

Sektion Ostschweiz Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 15.05.2014)

Lindau ist weit von Berlin, St. Gallen ist weit von Bern

Jeden Tag verbinden vier Zugspaare Zürich mit München und damit ist auch St. Gallen an die bayerische Metropole angeschlossen. Diese Züge sind in aller Regel sehr gut belegt, es würde durchaus Bedarf nach einem oder zwei weiteren Zugsparen bestehen. Um 12 und 16 Uhr besteht je eine Taktlücke, die ohne Probleme auch mit der jetzigen Infrastruktur gefüllt werden könnte. Die jetzigen Züge könnten überdies das ganze Jahr mit einem oder zwei Wagen verstärkt werden, nicht nur während des Oktoberfestes. Im Gegensatz von innerschweizerischen Fernverkehrszügen stösst der EC noch nicht an Grenzen wegen der Perronlänge.

Grosses Potential liegt auch in der Verbesserung der Reisezeit. Im Moment benötigt der EC zwischen Zürich und München 4 ½ Stunden. Würde die bereits vor 17 Jahren in Lugano vereinbarte Elektrifizierung zwischen Lindau und Geltendorf und der Halt des EC in Lindau-Reutin auf dem Festland resolut an die Hand genommen, so könnte die Reisezeit auf 3 ¼ Stunden reduziert werden. Auch dies wäre noch kein TGV-Ausmass bei einer Fahrstrecke von 230 km, aber doch eine deutliche Verbesserung des heutigen Zustandes. Aber Lindau liegt halt weit von Berlin und St. Gallen weit von Bern, so dass die zuständigen Leute in den Hauptstädten solchen Anliegen jeweils die geringstmögliche Priorität geben. Das hat dann auch dazu geführt, dass Bern im Dezember 2010 still und leise zugestimmt hat, den Baubeginn auf 2015 hinauszuschieben. Es ist absehbar, dass nun mit dem Einsatz von DB-Bussen noch weniger Druck besteht, die baulichen Massnahmen an die Hand zu nehmen.

Wenn nun aber schon Busse eingesetzt werden, dann sollen diese aber wenigstens über St. Gallen geführt werden. Damit wäre es möglich, diese grossen Taktlücken zu füllen. Aber da bekanntlich ein Reisebus eine deutlich kleinere Kapazität als ein EC mit 7 oder 8 Wagen hat, wäre dies nur ein Tropfen auf einen heissen Stein. Anzustreben wäre nach wie vor mindestens ein zusätzliches Zugpaar, noch besser, intensiv am ursprünglichen Ziel festzuhalten: Nämlich ab 2020 und nicht später, jede zweite Stunde die neuen Fernverkehrs-Doppelstöcker von Genf – Zürich über St. Gallen hinaus nach München weiter zu ziehen. Das wäre europäischer Fernverkehr und würde an die grossen Zeiten des Zuges Isar – Rhône anschliessen. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen soll sich dafür in Bern einsetzen. Pro Bahn Schweiz wird dies auch tun!

(Text: B.Eberele, 15.11.2013)

NEUE S-BAHN ST.GALLEN

Quantensprung im öffentlichen Verkehr

Neue Linien und verdichtete Fahrpläne mit neuem Rollmaterial sind die wichtigsten Stichworte. Daneben erweitert der Tarifverbund Ostwind seinen Geltungsbereich auf das Fürstentum Liechtenstein und das ganze Glarnerland aus. So können Vaduz, Malbun, Glarus, Elm und Braunwald mit einem Ostwind – Billett erreicht werden. Innerhalb der gelösten Zone bewegt sich der Reisende frei und beliebig oft. Die Seelinie (S7) bietet ab dem 15. Dezember 2013 von 05.30 bis 24.00 den Halbstundentakt zwischen Romanshorn und Rohrschach an, bzw. Schaffhausen- Rohrschach. Geplant sind ab 2015 Direktzüge von St. Gallen nach Konstanz.

