich ab 15.33 München an 19.04 München ab 10.55 Zürich an 14.27 soll geschlossen werden. Damit wird ein Kundenfreundlicher Zweistundentakt geschaffen.	Der durchgehende Zweistundentakt ist auch Angebotsziel des Kantons St.Gallen. Zum Fahrplan 2023 wird gemäss SBB eine Ausweitung der Verkehrstage dieses Zugpaares nachfrageorientiert geprüft und wo sinnvoll und erforderlich umgesetzt.
130	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	900	Die Fahrzeiten der vorgesehenen Direktzüge Genève- Zürich – Chur sind für den Hotelgäste interessant die am Wochenende für die Ferien an und abreisen. Für Tagesausflüge sind sie aufgrund der späten Hinfahrt und der frühen Rückfahrt nicht interessant. Wir fordern deshalb eine Verlegung auf folgende Zeiten: Bern ab: 7.31 Zürich an: 8:28 ab: 8.38 Chur an: 9.52 Genève ab: 7:33 Bern ab: 9:31 Zürich an: 10.28 ab: 10:38 Chur an. 11.52 Chur ab: 18.08 Zürich an: 19:22 ab: 19.32 Bern an: 20.28 Genève an 22.27 Der Zug Chur ab 16.08 kann in der vorgesehenen Lage belassen werden.	Die Direktangebote Richtung Graubünden sind gemäss SBB nicht auf Tagestouristen ausgelegt, sondern eher für Kundinnen und Kunden mit Aufenthalt in Graubünden, die in der Regel mit Gepäck reisen. Diesen erleichtert die Direktverbindung die Reise.
131	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	880	Die am Wochenende von Romanshorn nach Lindau verkehrende S7 soll auch Montag – Freitag bis Lindau fahren und nicht nur am Wochenende.	Die Verlängerung der S7 nach Lindau Insel ist ab Fahrplan 2024 möglich. Bis dann sollen die Bauarbeiten zwischen Lindau Reutin und Lindau Insel abgeschlossen sein. Ein Ausbau von Montag bis Freitag wird angestrebt, ist aber abhängig von den verfügbaren Finanzmitteln.
132	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.010	Sparprogramm Stadt St. Gallen Laut Fahrplanentwurf sind ist der Stadt St. Gallen auf verschiedenen Linien in den Randstunden Taktausdünnungen geplant. Anstelle den Takt ausdünnen und Haltestellen zu streichen können durch Linienzusammenlegungen Synergieeffekte erzielt werden. Es soll geprüft werden ob die Quartiere Rosenberg und Schoren wieder mit einem Rundkurs wie im Fahrplan 2018 (alte Linie 6) zu erschliessen. Sollten die Kapazitäten während der HVZ nicht ausreichen soll die Linie 9 zu dieser Zeit wie heute nach Schoren fahren.	Die Erschliessung der Haltestellen Nussbaumstrasse und Röteli am Abend und am Sonntag durch die Linie 9 wurde geprüft. Kanton und Stadt lehnten den Änderungsvorschlag aufgrund der Gesamtabwägung ab. Die schlechte Verständlichkeit einer solchen Lösung war dabei ausschlaggebend. Zudem sprachen weitere Nachteile (Infrastrukturkosten, Angebotsreduktion an mehreren Haltestellen, längere Fahrzeit zur Endstation Hölzli, nicht aufwärtskompatibel mit Ausbau der Linie 10) dagegen.
133	Wittenbach	Pro Bahn Ostschweiz	80.007	Sparprogramm Stadt St. Gallen Laut Fahrplanentwurf sind ist der Stadt St. Gallen auf verschiedenen Linien in den Randstunden Taktausdünnungen geplant. Anstelle den Takt ausdünnen und Haltestellen zu streichen können durch Linienzusammenlegungen Synergieeffekte erzielt werden. Haltestelle Schiebener Tor Laut Sparprogramm der Stadt St. Gallen soll die Haltestelle auf den Fahrplan 2023 ganz aufgehoben werden. Diese Haltestelle ist für die Umsteiger aus dem Osten der Stadt nach Rotmonten sowie der Hochschule nach wie vor von Bedeutung. Weiter befinden sich in Fusswegdistanz die Warenhäuser Manor und Globus. Derzeit ist es für ältere und gehbehinderte Fussgänger sehr mühsam den Knoten Schiebener Tor zu überqueren. Auch deshalb braucht es weiterhin eine öv-Verbindung zwischen Marktplatz und Schiebener Tor. Wir fordern deshalb das diese Haltestelle wieder wie im Fahrplan 2021 von allen Linien angefahren wird.	Die Linien 7 und 8 werden ab Fahrplan 2023 die Haltestelle Schibenertor nicht mehr bedienen. Der Entscheid ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung zwischen den Zielen «kurze Reisezeit» und «hohe Haltestellendichte». Der Abschnitt zwischen Marktplatz/Bohl und dem Bahnhof weist am meisten Fahrgäste im Stadtbusnetz auf. Mit der Aufhebung der Haltestelle Schibenertor beschleunigt sich die Fahrt auf diesem Abschnitt, wovon der Grossteil der Fahrgäste profitiert. Die gewonnene Zeit dient als zusätzliche Reserve, wodurch Verspätungen minimiert werden. Das Siedlungsgebiet ist grundsätzlich auch ohne die Haltestelle Schibenertor gut mit dem innerörtlichen öV erschlossen. Da im Zentrum attraktive Fusswege zur Verfügung stehen, werden auch etwas längere Wege toleriert. Die Umsteigebeziehungen sind von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen alternative Verbindungsmöglichkeiten oder Umsteigeorte. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor für die Linien 7 und 8 steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der beiden Linien. Trolleybusse können sich beim Schibenertor aufgrund der Fahrleitungssituation nicht mehr überholen, wodurch für alle Trolleybuslinien die gleiche Haltepolitik erforderlich ist.
134	Thalwil	privat	850	Keine zwei Monate nach dem Ausbau im April 2022 sind die Züge Zürich-München sehr gut belegt. Im EC 197 sowie Fr-So auch auf anderen Zügen gibt es oft Stehplätze. Der 197 ist wie geplant Zürich-Bregenz in Doppeltraktion zu führen. An Wochenenden mit hohem Aufkommen sind Zusatzzüge Zürich ab 15:33 sowie München ab 10:55 zu prüfen.	Die Doppeltraktion EC 197 Zürich–St.Gallen wurde gemäss SBB zum 13.06.2022 eingeführt, vorher fehlte es am Rollmaterial. Für das Oktoberfest 2022 sind die Zusatzzüge EC 195/194 eingeplant. Auch im Fahrplan 2023 werden gemäss SBB die Zusatzzüge EC195/194 nachfrageorientiert geführt.
135	Thalwil	privat	880	Mit leicht verspäteten Zügen München-Zürich ist flexibler umzugehen. Es ist auch 5' bis ca. 8' verspäteten Zügen die Möglichkeit zu geben, in Zürich ohne grosse, in der Schweiz generierte Verspätung anzukommen, indem sie je nach Höhe der Verspätung entweder in Rorschach den IR13, oder in St. Gallen den IR13 und in Eschlikon die S35 überholen.	Verspätungen bis max. 5' können gemäss SBB durch Rückhalten der anderen Züge ausgeglichen werden, mehr jedoch nicht. Die Auswirkungen auf die betroffenen Züge sind zu gross bzw. werden zu weit ins übrige System übertragen.
136	Thalwil	privat	900	Während Buchs-Sargans noch mit voller Geschwindigkeit gefahren werden kann (also bis 29.10.2023) ist die Verspätungstoleranz bei den RJ/EC/EN Richtung Zürich um ca. 150 Sekunden zu erhöhen (bei Abfahrt bis ca. xx:22 keine Isolierung), da der Halt in Sargans wegfällt. (Linie 900 ausgewählt, weil die Isolierung auf dieser Linie angewendet wird.)	Der Halt Sargans entfällt während der Baumassnahmen St.Galler Rheintal um Fahrzeitverluste durch Langsamfahrstellen und Baustellen am Zürichsee auszugleichen. Die "gewonnene" Zeit geht als Stabilitätsreserve in die Fahrzeit, was die Verspätungstoleranz erhöht.



