

Erfolgreiche Rhätische Bahn

Die Rhätische Bahn konnte im Jubiläumsjahr „10 Jahre UNESCO Welterbe“ ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2018 verzeichnen. Es konnten mehr als 3 % mehr Gäste als im Vorjahr begrüsst werden. Den grössten Anstieg konnte die RhB auf der Linie Landquart – St. Moritz verzeichnen, auf der Strecke zwischen Chur und Arosa waren es auch beachtliche 12,4 % plus. Hier spielte sicher die Eröffnung des Bärenlandes in Arosa eine grosse Rolle.

Guten Anklang bei den Gästen fanden auch die nostalgischen Zugskompositionen auf der Strecke Davos Platz – Filisur. Hier verbuchte die RhB ein Plus von 9,5 %. Bei den Gütern war ein leichtes Plus von 0,5 % zu verzeichnen. Beim Vereina Tunnel war ein Minus von rund 3 % zu verzeichnen. Dies ist wohl auf den langen und schönen Sommer zurückzuführen. Manch ein Autofahrer hat bei schönem Wetter wohl die Fahrt über den Pass vorgezogen.

Bei der RhB sind grosse Modernisierungsschritte im Gange oder abgeschlossen. Die Hinterrheinbrücke bei Reichenau konnte in Betrieb genommen werden, beim neuen Albulatunnel erfolgte der Durchstich. Diverse Doppelspur-Projekte werden angegangen, ebenso der umfassende Umbau des Bahnhofs Landquart und der dortigen RhB-Hauptwerkstatt. Diese umfangreichen Arbeiten werden sich über rund 10 Jahre erstrecken.

Auch bei der RhB ist die Digitalisierung ein grosses Projekt. So wird viel in eine neue Vertriebsplattform und 97 neue Billettautomaten investiert.

Pro Bahn Ostschweiz freut sich, dass wir 16. März 2019 bei den Rhätischen Bahnen in Chur zu Gast sein dürfen. Am Morgen wird die ordentliche Generalversammlung abgehalten, am Nachmittag wird uns der Direktor Dr. Renato Fasciati die RhB vorstellen und uns einen Blick in die Zukunft der RhB ermöglichen.

(Text: B. Eberle, 21.12.2018)

Ausbau der Bahnlinie zwischen St. Gallen und St. Margrethen Eisenbahn-Doppelspurausbau zwischen Goldach und Rorschach Stadt

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 14. Dezember 2018 eine Finanzierungsvereinbarung im Umfang von 23,3 Millionen Franken gutgeheissen. Sie ermöglicht den Eisenbahn-Doppelspurausbau zwischen Goldach und Rorschach Stadt auf der Linie St. Gallen – St. Margrethen.

Mit der Vereinbarung zwischen dem Bund und der SBB werden Projektierung und Realisierung des Doppelspurausbaus zwischen Goldach und Rorschach Stadt und des behindertengerechten Ausbaus des Bahnhofes Rorschach Stadt finanziert. Das Geld stammt aus dem Kredit zum Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, den das Parlament 2005 beschlossen hatte.

Die Plangenehmigungsverfügung (Baubewilligung) für den Ausbau ist nach der Abweisung einer Beschwerde durch das Bundesgericht seit Anfang September 2018 rechtskräftig. Der Baubeginn soll spätestens im März 2019 erfolgen.

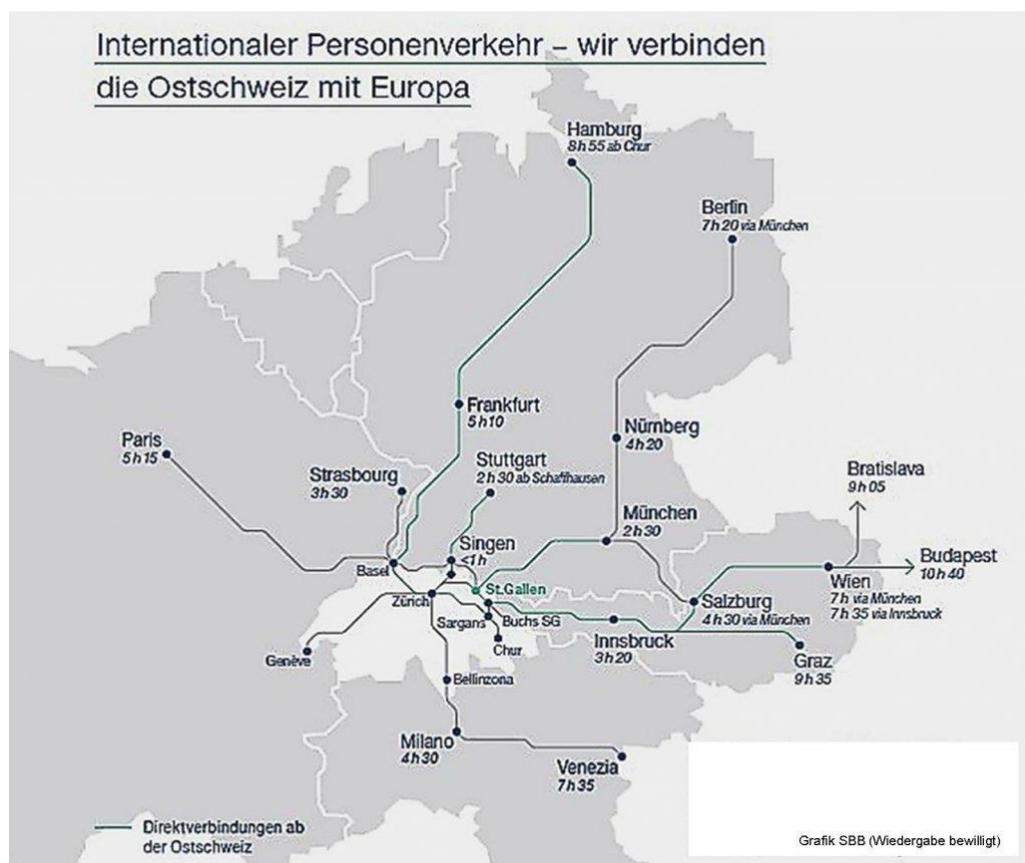
(Text: BAV, 14.12.2018)