Weitere Einzelheiten unter www.sbahn-sg.ch

(Text: HR, 07.11.2013)

Fahrplanbegehren 2014

Ergänzend zum [Fahrplanbegehren](#) der Region Ostschweiz wird der vorgeschlagene beschleunigte Regionalzug zwischen Sargans und Ziegelbrücke im [grafischen Fahrplan](#) (grün) dargestellt. Die Kreuzungssituation dieses Zuges im Raum Mühlehorn – Tiefenwinkel ist günstiger als diejenige zwischen der S4 Richtung Ziegelbrücke und den EC Richtung Sargans gemäss offizieller Planung. (04.07.2013)

Wechsel bei Pro Bahn Ostschweiz

Mit Benedikt Zeller übernahm am vergangenen Samstag im glarnerischen Engi ein Sarganser von Hans Schärer (Niederurnen) das Präsidium von Pro Bahn Ostschweiz.



Symbolischer Wechsel des Präsidiums:
Hans Schärer (links) übergibt das Steuer an Benedikt Zeller.

Pro Bahn Schweiz kümmert sich engagiert um die Interessen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. In Engi haben die Mitglieder der Ostschweizer Sektion nach dem Besuch des Autobetriebs Sernftal AG am Nachmittag unter anderem Kenntnis genommen von den Ideen des neuen Präsidenten.

Unzufrieden mit den SBB

Nicht immer glücklich mit den SBB zeigte sich der abtretende Präsident in seinem Jahresbericht. Die hohen Investitionen in Grossprojekte und die Trassenpreiserhöhungen würden sich nun auf die Tarife im öffentlichen Verkehr hart durchschlagen, führte er aus. Es drohen, meinte er, nun regelmässig Tariferhöhungen, was wiederum zur vermehrten Nutzung des Autos führen könnte. Wörtlich hielt er fest: «Randregionen kommen je länger je mehr unter die Räder und ziehen oft auch zu Gunsten des Agglomerations- und Fernverkehrs der Kürzeren.»

Als aktuelle Baustellen beziehungsweise Kritikpunkte nannte Hans Schärer die Anschlüsse in Ziegelbrücke von und nach Glarus, das nicht eingelöste Versprechen beim Regionalverkehr am Walensee sowie der aufgehobene IR (neu RE) Halt in Bad Ragaz. Abschliessend die Feststellung: «Wir bleiben dran und schöpfen alle unsere Möglichkeiten aus, doch noch etwas zu Gunsten der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehr zu erreichen. Das ist unsere schwierige Aufgabe.»

Spannende Ideen

Im Mittelpunkt der Mitgliederversammlung gestanden war die Wahl eines neuen Präsidenten. Nach zwölf intensiven Jahren war Hans Schärer aus Niederurnen amtsmüde geworden. Als Nachfolger bestimmte die Versammlung einhellig Benedikt Zeller. Der Gewählte in Sargans aufgewachsen und dort heute noch wohnhaft. Für Dr. Benedikt Zeller sind ökologische Anliegen von Bedeutung — auf einen Fahrausweis für Autos hatte er seit jeher bewusst verzichtet. Mit Jahrgang 1974 hat Pro Bahn Ostschweiz einen jungen, ideenreichen und bewusst parteilosen Präsidenten erhalten. Er wirkt zur Zeit als Dozent an der HTW Chur (technischen Berufsmatura).

In einem Ausblick entwickelte Zeller bereits einige Ideen, die er mit Pro Bahn nach Möglichkeit verwirklichen möchte. Er nannte dabei Probleme um die grenzüberschreitende Tarifstruktur im Raume Schweiz, Fürstentum Liechtenstein und Österreich, den Wunsch, in einer Arbeitsgruppe die Kundeninteressen noch besser kennen lernen zu können und Fragen um die Mitgliederwerbung. Ausdrücklich als Vision bezeichnete er den Einsatz eines Direktzuges (mit Spurwechsel) von Zürich nach St. Moritz.

Als weiteres Vorstandsmitglied gewählt worden ist in Engi auch Bruno Eberle aus St. Gallen. Bereits im Zentralvorstand tätig ersetzt er den Vizepräsidenten Max Ehrbar.