137	Thalwil	privat	900	Die Anschlüsse vom RJ/EC/EN Richtung linkes Zürichseeufer sowie Chur sind auch ohne den Halt in Sargans soweit möglich herzustellen, z.B.: * Warten des IR13 in Buchs bis xx:14 * Falls IR13 nicht erreicht wird aber Sa-Tw noch nicht isoliert wird, ist ein Aussteigehalt in Pf (Anschluss Wae mit S2, Zb mit S25) zu prüfen. * Bei Isolierung des RJ ist in Sa zum Aussteigen zu halten (Anschluss Zb-Wae mit IR35, Ch mit S12). Falls der IR35 nicht erreicht wird, ist auch in Zb zu halten (Anschluss S2).	Eine tageweise operative Umsetzung von Extrahalten bei Einzelzügen ist gemäss SBB leider nicht möglich. Die Anschlüsse werden in Buchs SG oder Zürich vermittelt.
138	Thalwil	privat	880	Es ist vertieft nach Lösungen zu suchen, um den Anschluss IC3-IR13 auch nach dem 29.10.2023 anzubieten. Mit den vorgesehenen spurtstarken Zügen (FVD oder IC2000 mit zwei Loks) sollten die bis 2020 gefahrenen Ankunfts- und Abfahrtsminuten des IC3 (an xx:32, ab xx:28) problemlos möglich sein. Zudem gehen gegen Ende 2023 die Bauarbeiten Walenstadt-Mols zu Ende. Bei den FVD des IR13 könnte vereinfacht (wie bei RVD/FLIRT) abgefertigt werden, um Altstätten-Sargans ca. 1'-2' einzusparen.	Die Bauarbeiten ab dem 30.10.2023 im südlichen Teil des St. Galler Rheintals, erfordern tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion zwischen Buchs SG und Sevelen, die gemäss SBB einen Zeitverlust von über einer Minute pro Fahrtrichtung zur Folge hat. Dadurch musste die Ankunfts- und Abfahrtszeit des IR13 in Sargans angepasst werden und die S4 kann teilweise nicht in Sevelen halten. Die SBB haben verschiedene Alternativen geprüft. So z.B. die Anpassung der Fahrzeiten des IR13 zwischen St. Gallen und Sargans oder die Anschlussherstellung nur in eine Richtung. Das funktioniert jedoch in Zusammenspiel mit S-Bahn und Güterzügen nicht. Auch den Fahrzeugeinsatz hat die SBB geprüft. Einerseits kann die SBB zu wenige RABe 511 herauslösen, um den IR 13 zu produzieren, andererseits stehen im Jahr 2023 noch keine RABe 512 für den kommerziellen Einsatz zur Verfügung. Aber auch mit den RABe 511/512, kann der Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduktion nicht so kompensiert werden, dass die SBB einen Anschluss anbieten kann.  Die Abfahrtszeit des IC 3 ab Sargans kann leider auch nicht später gelegt werden: Auch auf der Strecke Zürich-Chur finden im 2023 weiterhin umfangreiche Bauarbeiten statt. Zudem führt ein später Richtung Zürich verkehrender IC 3 dazu, dass die S2 in Ziegelbrücke später abfahren muss, was wiederum Auswirkungen auf den stabilen Betrieb der S-Bahn Zürich hat. Ab Thalwil verkehrt der IC 3 als erster Zug der "Fernverkehrs-Welle" in Richtung Zürich HB. Verspätungen des IC 3 wirken sich automatisch auf die nachfolgenden IR 75 Luzern–Zürich–Konstanz und die EC/ IC 2 vom Gotthard aus und führen bei diesen Zügen (v.a. beim EC als letztem Zug der "Fernverkehrs-Welle") dann zu Anschlussbrüchen in Zürich HB. Die Führung der vom Anschluss IR 13 betroffenen IC 3 5xx erfolgt im Fahrplan 2023 bereits fast integral mit spurtstarken FV-Dosto, deren Beschleunigungs- und Fahrverhalten bei der Fahrzeitberechnung bereits eingeflossen ist.
139	?	privat	880	Sie haben mein Gesuch, die S5 nach HEBG zu verlängern mit den Scheinargumenten des Trassenkonflikts mit dem Güterverkehr, und dass es künftig nicht mehr ginge wenn der IR13 2025 halbstündlich fahren soll, abgeschmettert. Der grafische Fahrplan zeigt eindeutig, dass es sich um lächerliche 4 Konflikte in Tagesrandlagen handelt, die problemlos gelöst werden können. Das Argument mit 2025 ist ebenfalls unnötig, jetzt ist nicht 2025, es gibt keinen Grund die Bevölkerung weitere Jahre unter unnötigen Reisezeitverlängerungen leiden zu lassen. Sie erinnern sich bestimmt daran, dass Sie den Takt auf der Seelinie um eine Viertelstunde geschoben haben, und damit unzählige Orte von jener abgeschnitten oder den Takt halbiert haben. Die Verlängerung nach HEBG kostet so gut wie nichts, weil sie keine zusätzlichen Umläufe benötigt sondern nur Standzeiten reduziert. Sie ist dementsprechend umgehend umzusetzen! Ebenfalls praktisch gratis gäbs eine massive Fahrzeitverkürzung vom Rheintal nach KO wenn der RE in SGF halten würde. Eine um eine Minute frühere Abfahrt/spätere Ankunft in SG genügt dafür! Darüber hinaus liesse sich Oberriet einseitig im Halbstundentakt anbinden. Dazu müsste nur die S2 dorthin verlängert werden. Dies liesse sich wie folgt bewerkstelligen: Richtung ORT (jeweils ab) SMG 36 AUSG 38 HEBG 44 REB 47 ALT 50 ORT an 54  Richtung SG (jeweils ab) ORT 04	Bei einer Verlängerung der S5 nach Heerbrugg beträgt die Wendezeit in Heerbrugg noch 2 Minuten. Damit müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, weil die minimale Wendezeit unterschritten wird (HEBG an x.29, ab x.31). Die Verlängerung der S2 nach Oberriet wurde unter Berücksichtigung der korrekten physikalischen Fahrzeiten der Züge durchgeführt. Die Prüfung zeigt einen Konflikt mit dem entgegenkommenden IR13 zwischen Altstätten und Oberriet. Dieser kann nur mit Infrastrukturmassnahmen gelöst werden.



Amt für öffentlichen Verkehr

				ALT 09 REB 11 HEBG 16 AUSG 18 SMG 22 Vielen Dank im Voraus.	
140	St.Gallen	Partei SP	div. Linien	Wir, die jungen Grünliberalen (jglp) St.Gallen, geben anbei unser kurzes Statement zu dem Fahrplanentwurf 2023 ab. In den aktuellen Zeiten, der Zeiten des Klimawandels und Netto-0, finden wir das Sparen im ÖV nicht adäquat. Das ÖV-Angebot sollte attraktiver denn je sein und nicht abgebaut werden. Können Sie diese Sparmassnahmen der Stadt nicht in anderen Bereichen erreichen? Wir finden, dass die Sparmassnahmen im ÖV ein Widerspruch zum „Energiekonzept 2050“ darstellt. Der Grundsatz sollte sein, den ÖV auszubauen und in anderen Aspekten die Sparmassnahmen durchzusetzen. Ein weiteres Anliegen ist das System mit dem Ferienfahrplan. Die Zielgruppe des Öffentlichen Verkehrs sollte nicht ausschliesslich die Schüler sein, sondern eine breitere und diversere Gruppe. Soweit es uns bekannt ist, ist die Stadt St.Gallen eine der wenigen Städte, die an einem Ferienplan festhalten (Gegensatz zu z.B. Winterthur). Besten Dank für die Beantwortung der unseren Anliegen und Anregungen.	Der Ferienfahrplan dient zur finanziellen Entlastung während der Zeit mit geringerer Nachfrage. Trotz reduziertem Angebot während den Sommerferien sind die Anschlüsse am Morgen und am Abend auf die Fernverkehrszüge gewährleistet. Zudem wird während des Tages mit dem fast gleichen Angebot wie unter der Woche gefahren. An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinnvollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadtrat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorgeschlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewilligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.