Gesamtperspektive – Die Bahnzukunft in der Ostschweiz

Kürzlich haben in St. Gallen vier Regierungsvertreter der Ostschweizer Kantone Graubünden, Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen sowie der CEO der SBB, Andreas Meyer, die „Gesamtperspektive“ für die Ostschweiz vorgestellt. Dieser soll der Leitfaden für

die mittelfristige Zukunft der Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs darstellen. Ebenso werden Entwicklungsmöglichkeiten für eine ganze Anzahl Bahnhöfe in der Ostschweiz aufgezeigt.

Andreas Meyer zeigte auf, dass man keine langfristige Planung machen könne, wenn man nicht wisse, in welche Richtung die Reise geht und was die Ziele sind. Dafür wurde diese Gesamtperspektive erarbeitet. Darin gibt es bereits Bekanntes, aber es werden auch Aussagen gemacht, die in dieser Klarheit noch nie gemacht wurden. So spricht man sich klar für den Brüttenertunnel aus, der der Ostschweiz wertvolle Minuten bringen wird. Ebenso soll ab 2026 im St. Galler Rheintal auf Doppelspur ausgebaut sein, was deutlich bessere Verbindungen ermöglicht. Und es gibt erstaunlicherweise ein klares Bekenntnis für den Viertelstundentakt für alle Stadt-St. Galler Bahnhöfe.



Mit diversen Ausbauten, die gegenwärtig erfolgen, wird die Ostschweiz direkt und schnell an Europa

angebunden. Schon jetzt verkehrt ein railjet von Zürich über Buchs SG nach Wien und Bratislava. Ab Fahrplanwechsel 2020 ist die Strecke nach München elektrifiziert, was eine Reisezeit von St. Gallen nach München in 2 ½ Std. ermöglicht. Die Hochrheinstrecke von Schaffhausen rechtsrheinisch nach Basel, die bisher jeweils als interessante Möglichkeit angesehen wurde, wird ziemlich definitiv für das Jahr 2027 in Aussicht gestellt. Besonders interessant wäre diese Strecke, wenn sie von der deutschen Tochter der SBB gefahren würde und Halbtax und GA in diesen Zügen gültig wären. Eine besonders interessante Perspektive für die Ostschweiz, speziell für Schaffhausen.

Ebenso interessant sind die Ausführungen über die Mobilität der Zukunft und die Entwicklungsmöglichkeiten bei grossen Ostschweizer Bahnhöfen. Glücklicherweise verfügen diese Bahnhöfe noch über entsprechende Gebiete. Jetzt gilt es, diese wertvollen Gelände sinnvoll zu nutzen. Die Städte und Kantone sind gefordert.

Allen Interessierten in der Ostschweiz ist die Lektüre dieser Studie sehr empfohlen
> **Broschüre:** <https://company.sbb.ch/de/sbb-als->

[geschaeftspartner/kantone/gesamtperspektiven/gesamtperspektive-ostschweiz.html](https://www.geschaeftspartner/kantone/gesamtperspektiven/gesamtperspektive-ostschweiz.html)

(Text: B. Eberle, 12.12.2018)

Grosser Fahrplanwechsel im Kanton Thurgau

In Romanshorn wurde in Anwesenheit von Regierungsrat Walter Schönholzer, Peter Füglistaler vom BAV und Toni Häne, Leiter Personenverkehr der SBB und vielen Exponenten aus Politik und öffentlichem Verkehr der Auftakt zum Fahrplanwechsel 2018 gefeiert. Dieser ist für den Kanton Thurgau ein riesiger Meilenstein und verdient es, gefeiert zu werden.