Ein Leben für Pro Bahn

Auf den enormen Einsatz des zurückgetretenen Präsidenten Hans Schärer ist Vizepräsident Max Ehrbar (Sargans) in einer Art Laudatio eingegangen. Er wies dabei darauf hin, dass Hans Schärer neben der Arbeit als Sektionspräsident auch einige Zeit auf nationaler Ebene das Ressort Güterverkehr geleitet hatte und dass er gleich drei anderen Sektionen in der Schweiz als Interims-Präsident vorgestanden war. Mit Engagement hatte er sich auch der Verbesserung des öV im Kanton Glarus und dessen Anbindung an die Hauptverkehrsachse Chur – Zürich gewidmet. Dieser Würdigung schlossen sich weitere Redner an — als Abschiedsgeschenk durfte Schärer eine Bodenseefahrt (für zwei Personen und mit Dinner) sowie einen gefüllten Rucksack entgegen nehmen.

Am Morgen hatten die Mitglieder von Pro Bahn Ostschweiz den Autobetrieb Sernftal AG besucht. Als Nachfolger der Sernftalbahn beschäftigt der Betrieb heute insgesamt 22 Personen. Den interessierten Zuhörern sind Einzelheiten zur Organisation, zum Betriebsablauf oder beispielsweise zur Lebensdauer eines Busses vermittelt worden. Viel Anerkennung fand auch das kleine Museum, das die Tage der Sernftalbahn wieder aufleben lässt.

(Text und Bild Karl Duijts-Kronig 17.03.2013)

St. Galler Regierung interveniert bei den SBB

Die Stadtbahn Obersee soll im Linthgebiet am oberen Zürichsee den Halbstundentakt bringen. Ursprünglich war dieser Ausbau für das Jahr 2018 geplant gewesen. Da die SBB im Moment andere Projekte vorziehen soll die Stadtbahn frühestens im Jahr 2021 realisiert werden. Dagegen wehrt sich die Regierung des Kantons St. Gallen und reagiert auf einen politischen Vorstoss und will nun Druck machen. Mehr zum Projekt ist im [Sachplan Verkehr](#), Teil Infrastruktur Schiene nach zu lesen und in den regionalen [Angebotskonzepten](#) des Kantons St. Gallen.

(Text: H. Schärer 24.01.2013)

Loktaufe der Hybridlok Eem 923 am Standort St. Margrethen

Am 26.11.2012 wurde die 7. Lokomotive der Hybridlok Eem 923 in St. Margrethen im Rahmen einer kleinen Feier auf den Namen „Schäflisberg“ getauft.

Die SBB beschaffen derzeit 30 Hybridlokomotiven für den Güterverkehr. Diese leistungsstarken und schnellen Lokomotiven eignen sich speziell für den Wagenladungsverkehr, da sie neben dem elektrischen Hauptantrieb noch über einen Dieselmotor für die „letzte Meile“ verfügen, mit dem fahrdrahtlose Anschlussgleise bedient werden können. Das Konzept der Maschine ist sowohl technisch wie betrieblich bestechend. Da ist der Firma Stadler ein bemerkenswerter Wurf gelungen. Leo Ursprung, stellvertretender Leiter Produktion SBB Cargo, betonte in seiner Ansprache denn auch die spezielle Wirtschaftlichkeit der Lokomotive, die die Produktionskosten des WLW deutlich reduziere. Die Beschaffung dieser Lokomotive setze „ein klares Bekenntnis zum Wagenladungsverkehr“.

Gegenüber den bislang eingesetzten Lokomotiven mit reinem Dieselantrieb, kann aber auch die Umweltbelastung massiv gesenkt werden. Die vollständige Flotte an Eem 923 wird gegenüber ihren Vorgängern jährlich etwa 4000 t CO₂ einsparen, was 15'000 Lastwagenfahrten Basel-Chiasso entspricht. Allein im Zustellgebiet von St. Margrethen werden jährlich 16'000 Wagen „behandelt“. Des Weiteren ist der Lärmpegel auch im Dieselbetrieb erheblich reduziert worden, wie der Autor selber feststellen konnte.

Die Lok wurde vom Gemeindepräsidenten von St. Margrethen, Reto Friedauer, auf den Namen „Schäflisberg“ getauft. Der Schäflisberg ist ein beliebter Aussichtspunkt in der Umgebung von St. Margrethen, mit einem herrlichen Blick auf den Bodensee.

(Text: Max P. Ehrbar, Sargans, 27.11.2012)