141	Mörschwil	privat	880	Ich fände es äusserst begrüssenswert, wenn die Nachtverbindungen von St. Gallen nach St. Margrethen bzw. umgekehrt von St. Margrethen nach St. Gallen auch in Mörschwil halten würden. Gerade für Nachtschwärmer, welche aus der Region Rheintal und Bodensee zurückkommen ist der zusätzliche Umweg und Umstieg in St. Gallen auf den Nachtbus äusserst zeitaufwändig und führt zu einer Reiseverlängerung von ca. 40 Minuten. Bei der Verbindung mit Abfahrt in St. Margrethen um 03:04 existiert leider gar keine Anschlussverbindung mit dem Nachtbus in St. Gallen. Ebenfalls ist es schade, dass man bei Reisen aus Richtung Wil in St. Gallen umsteigen muss. Dies führt auf dieser Relation zu einer Verlängerung der Reisezeit um ca. 30 Minuten, anstelle einer kurzen Weiterfahrt im gleichen Zug.  Ich hoffe, dass die Ergänzung des Fahrplanes der Nacht-S-Bahn um einen Halt in Mörschwil möglich ist.	Die Nacht-S-Bahnen verkehren bis St.Margrethen und wenden dort in der kürzest möglichen Zeit. Aufgrund der äusserst knapp geplanten Fahrzeiten ist ein Halt in Mörschwil leider nicht möglich. Andernfalls müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was nicht wirtschaftlich ist.
142	Tscherlach	privat	900	Gerne möchte ich anfragen, ob ein Halt des Zuges 2395 am Samstag und Sonntag in Walenstadt möglich wäre. Der letzte Zug fährt um 23.12 ab Zürich, das ist für viele Fortbildungen, Kurse, Veranstaltungen zu früh. Besten Dank für die Prüfung dieses zusätzlichen Haltes.	Aus Sicht der Kantone St.Gallen und Graubünden wäre der gewünschte Halt in Walenstadt eine sinnvolle Ergänzung des Angebots. Aktuell wird die Machbarkeit aus betrieblicher und finanzieller Sicht geprüft. Falls der Halt machbar ist, wird er im Fahrplanjahr 2024 eingeführt.
143	Tscherlach	privat	90.030	Diese Verbindung ist toll, um nach dem Ausgang von Chur nach Hause zu kommen, doch leider fährt der Bus von Sargans Richtung Gams. Wäre ein Anschluss in Sargans Richtung Walenstadt nicht möglich? Besten Dank!	Ein Nachtbus Sargans–Walenstadt ist nicht in Planung.
144	Altstätten	privat	80.300	Die Linie 300 besitzt ab Altstätten SG Fahrzeiten von 45, resp. 54 Minuten nach Buchs (Bedienung Oberriet Bhf und Büchel) Vorschlag zum Erreichen der Bahnanschlüsse in Buchs: Altstätten SG ab xx.16 ohne Bedienung von Oberriet Bhf und Büchel nach Buchs -> Anschluss sichergestellt. Bedienung Büchel zur anderen halben Stunde, keine Bedienung Oberriet Bahnhof, da kein Bahnverkehr. Fahrlage ab Altstätten nach vorne legen, für Anschluss Oberriet. In Gegenrichtung analog verfahren.	Der Fahrplan der Linie 300 während der Totalsperre ist noch in Erarbeitung. Die veränderten Bahnfahrzeiten auf dem Abschnitt Buchs–Sargans während der Totalsperre führen dazu, dass auch mit Anpassungen der Linie 300 nur ein Teil der Bahnanschlüsse erreicht werden können. Die Änderungen fliessen in den Fahrplanentwurf ein.
145	Murg	privat	900	In Hinblick auf den „grossen Fahrplanwechsel“ im Dezember 2024 mit Halt des IR35 in Unterterzen bitte ich Sie darauf hinzuwirken, dass Murg ab dann eine schlanke Anbindung an die Spätverbindungen des IR35 erhält.	Dies betrifft nicht den Fahrplan 2023. Ihr Anliegen wird geprüft.



Amt für öffentlichen Verkehr

146	Fehraltorf	privat	671	<p>Wenn man heutzutage in der SBB App die Verbindung von der Haltestelle Richterswil Neuhaus (Bus 170) nach Hinwil sucht Dauert die Fahrt 1h 18min dabei hat man in Pfäffikon SZ einen Aufenthalt mit einer Länge von 30 Minuten. Grund dafür ist die S5 die nicht als Anschluss hinterlegt ist, da ich regelmässig auf dieser Strecke Fahre ist mir nicht entgangen das, dass Ausfahrtsignal meistens erst nach der Abfahrtszeit aufgeht nämlich dann, wenn der Anschluss von der S2 abgewartet wurde. Diese minimale Verspätung von 1-2 Minuten ist ja kein Problem für die S5, die meistens in Rapperswil Pünktlich ankommt. Jetzt meine Frage, wenn die S5 schon auf die S2 wartet warum wird dieser Anschluss nicht öffentlich publiziert. Zudem ist die Mindestumsteigezeit bei der S8 auch nicht realistisch berechnet mit 2-3 Minuten. Wenn wenigstens die S5 Abfahrt um XX:21 den Anschluss an die S2 Abfahrt um XX:22 hätte, wo die Perrongleiche Umsteigezeit von einer Minute gewährleistet ist, könnten je nachdem von wo nach wo man reist bis zu 30 Minuten Reisezeit eingespart werden. Dazu kommt das der Anschluss von der S2 Ankunft um XX:51 auf die S5 Abfahrt um XX:51 bis vor einem Jahr bestanden hat. Dies sollte wieder eingeführt werden, am besten bei beiden Zügen pro Stunde, da diese Verbindung auch heute obwohl sie nicht im Fahrplan hinterlegt ist oft genutzt wird. So würde die Bahn attraktiver werden was ja heutzutage um so wichtiger ist um das Klima zu schützen. Wäre es nicht mögliche diese kleine Änderung Anzupassen auf den Fahrplanwechsel 2023?</p>	<p>Der Anschluss von der S2 auf die S5 in Pfäffikon SZ kann gemäss SBB nicht hergestellt werden. Für einen stabilen Anschluss werden in Pfäffikon SZ mindestens 3 Minuten (per-rongleich 2 Minuten) Umsteigezeit benötigt. Eine frühere Ankunft der S2 ist wegen der Einbindung im Kernnetz sowie der vorausfahrenden S8 nicht möglich. Eine spätere Ab-fahrt der S5 ist wegen der Folgefahrt des Voralpenexpresses und ab Fahrplan 2024 we-gen der knappen Kreuzung in Rapperswil nicht möglich. Zudem wird die Aufenthaltszeit der S5 in Rapperswil für das Verstärken in den HVZ benötigt.</p>