Bund und Kanton Thurgau haben CHF 300 Mio. investiert, um den öV in diesem Kanton voranzubringen. Grosse und teure Ausbauten wurden getätigt, die alle besseren und schnelleren Verbindungen, mehr Zügen und verbesserte Vernetzung dienen. Herauszuheben sind die neue, 4,7 km lange Doppelspur Weinfelden – Berg in Richtung Kreuzlingen und der Ausbau der Bahnhöfe Lengwil, Kradolf und Hauptwil zu Kreuzungsstationen. Auf der Seelinie Rorschach – Romanshorn – Kreuzlingen – Schaffhausen verbessern sich die Anschlüsse auf den Fernverkehr.

Eine unvollständige Aufzählung:

- Beschleunigung Fernverkehr Zürich – Romanshorn und Zürich – Konstanz
- Weinfelden – Bischofszell durchgängig Halbstundentakt, in der HVZ und nachmittags Halbstundentakt bis St. Gallen
- RE St. Gallen – Romanshorn – Konstanz neu im Stundentakt
- S 12 Zürich – Winterthur – neu bis Wil SG (wichtig für den Hinterthurgau bzw. neu Thurgau Süd)
- Bus St. Gallen – Arbon neu auch sonntags Halbstundentakt
- Bus Amriswil – Romanshorn – Arbon durchgehenden Halbstundentakt
- Bus Amriswil – Arbon neu Halt in Steinebrunn mit Anschluss an die S 8 nach St. Gallen

Dies ist nur eine kleine Aufzählung. Besonders bei den Postautokursen lohnt es sich, neue Strecken oder Verdichtung des Fahrplanes zu studieren, um für sich neue Möglichkeiten herauszufinden.

Nicht immer können alle Wünsche erfüllt werden. So sind gewisse Anschlüsse wie in Stein am Rhein nicht schlank. Aber wie an diesem Anlass gesagt wurde, es muss ja auch noch Potential bei zukünftigen Fahrplanwechseln bleiben. Oder wie es BAV-Chef Füglistaler sagte: Wenn ein Regierungsrat total glücklich ist, haben wir ihm zuviel gegeben.

In der Summe bringt aber dieser Fahrplanwechsel dem Kanton Thurgau sehr viel. Die Bevölkerung ist jetzt eingeladen, dieses verbesserte Angebot zu nutzen und die übrige Schweiz soll den verbesserten öV nutzen, um dem wunderschönen Kanton Thurgau inklusive Bodensee gelegentlich einen Besuch abzustatten.

Ergänzende Infos "[ruckzuck-tg](https://www.ruckzuck-tg.ch)" " [Die Kampagne](https://www.diekampagne.ch)": <https://oev.tg.ch/>

(Text: B. Eberle, 04.12.2018)

Neues zum Projekt FLACH: Fürstentum Liechtenstein – Vorarlberg – Schweiz

Die diesjährige Herbsttagung der IgöV widmete sich wie in den Vorjahren dem

grenzüberschreitenden Verkehr. Diskutierte man vor zwei Jahren in Konstanz über die Verbindungen aus der Schweiz nach Baden-Württemberg und vor einem Jahr in Bregenz die Entwicklung zwischen dem St. Galler Rheintal und Vorarlberg, so standen dieses Jahr die Verkehrsprobleme zwischen Vorarlberg einerseits und dem Kanton St. Gallen anderseits ins Fürstentum Liechtenstein im Mittelpunkt.

Durch den wirtschaftlichen Erfolg von Liechtenstein weist das Fürstentum mit fast 39'000 Arbeitsplätzen mehr Stellen als Einwohner auf! Täglich pendeln rund 21'000 Leute ins Fürstentum, was auf den Rheinbrücken und den wenigen Strassen aus Vorarlberg regelmässig zu Staus führt. Es ist daher dringend, dass der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Eigentlich waren sich Oesterreich und das Fürstentum vor vier Jahren einig über die Massnahmen und die Finanzierung, bis das Finanzierungspaket wieder aufgeschnürt wurde. Seither wird um die Finanzierung gerungen.

Landesrat Johannes Rauch zeigte die Erfolge der Verkehrspolitik Vorarlbergs auf. Die Einführung einer verbilligten Jahreskarte für Vorarlberg zum Preis von EUR 365 führte zu einem sprunghaften Anstieg der verkauften Abos von 20'000 auf 70'000. Weiter werde viel in das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und neues Rollmaterial investiert. Dies sei für Vorarlberg wichtig, aber auch für die rund 8'000 Leute, die täglich ins Fürstentum pendeln. Er hoffe sehr, dass bis 2019 eine Einigung des zuständigen Bundesministeriums in Wien mit dem Fürstentum möglich sei. Die Umsetzung der S-Bahn Feldkirch – Schaan - Buchs SG dauere dann immer noch 6 – 7 Jahre.