147	Gossau	VCS SG-Appen-zell	div. Linien	<p>Gerne beteiligt sich die Sektion St.Gallen-Appenzell des VCS an der Vernehmlassung zum Fahrplan 2023.</p> <p>Wir konzentrieren uns im Wesentlichen auf die Situation in der Stadt St.Gallen. Hier ist eine Ausdünnung des Busangebotes der VBSG geplant. Das lehnt der VCS entschieden ab. Die Stadt St.Gallen hat ein fortschrittliches Verkehrsreglement das besagt, dass der MIV plafoniert wird und Mehrverkehr durch Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr aufge-fangen wird. Auch die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons sieht im urbanen Raum vor, FVV und öV zu stärken. So wird u.a. festgehalten, dass eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität Massnahmen erfordert, die den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs vermindert. Diese sinnvollen und auch aus Umwelt- und Klimasicht dringend nötigen Ziele unterstützt der VCS. Diese Ziele lassen aber eine Ausdünnung des Busfahrplanes nicht zu. Das grösste Potential und auch die grösste Dringlichkeit zur Verbesserung des Modalsplits besteht beim Freizeitverkehr. Darum ist gerade ein Abbau des öV-Angebotes am Samstag und in den Abendstunden ein kontraproduktiver und damit genau falscher Ansatz.</p> <p>Der VCS lehnt die vorgeschlagenen Fahrplanausdünnungen auf dem gesamten VBSG-Netz ab.</p> <p>Als konsequent und zielführend erachten wir hingegen, dass die Stadt per Januar in der Innenstadt die Gebührenpflicht für oberirdische Parkplätze ausgeweitet hat. Dadurch steigt der Anreiz, auch für Freizeitaktivitäten den Bus statt das Auto zu nutzen. Dann muss der Bus aber auch fahren, bzw. auch für die Freizeit ein attraktives Angebot bieten. Der öV wie auch das Velonetz müssen in der Stadt und im ganzen Kanton verbessert und ausgebaut werden. Die 420'000.- Franken, die die Stadt einsparen will, stehen in keinem Verhältnis zum Schaden, den die Fahrplanausdünnung verursachen würde, wenn die Menschen den Bus dadurch seltener statt häufiger benutzen.</p> <p><b>Anträge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Ausdünnung des Angebotes der Linien 1, 2, 5, 6, 7 und 8 unter der Woche bereits ab 20 Uhr.</li> <li>• Keine Reduktion des Angebotes an Samstagen bei den Linien 1, 2 und 5, also kein 15-Minuten-Takt.</li> <li>• Festhalten an der Taktverdichtung der Linie 9 über Mittag.</li> </ul> <p>Wir bedanken uns und hoffen auf Berücksichtigung unserer Anträge.</p>	<p>An den Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten wird festgehalten. Es ist eine Gesamtabwägung zwischen verkehrlich wünschbarem Angebot und wirtschaftlich sinn-vollem Angebot erforderlich. Aufgrund der Leistungsüberprüfung Fokus 25 hat der Stadt-rat von St.Gallen dem Kanton Angebotsoptimierungen zur Reduktion der Kosten vorge-schlagen. Der Kanton hat auf Fahrplan 2023 die Umsetzung von vier Massnahmen bewil-ligt. Diese wurden so gewählt, dass sie die öV-Kunden möglichst wenig einschränken. Sie bieten die Chance, das Geld zukünftig an besser geeigneten Stellen wieder in den öV zu investieren. Beispielsweise sind in der Region St.Gallen in den kommenden Jahren Anpassungen beim Busangebot (Bsp. Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach–Arbon) vorgesehen. Diese erhöhen zwar den Abgeltungsbedarf aber bieten dem Fahrgast einen hohen Nutzen.</p>



148	?	privat	880	<p>Der Bahnersatzplan für die Streckensperrung im Rheintal ist regelrecht schwachsinnig. Es ist ja nicht im Interesse des Kunden, den Umbau in einem Ruck durch eine Vollsperrung durchzuziehen. Sondern ausschliesslich des EIU, das Kosten sparen will. Da besteht gesetzlich die Verpflichtung eines adequaten Ersatzes. Doch beim geplanten Konzept liegt in jedem Fall mindestens eine halbe Stunde Zeitverlust vor. Dabei wäre es mit marginalen Fahrplananpassungen beim IR13 komplett vermeidbar, bei der S4 sogar ohne Fahrplananpassungen!</p> <p>Die Umsetzung für den IR13 habe ich ihnen bereits geschickt. Sollten Sie sich da nicht getrauen den knappen Fahrplan umzusetzen, gäbs auch die sinnvolle Variante den Anschluss von S2 nach IR13 zu machen, womit wenigstens nur eine Viertel Stunde verloren würde. Dies analog zum folgenden Anschluss, der für die S4 hergestellt werden muss:</p> <p>SMG ab xx08 Gegenrichtung sinngemäss. Die Abfahrt der S4 in BU muss bei 48 beibehalten werden.</p>	<p>Die Totalsperre der Strecke Altstätten SG bis Buchs SG ermöglicht eine um ein Jahr frühere Umsetzung der Angebotsausbauten im St. Galler Rheintal (ab Dezember 2024). Die Totalsperre hat auch bautechnische Vorteile. Der setzungempfindliche und bautechnisch schwierige Untergrund kann so für das neue doppelspurige Trasse auf die gesamte Breite in einer besseren und kontrollierbaren Qualität erstellt werden.</p> <p>Das Ersatzkonzept sieht folgende Ersatzbusse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halbstündliche Busse zwischen Altstätten SG und Buchs SG als Ersatz der S4 mit mehreren Halteorten.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit Anschluss an den IR13 Seite St. Gallen und an die S4 Seite Sargans.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen St. Margrethen und Buchs SG (ohne Halt und via Autobahn) mit Anschluss an den IR13 Seite Sargans und an die S5 Seite St. Gallen.</li> </ul> <p>Mit diesem Ersatzkonzept, verlängert sich die Reisezeit zum Beispiel zwischen St. Gallen und Buchs SG um 16, resp. 18 Minuten gegenüber der Reisezeit des heutigen IR 13.</p> <p>Die Anpassungen des IR 13 zwischen Buchs SG und Sargans sind notwendig, um den Anschluss an den IC3 von/nach Zürich sicherzustellen, da der IC 3 auf der Strecke von Sargans bis Zürich auch im 2023 von umfangreichen Bauarbeiten betroffen ist. Aufgrund der mehrheitlich einspurigen Strecke zwischen Buchs SG und Sargans, muss auch die S4 angepasst werden.</p>
149	?	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!! Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>



150	?	privat	900/880	<p>Der Fahrplanentwurf 2023 ist für unsere Region Werdenberg und oberes Rheintal inakzeptabel.</p> <p>Viele Arbeitnehmende, Studenten und Lernende pendeln mehrmals die Woche nach Zürich oder weiter Richtung Westen. Sie benutzen jeweils die direkten Züge via Sargans morgens nach Zürich und abends ab Zürich. Seit einigen Jahren ist der Bahnhof Sargans für uns Umsteiger sehr sportlich. Gemäss Fahrplan hat man 3 Minuten zum Umsteigen, in Tat und Wahrheit sind es meist nur 2 Minuten. Nach unzähligen Reklamationen bei der SBB betreff der Fahrgastinformation, ob der Anschlusszug erreicht werden kann, hat es nun wenige Kondukteure die diese Dienstleistung den Reisenden in Eigenregie zukommen lassen. Gemäss SBB ist der Knoten Sargans zu klein für so eine Information.</p> <p>Nun sehe ich, dass gemäss Fahrplanentwurf 2023 Zürich ab Stunde:38 und Sargans an Stunde:33 die Weiterfahrt Richtung Buchs / St. Gallen erst um Stunde:00 mit der S4 vorgesehen ist. Der Zug IR 13 fährt gemäss Entwurf statt wie bis anhin Sargans ab Stunde:36 neu Stunde:34.</p> <p>Dies bedeutet, dass alle Pendler, Studenten, Lernende und Touristen jeweils in Sargans 27 Minuten warten müssen und dadurch mindestens eine halbe Stunde später nach Hause kommen. Das hat Auswirkungen aufs Privat- und Familienleben sowie auf das Vereinsleben. Auch wird dadurch der Arbeitsweg länger, das heisst es wird unzumutbar in Zürich zu arbeiten oder Schulen in Zürich zu besuchen.</p> <p>Ab 2023 wird die Strecke Altstätten – Buchs teilweise auf zwei Spuren ausgebaut, 8 Monate ist die Strecke gesperrt und im 2024 folgt der Ausbau Buchs – Sargans. Die Sperrung Altstätten – Buchs wird mit einem Bus ersetzt. Gerade auch deshalb kann es nicht sein, dass nun der Zug in Sargans nach Buchs 2 Minuten früher fährt.</p> <p>Bitte setzen Sie sich für die zwingend notwendige Anpassung der Abfahrtszeit ab Sargans Richtung Buchs ein (Abfahrtszeit weiterhin Sargans ab Stunde:36). Wir Pendler, Studenten, Lernende und Touristen danken Ihnen.</p> <p>Besten Dank für Ihre Rückmeldungen.</p>	<p>Der knappe Anschluss IR 13 mit IC 3 in Sargans entspricht nicht den Qualitätsanforderungen des öffentlichen Verkehrs. Aktuell kann der Anschluss auf Grund der Fahrplankonstellation sowohl im St. Galler Rheintal, wie auch auf der Achse Walensee–Zürich nicht angepasst werden. Der Anschluss ist während den Ausbauarbeiten im Rheintal vom 27.02.2023 bis Oktober 2024 von Änderungen betroffen. Während der Totalsperre zwischen Altstätten SG und Buchs SG (27.02.2023–29.10.2023) kann die Umsteigezeit zwischen IR 13 und IC 3 in Sargans erhöht werden. Ab dem 30.10.2023 bis zur Beendigung der Bauarbeiten im südlichen Teil, kann dieser Anschluss auf Grund einer erforderlichen Geschwindigkeitsreduktion zwischen Buchs SG und Sevelen nicht angeboten werden.</p> <p>Vom 27. Februar bis 29. Oktober 2023 ist die Bahnstrecke zwischen Altstätten SG und Buchs SG gesperrt. Das Ersatzkonzept sieht folgende Ersatzbusse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halbstündliche Busse zwischen Altstätten SG und Buchs SG als Ersatz der S4 mit mehreren Halteorten.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen Altstätten SG und Buchs SG mit Anschluss an den IR13 Seite St. Gallen und an die S4 Seite Sargans.</li> <li>- Stündlicher Schnellbus zwischen St. Margrethen und Buchs SG (ohne Halt und via Autobahn) mit Anschluss an den IR13 Seite Sargans und an die S5 Seite St. Gallen.</li> </ul>
151	Ulisbach	privat	870	<p>Die Zugverbindung Nesslau-St. Gallen ist für den Standort Toggenburg als Wohn- und Arbeitsort relevant.</p> <p>Der Halbstundentakt Wattwil-St. Gallen wird erst ab 5.59 Uhr angeboten. Bei Arbeitsbeginn um 6.50 Uhr in St. Gallen (z.B. Klinik Stephanshorn) bedeutet dies, dass man bereits um 4.59 Uhr auf den Zug muss und dann eine Wartezeit von 45 Minuten bis zum Arbeitsbeginn hat. Eine halbstündliche Verbindung bereits um 5.12 Uhr ab Nesslau bzw. 5.27 Uhr ab Wattwil würde diese Wartezeit verhindern. Ich bin überzeugt, dass dies nicht nur ein persönliches Interesse ist, sondern auch andere ArbeitnehmerInnen und Reisende aus dem Toggenburg betrifft.</p> <p>Bereits begonnen hat die Totalsanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Dort wird in den nächsten Jahren zu Stosszeiten mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen sein. Es muss also im öffentlichen Interesse sein, dass möglichst viel Pendelverkehr auf den Zug umgelagert wird.</p> <p>In Coronazeiten wurden vermehrt flexible Arbeitszeit und Ortsmodelle erprobt, die auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme zum Ziel hatte. Dies ist auch immer wieder Thema bei Klimaschutzmassnahmen und Lenkung der Verkehrsströme. Die hohen Benzinpreise werden sicher auch eine Umlenkung auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen.</p> <p>Es gibt folglich durchaus ein gesellschaftliches, wirtschaftliches und ökologisches Interesse an diesem Anliegen.</p> <p>Ich ersuche Sie deshalb auf den nächsten Fahrplanwechsel 2022/23, einen Zug einzuführen, der Wattwil um 5.27 Uhr verlässt. Denn ich bin auch direkt davon betroffen!! Mir würde diese Verbindung sehr helfen!!</p> <p>Besten Dank!</p>	<p>Der Kanton St.Gallen strebt an, diese Angebotslücke zwischen Nesslau-Neu St. Johann, Wattwil und St.Gallen zu schliessen. Der coronabedingte Einbruch der Anzahl Fahrgäste (und damit der Erlöse) führte dazu, dass sich die Einführung des Angebots verzögerte. Vorbehältlich der verfügbaren Finanzmittel soll das zusätzliche Angebot im Fahrplan 2024 eingeführt werden.</p>





152	?	privat	852	<p>Ich bin natürlich zu spät für wünsche am Fahrplan. Jedoch hätte ich eine bitte. Mitarbeiter der Firma Stadler in Bussnang wünschen sich wieder eine direkte Verbindung von st.gallen her kommend nach Weinfeldern aktuell muss man in Wil 20 min warten. Was einige dazu gebracht hat wieder auf's Auto umzusteigen. Auto Uzwil Bussnang 17min Zug 58min Nicht attraktiv Bis 2018 ging das doch auch mit einer direktverbindung.</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 und Richtung, sind durch das nationale Fahrplankonzept und insbesondere durch die eingeschränkten Möglichkeiten im stark ausgelasteten Korridor Zürich–Winterthur vorbestimmt. Der Fahrplan ist gemäss SBB durch die wenigen freien Durchfahrtszeiten im Grossraum Winterthur bis in die Ostschweiz gesetzt.</p>
153	Speicherschwendi	Einwohnerverein Speicherschwendi	80.121	<p>Mit bedauern haben wir festgestellt, dass auf der Buslinie 121 die Haltestelle Grütli aufgehoben werden soll. Im Namen des Einwohnerverein Speicherschwendi bitten wir Sie, diesen Entscheid nochmals zu überdenken. Diese Haltestelle ist bei den Einwohner von Speicherschwendi beliebt für den Besuch der Sportanlagen. Zudem sind einige Arbeitsplätze wie Jakob Schläpfer AG, Regloplas oder Weiterbildungsstätten OdA in der Nähe. Falls wegen den Fahrzeiten zwingend Haltestellen aufgehoben werden müssten, würde eher die Haltestelle Achseln in Frage kommen, welche weniger frequentiert ist.</p>	<p>Ein attraktiver öV weist kurze Reisezeiten und eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen auf. Zwischen diesen zwei Anforderungen besteht ein gewisser Zielkonflikt, denn für kurze Reisezeiten sollten möglichst wenig Haltestellen vorhanden sein, während für eine gute Erreichbarkeit möglichst viele Haltestellen angeboten werden sollen. Hier ist eine Optimierung in einer Gesamtsicht nötig. Beim Grütli steigen etwa doppelt so viele Personen in Fahrtrichtung St.Gallen ein als in der Gegenrichtung. Diese Fahrgäste sollten aus verkehrsplanerischer Sicht besser den häufig verkehrenden Stadtbussen nehmen, der auf grosse Kapazitäten ausgelegt ist. Auf der Regionalbus-Linie 121 flacht dadurch die Belastungsspitze ab und es erfolgt eine leichte Fahrzeitreduktion, was die Fahrplanreserven erhöht. Das System wird somit effizienter. Die Haltestellenaufhebung hat vor allem Nachteile für die Fahrgäste von ausserhalb, die beim Grütli aussteigen. Mit einer Umsteigemöglichkeit auf die Linien 7 und 8 sowie einem etwas längeren Fussweg von der Haltestelle Achseln besteht aber eine annehmbare Alternative. Auf Stadtgebiet wird eine klare Trennung zwischen Regional- und Stadtbussen angestrebt. Der Stadtbuss übernimmt die Feinverteilung. Der Regionalbus bringt in erster Priorität die Fahrgäste ins Zentrum und an den Bahnhof. Im Einzugsgebiet der Haltestelle Grütli fehlt ein wichtiges regionales Ziel, was einen Halt rechtfertigen würde. Die Haltestelle Achseln soll beibehalten werden, um den Umstieg auf das Stadtbussenetz zu ermöglichen. Besonders für Fahrgäste, die auf die Linien 7 und 8 in Richtung Neudorf wechseln, wäre der Umstieg beim Grütli mit einer Umwegfahrt verbunden.</p>
154	Berneck	privat	855	<p>Dennoch möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Bahnfahrt von Altstätten Stadt über Gais, Appenzell, Urnäsch und dann weiter mit dem Postauto zur Schwägalp unerfreuliche Wartezeiten mit sich bringt (Fahrzeit 2h 12 min, fast 1 Stunde Wartezeit). Schuld ist der 5 Minuten zuvor abgefahrene Anschlusszug nach Urnäsch in Appenzell. Dies ist seit der Fahrplanumstellung anlässlich der Eröffnung des Ruckhaldetunnels der Fall. Bei der Fahrt in der umgekehrten Richtung fallen die Wartezeiten erfreulicherweise kurz aus (ca. 10 min, Fahrzeit 1h 32min). Haben Sie noch Spielraum für eine attraktive Gaiserbahn?</p>	<p>Bei der Ausgestaltung des Fahrplans der Appenzeller Bahnen zwischen Trogen, St.Gallen und Appenzell wurde die Einbindung in den Bahnknoten St.Gallen höher gewichtet als die Einbindung in den Knoten Appenzell. Dies aufgrund der Anzahl betroffener Reisender. Das führt zu schlechten Anschlussverhältnissen in Appenzell, die sich aktuell nicht lösen lassen.</p>
155	?	privat	880	<p>Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verkehren ausnahmslos, und zwar wirklich ausnahmslos, alle IR13-Züge ab dem Bahnhof Heerbrugg in Richtung Sargans zu spät. Bereits die Einfahrtszeit mit XX.52 Uhr praktisch nie eingehalten werden. Die Abfahrtsverspätungen betragen zwischen zwei und vier Minuten. Diese Verspätungen, welche bereits seit Jahren bestehen, lösen neben dem Ärger insbesondere Unverständnis aus, denn diese Verspätungen sind künstlich, respektive hausgemacht, denn mit dem Fahrplanwechsel 2020 wurden fahrplantechnische Anpassungen vorgenommen. Diese sind nicht nur falsch, sondern auch unrealistisch und vor allem in jeglicher Hinsicht überflüssig. Diese Aussagen begründe ich wie folgt. Während vielen Jahren betrug die Abfahrtszeit in Richtung Sargans XX.54 Uhr. Dies hat sich sehr bewahrt und die Pünktlichkeit war hervorragend. Eine solche Situation hat es bei uns in Heerbrugg noch nie gegeben; nun zeigen sich die SBB als unpünktlich und unzuverlässig, und dies nur aus dem Umstand heraus, dass am Fahrplan „getüfelt“ wurde und dies ohne jeglichen Grund und zudem noch total falsch; ein Trugschluss also. Es sei zudem erwähnt, dass die Strecke St. Margrethen – Heerbrugg in keiner Art und Weise beschleunigt werden kann.</p>	<p>Die Abfahrtszeit in Heerbrugg Richtung Buchs SG wurde gemäss SBB vorgezogen und die Reservezeiten in Altstätten SG statt in Heerbrugg eingeplant. Zudem wurde die Abfahrtszeit in Altstätten SG auf die Minute 59 gelegt. Dadurch hat die Betriebsführung der SBB mehr Spielraum, sobald ein IR13 von Sargans grössere Verspätung hat oder gar ausfällt (Abfahrt zur Minute 59 oder allenfalls Kreuzungsverlegung nach Oberriet). Eine Abfahrtszeit zur Minute 59 ermöglicht aufgrund der Prozesszeiten eine raschere Abfahrt nach der Kreuzung, als wenn diese zur Minute 00 wäre.</p>



Amt für öffentlichen Verkehr

				nigt wurde und deshalb eine Vorverlegung auf XX.52 Uhr wirklich als unrealistisch bezeichnet werden muss. Eine Begründung, die Abfahrtszeit um satte zwei Minuten vorzuverlegen gibt es nicht und ist wie bereits erwähnt falsch. Nach meiner Ansicht ist eine Anpassung auf XX.54 Uhr mehr als nur gerechtfertigt, denn es hat keine Auswirkungen und die Pünktlichkeit ist wieder hergestellt. Zudem werden die Postauto-Anschlüsse aus Heiden sowie die Busanschlüsse der RTB massiv entlastet.	
156	?	privat	880	<p>Während vielen Jahren betrug die Abfahrtszeit in Richtung St. Margrethen XX.07 Uhr. Dies hat sich sehr bewahrheitet und die Pünktlichkeit war hervorragend.</p> <p>Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die Abfahrtszeit auf XX.06 Uhr und die höchst unangenehmen Folgen für uns Reisende liessen nicht lange auf sich warten: Verspätungen. Seit dem erwähnten Fahrplanwechsel betragen diese nämlich mindestens 1 ½ bis 2 (teilweise auch 3 Minuten). Es sei zudem erwähnt, dass die Strecke Heerbrugg – St. Margrethen in keiner Art und Weise beschleunigt wurde und deshalb eine Vorverlegung auf XX.06 Uhr als unrealistisch bezeichnet werden muss. Eine Begründung, die Abfahrtszeit um 1 Minute vorzuverlegen gibt es nicht.</p> <p>Ich bitte Sie, sich diesem Sachverhalt anzunehmen und die Abfahrtszeit möglichst Eine Anpassung auf XX.07 Uhr ist wie bereits realistisch, denn nach der Ausfahrt beim Bahnhof Heerbrugg können die IR13 nicht voll beschleunigen, denn beim nächsten Bahnhof in Au/SG muss eine Kreuzung mit der S-Bahn vorgenommen werden, erst nach dem erfolgter Kreuzung kann eine vollständige Beschleunigung vorgenommen werden.</p>	Eine spätere Abfahrtszeit, bedeutet auch, dass mit dem Abfertigungsprozess erst gestartet werden kann, wenn diese erreicht ist. Die betrieblich geplante Abfahrtszeit in Heerbrugg Richtung Rorschach liegt bei xx:07.2. Würde die SBB die kommerzielle Abfahrtszeit auf xx:07 ändern, kann erst dann mit dem Abfahrtsprozess gestartet werden, der ca. 30 Sekunden dauert. Der Zug würde somit später losfahren als heute und hätte negative Auswirkungen auf die Kreuzung in Au SG. Die S4 verkehrt in Au SG auf Kreuzung IR13 direkt weiter Richtung Buchs SG. Zudem kann auch mit einer verspäteten Abfahrt xx.07 der IR noch nicht voll beschleunigen, da erst nur die Einfahrt in Au(SG) auf Fahrt geht (Kreuzung S4).
157	?	privat	880	<p>Seit dem Fahrplanwechsel im Jahre 2020 liegt auch hier ein grober Fehler in der Fahrplangestaltung vor. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Abfahrtszeit des IR13 in Richtung Buchs SG auf XX.00 Uhr gestellt und hat immer sehr gut funktioniert.</p> <p>Ab dem Dezember 2020 wurde diese Zeit um eine Minute auf XX.59 Uhr vorverschoben. Diese Zeit ist einfach unmöglich, denn der Gegenzug (Einspur-Linie) fährt erst um XX.00 Uhr ein und dies meistens erst noch verspätet.</p> <p>Die Begründung, bereits um XX.59 Uhr in Altstätten abfahren zu können, wenn der Gegenzug ausfällt, ist falsch, denn beim nächsten Halt in Buchs / SG kann nicht vor XX.15 Uhr abgefahren werden.</p> <p>Wenn um XX.00 oder XX.01 oder sogar mit XX.02 Uhr in Altstätten abgefahren wird, kann die Pünktlichkeit in Buchs SG problemlos eingehalten werden, wenn sich das Lok-Personal an die Weisungen ihres CEO hält, wonach die Geschwindigkeiten auf der ganzen Strecke (also inklusive dem Ein- und Ausfahren bei den Bahnhöfen) endlich eingehalten wird.</p>	<p>Die Abfahrtszeit in Heerbrugg Richtung Buchs SG wurde vorgezogen und die Reservezeiten in Altstätten SG statt in Heerbrugg eingeplant. Zudem wurde die Abfahrtszeit in Altstätten SG auf die Minute 59 gelegt. Dadurch hat die Betriebsführung der SBB mehr Spielraum, sobald ein IR13 von Sargans grössere Verspätung hat oder gar ausfällt (Abfahrt zur Minute 59 oder allenfalls Kreuzungsverlegung nach Oberriet). Eine Abfahrtszeit zur Minute 59 ermöglicht aufgrund der Prozesszeiten eine raschere Abfahrt nach der Kreuzung, als wenn diese zur Minute 00 wäre.</p> <p>Der IR 13 kann auf Grund der veröffentlichten Abfahrtszeit zur Minute xx:15 nicht früher in Buchs verkehren, jedoch besteht durch die frühere Ankunft mehr Zeit für den Fahrgastwechsel, was eine pünktliche Abfahrt begünstigt, eine spätere Abfahrt in Altstätten wird in Buchs unweigerlich weiter nach Sargans übernommen, was einen negativen Effekt auf den knappen Anschluss IR13-IC3 hat. Zudem fehlt zwischen Altstätten und Buchs jegliche zusätzliche Reserve, was keinesfalls eine spätere Abfahrt erlaubt.</p> <p>Zudem hat der IR13 in Buchs SG eine Kreuzung mit der S4, die auf Einfahrt IR13 Richtung Altstätten verkehrt. Somit hat die pünktliche Ankunft des IR13 in Buchs einen positiven Effekt auf die S4.</p>
158	?	privat	880	<p>Dieser Zug verkehrt ab Au / SG ausnahmslos verspätet und dies mit mindestens drei Minuten. Der Grund liegt darin, dass auch hier der Fahrplan falsch ist. Die Abfahrt in Au / SG mit XX.47 Uhr ist unmöglich, weil der Gegenzug in St. Margrethen (Einspurstrecke) erst um diese Zeit abfährt (jedoch sehr viel verspätet ist: IR13) und den Bahnhof Au um XX.50 Uhr oder später durchfährt.</p> <p>Deshalb schlage ich vor, die S4 neu mit der Abfahrtszeit XX.50 in Au / SG abfahren zu lassen; dies hat keinerlei Auswirkungen (in Heerbrugg neu mit XX.46 Uhr).</p>	In Heerbrugg findet die Kreuzung zwischen der S4 und der S2 und in Au die Kreuzung zwischen der S4 und dem IR13 statt. Mit der kommunizierten Abfahrt der S4 um xx.47 in Au ist es möglich, bei grösseren Verspätungen des IR13 die Kreuzung nach St. Margrethen zu verlegen. Mit einer späteren Abfahrt in Au ist diese Möglichkeit nicht mehr gegeben bzw. wirkt sich negativ auf den weiteren Fahrplan der S4 und der entgegenkommenden Züge zwischen St. Margrethen und St.Gallen aus.
159	?	privat	880	<p>Meine Beobachtungen haben ergeben, dass der IR13 in Rorschach eine Aufenthaltsdauer hat, welche sich zwischen zwei und drei Minuten bewegt. Das ist nach meiner Ansicht eindeutig zu lange und sollte angepasst werden, und zwar so, dass die Abfahrtszeit um eine Minute nach XX.38 Uhr vorverschoben wird.</p> <p>Bei der Einfahrt in den Bahnhof St. Margrethen wird die Geschwindigkeit sehr früh und sehr stark zurückgenommen; dies deshalb, weil ein Gleiswechsel vorgenommen wird. Dieser Gleiswechsel sollte unbedingt vermieden werden, weil ein solcher Vorgang sehr viel Zeit kostet und diese ist nun einmal nicht vorhanden. Nach meiner Ansicht sollte der IR13 in St. Margrethen Richtung Sargans neu ab Gleis 2 verkehren, dies hat eine Zeiterparnis in sich und neu kann mit XX.46 Uhr in St. Margrethen abgefahren werden.</p>	<p>Die betriebliche Aufenthaltszeit des IR13 in Rorschach beträgt Richtung St. Gallen 1.3min. und Richtung St.Margrethen 1.5min. Eine Abfahrt mit xx.38 ist unrealistisch, da der IR13 erst mit xx.38.0 in Rorschach eintrifft und zudem ein Anschluss der S7 (Ankunft xx.36) von Romanshorn abnimmt, mit einer früheren Abfahrtszeit könnte dieser nicht mehr angeboten werden.</p> <p>Eine Gleisanpassung in St. Margrethen ist aufgrund des EC-Konzepts und der Verlängerung der S7 nach Lindau nicht möglich. Der EC von Zürich verkehrt auf Distanz IR13 nach St. Margrethen und muss via Gl. 2 verkehren, da sonst die Gleisbelegung in St. Margrethen nicht funktionieren würde. Bei einer Gleisanpassung IR13 Gl.2 müsste der</p>



					<p>EC via Gl. 1 verkehren, was im Konflikt mit der S4 Richtung Rorschach steht (Abfahrt EC mit xx.51, Ankunft S4 mit xx.52). Zudem würde bei der Ausfahrt des EC Richtung Österreich ein Konflikt mit dem ausfahrenden IR13 entstehen (Abfahrt IR13 mit xx.47, Abfahrt EC mit xx.51).</p> <p>Die Signaldistanzen zwischen Rorschach und St. Margrethen wurden im Zusammenhang mit der neuen Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit von St. Margrethen mit neuem Fahrweg Richtung Au(SG) so gewählt, dass die Geschwindigkeiten so knapp wie möglich reduziert werden müssen, die Ausfahrgeschwindigkeit Richtung Au(SG) ist dafür höher.</p>
160	?	privat	880	<p>Die Reisenden im St. Galler Rheintal mit der aktuellen Lösung des FV-Dosto höchst unzufrieden, und zwar nicht nur was die Pünktlich- und Zuverlässigkeit anbetrifft. Dieser Zug ist ein Schüttelbecher und zudem im St. Galler Rheintal falsch eingesetzt. Bei der aktuellen Lösung handelt es sich um einen Fernverkehrszug und das ist das St. Galler Rheintal nicht.</p> <p>Was das Schaukeln anbetrifft, ist zwar Besserung eingetreten aber der Zustand ist immer noch schlecht. Es macht mir den Anschein, dass die SBB-Verantwortlichen sich dies nicht im Klaren sind oder zu schnell mit der Behebung des Problems zufrieden sind.</p> <p>Nach meiner (diese teilen viele Personen) Ansicht drängt sich ein Rollmaterial-Wechsel – und dieser sollte so schnell wie möglich bitte erfolgen.</p> <p>Demnach soll so schnell wie möglich, also bereits ab dem Fahrplanwechsel dieses Jahr der FV-Dosto aus dem St. Galler-Rheintal entfernt werden und ersetzt werden durch:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) SBB DOSTO Regio</li> <li>2) SOB</li> <li>3) Turbo</li> </ol> <p>Hier ein Beispiel bezüglich der Pünktlichkeit mit anderem Rollmaterial. Dass ein Wechsel des Rollmaterials dringend nötig ist, beweise ich Ihnen auf Grund des nachstehenden Beispiels, welches ich selber erlebt habe.</p> <p>Anstelle des FV-Dosto war der Doppelstöcker SBB Dosto Regio im Einsatz, dies wegen einer Baustelle. Der Zug fuhr in Heerbrugg pünktlich ab, hielt ausserfahrplanmässig in Rebstein – Marbach. Bereits in Altstätten / SG war dieser Zug zu früh unterwegs, sodass dieser «heruntergebremst» werden musste. In Buchs / SG war dieser Zug wieder zu früh eingefahren und dies ca. 2 Minuten und vor Sargans war er demassen zu früh unterwegs, dass er wieder «heruntergebremst» werden musste.</p> <p>Ich, und viele alle anderen Reisenden, wären Ihnen sehr dankbar, wenn dieser Wechsel des Rollmaterials so schnell wie möglich vollzogen werden könnte; dies hat auch positive Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit der Züge, Zufriedenheit der Kunden und insbesondere der Pünktlichkeit der Züge.</p>	<p>Für die Umstellung auf Regio Dosto kann die SBB zu wenige Fahrzeuge von anderen Linien abziehen, um den IR13 integral mit Regio-Dosto zu betreiben. Das SOB-Rollmaterial wird bereits auf den Kooperationslinien SOB/SBB eingesetzt. Die Turbofahrzeuge sind bezüglich Kapazität für den IR13 tagsüber deutlich zu klein.</p>
161	?	privat	880	<p>Betreffend der genannten Weisung: Keine einzige Person des Lok-Personals hält sich daran. Nachdem diese Weisung heraus gegeben wurde, wurde die Weisung maximal zwei Wochen umgesetzt, um anschliessend die Weisung konsequent zu missachten.</p> <p>Es ist dringlich, dass Einfluss genommen wird, dass diese Weisung durchgesetzt wird und auch angewendet wird, alles andere ist Arbeitsverweigerung.</p> <p>Rätselhaft ist auch die sehr langsame Einfahrt in den Bahnhof in Altstätten (Richtung Sargans); hier wird sehr viel Zeit verloren.</p>	<p>Gemäss SBB ist die langsame Einfahrt in Altstätten SG Richtung Sargans nötig, weil der Kreuzungspunkt auf dem Einspurabschnitt knapp nach dem Perron liegt. Aus Sicherheitsgründen kann auf so einen Punkt nur mit verringerter Geschwindigkeit zugefahren werden. Damit ist bei einem allfälligen Überfahren des haltzeigenden Signals, der Bremsweg genügend lang, um nicht in das Profil des entgegenkommenden IR13 zu geraten. Die Einfahrgeschwindigkeit beträgt im Kreuzungsfall höchstens 40 km/h. Diese sogenannte "Geschwindigkeitstiefhaltung" wird nur aktiviert, wenn das Fahrrecht Richtung Oberriet nicht vorhanden ist, das heisst immer wenn es eine Kreuzung gibt.</p> <p>Der Kanton St.Gallen setzt sich gegenüber den SBB dafür ein, dass die Anlage in Altstätten aufgewertet und für die künftigen betrieblichen Anforderungen ausgelegt wird. Aus Sicht des Kantons wird hier klar am falschen Ort gespart.</p>



162	?	privat	880	<p>Es ist hinlänglich bekannt, dass im St. Galler Rheintal die IR13 wie bereits erwähnt, „schludrig“ abgefertigt wird. Hier ein Beispiel, vorgefallen in Heerbrugg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zug steht da</li> <li>- Fahrgastwechsel ist komplett erfolgt</li> <li>- Alle (wirklich alle) Türen sind geschlossen</li> <li>- Zugbegleiter läuft gemütlich zum orangen „Kästchen“</li> <li>- Zug wird abgefertigt</li> <li>- Zugbegleiter öffnet die Türe, steigt ein und dann fährt der Zug endlich ab.</li> <li>- Mit diesem „schludrigen“ und „schlampigen“ Abfertigen wird wertvolle Zeit vergeudet bis zu 1 Minute.</li> </ul> <p>Leider muss dann auch noch die Feststellung gemacht werden, dass sich mit der effektiven Abfahrt seitens des Lok-Personals teilweise enorm viel Zeit in Anspruch genommen wird; dies bis zu einer halben Minute. Anders formuliert: Das Signal ist offen, der Zug ist abgefertigt, aber bis sich der Zug in Bewegung setzt vergehen nochmals bis zu 30 Sekunden. Ich bin mehr als nur sicher, dass dieser Vorgang schneller abgewickelt werden kann. Schikane ? Desinteresse ?</p> <p>Am 3. April 2022 wurde der Beweis erbracht, dass es auch anders geht, innerhalb von 45 Sekunden hat der IC 13 den Bahnhof Heerbrugg verlassen; hier wurde gut abgefertigt und das Lokpersonal hielt sich zudem an die Weisung des CEO wonach die Höchstgeschwindigkeiten auszunützen sind, und zwar überall, also während der Fahrt und auch bei den Ein- und Ausfahrten in die Bahnhöfe. Im St. Galler Rheintal wird diese Weisung konsequent und vollumfänglich nicht eingehalten.</p>	Die SBB hat Sie zu diesem Begehren direkt kontaktiert.
163	?	privat	880	<p>Der aktuelle Wert von XX.45 kann nicht eingehalten werden und zwar nie. Dieser sollte auf XX.46 angepasst werden; Auswirkungen: keine, aber pünktlicher.</p>	Eine spätere Abfahrtszeit, bedeutet gemäss SBB auch, dass mit dem Abfertigungsprozess erst gestartet werden kann, wenn diese Abfahrtszeit erreicht ist. Die betrieblich geplante Abfahrtszeit in Buchs SG Richtung Rorschach liegt bei xx:46.1. Würden wir die kommerzielle Abfahrtszeit auf xx:46 ändern, kann erst dann mit dem Abfahrtsprozess gestartet werden, der ca. 30 Sekunden dauert. Der Zug würde somit später losfahren als heute und würde diese Zeit eins zu eins auf den IR13 in Altstätten übertragen.
164	Niederteufen	privat	850	<p>Mir ist bewusst, dass die Frist für eine Stellungnahme Fahrplan 2023 abgelaufen ist.</p> <p>Nur finde ich es bedenklich, dass die SBB genau nach dieser Frist bereits einen Zug gestrichen hat St. Gallen- Zürich HB ab 06:28 Uhr – ein Schelm, der Böses dabei denkt! Weshalb wurde diese Verbindung gestrichen, dieser Zug wurde sehr gut frequentiert genutzt. Die Folge für mich als Pendlerin (täglich): 30 Minuten früher 05:58 Uhr (Niederteufen ab 05:38) und zusätzlich eine verlängerte Fahrzeit um 20 Minuten.</p> <p>Kundenfreundlichkeit sieht definitiv anders aus. Vielen Dank für Ihre Rückmeldung.</p>	Der erwähnte Zug ist in den Entwürfen aufgeführt. Er wurde nicht gestrichen.
165	?	privat	792	<p>Leider habe ich die Frist für den nächsten neuen Fahrplan verpasst.</p> <p>Dennoch bitte ich Sie meinen Vorschlag zur Postautolinie Nesslau-Schwägalp zu prüfen. Ich bin der Meinung, dass Wartezeiten von 20 Minuten für Umsteigepassagiere von/nach Richtung Wattwil nicht zeitgemäss sind. Ich bin überzeugt bin, dass das Verhältnis zwischen den Umsteigepassagieren aus Richtung Wattwil 90% gegenüber 10% aus Richtung Wildhaus beträgt.</p> <p>Zudem bin ich sicher, dass die Fahrgastzahlen auf der Schwägalplinie in die Höhe schnellen würden, wenn die Anschlüsse zum Zug verbessert würden.</p> <p>Herzlichen Dank für Ihr Engagement für den öV.</p>	Eine Optimierung der Umsteigezeiten in Nesslau für Verbindungen zwischen Wattwil und der Schwägalp werden auf Fahrplan 2024 geprüft.