FL-Landesrat Daniel Oehry verwies ebenfalls auf die Wichtigkeit dieser S-Bahn. Diese bildet das Rückgrat des öV im Fürstentum. Ziel sei die Doppelspur zwischen der Staatsgrenze zu Oesterreich und Nendeln. Es müssen mehr Pendler auch aus der Schweiz auf den öV gebracht werden, kommen doch von dort täglich 11'000 Leute. Eine Hilfe könnte auch die Förderung des Fahrradverkehrs sein. Neue Strecken, die auf e-Bikes ausgerichtet wären, könnten einen grossen Beitrag leisten.

Im Fürstentum findet voraussichtlich 2019 eine Volksabstimmung über einen Kredit von rund CHF 100 Mio. zur Finanzierung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs statt.

Der St. Galler Regierungsrat Bruno Damann verwies auf die Tatsache, dass heute 95 % der Pendler mit dem Auto ins Fürstentum fahren. Es müssen eindeutig mehr Leute auf den öV gebracht werden. Eine Hilfe könnte sein, dass der Erwerb grenzüberschreitender Abos und Tickets vereinfacht würde. Dies ist immer noch zu kompliziert.

Die Doppelspur Buchs SG – Weite sei in Planung. Diese könnte für die S-Bahn FLACH wichtig sein.

Beim Fernverkehr Schweiz-München fehle noch eine Potenzialabklärung. Die Vollkosten des Betriebs werden auf 3 Mio. CH pro Jahr geschätzt. Der Kostendeckungsgrad liege bei 35%. Der Rest müsse über Zuschüsse finanziert werden, wobei die Schweiz etwa 50% übernehmen müsse. Der Knackpunkt sei die Finanzierung.

In der Diskussion wurden verschiedene Projekte oder Wünsche geäussert, die allerdings noch weit in der Zukunft liegen. Beispielsweise mehr direkte Züge Zürich – Feldkirch, bauliche Massnahmen südlich von Feldkirch, die direkte Züge von Feldkirch in die Schweiz ermöglichen würden.

Zuerst müssen aber die Verhandlungen über die Finanzierung der S-Bahn möglichst bald erfolgreich abgeschlossen werden, damit diese für das Fürstentum so wichtige Bahnstrecke bald modernisiert werden kann.

S-Bahn Lichtenstein (2015): <http://www.sbahnlichtenstein.li/>

(Text: M. Ehrbar + B. Eberle, 24.10.2018)

Ein grosser Tag für die Rhätische Bahn

Am Montag, 1. Oktober 2018 machte sich eine grosse Delegation aus dem Kanton Graubünden auf den Weg nach Altenrhein SG, um im dortigen STADLER Werk die Fertigung der neuen CAPRICORN-Züge unter kundiger Leitung anzuschauen. Mehr als 100 Leute aus Politik, Kunden und nicht zuletzt Mitarbeitende der Rhätischen Bahn begleiteten den RhB-Direktor Renato Fasciati nach Altenrhein.

Die RhB hat bei STADLER 36 Flügeltriebzüge bestellt, die den Namen CAPRICORN, rätoromanisch für Steinbock, tragen sollen. Diese Züge werden im Moment bei STADLER Altenrhein gefertigt, die ersten Züge sollen schon Ende Jahr die ersten Testfahrten in Landquart absolvieren und beim Fahrplanwechsel 2019 in Betrieb gehen.

Eine Besonderheit wird sein, dass nicht die ganze Serie in Altenrhein gefertigt werden wird. Die Bauarbeiten für die neue STADLER-Fabrik in St. Margrethen SG haben diesen Sommer begonnen. Schon im Jahr 2020 soll der zweite Teil der Serie des CAPRICORN in St. Margrethen gefertigt werden.



Ein stolzer RhB-Direktor in einem noch unfertigen

CAPRICORN-Wagen
(Text+Bild: B. Eberle, 05.10.2018)

Skandalöser Entscheid des Stadtrates

Der Stadtrat von St. Gallen hat entschieden, die Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten von VBSG, Postauto und AB wieder zu entfernen, weil sie angeblich die Sicht auf die Binäre Uhr verdecke. Dabei ist diese Anzeigetafel vom Bahnhofplatz aus gar nicht sichtbar.

Offenbar sind dem Stadtrat die Interessen von 80'000 Personen, die tagtäglich den Hauptbahnhof und die städtischen Verkehrsbetriebe benutzen, völlig egal. Dieser Entscheid reiht sich schön mit dem Fehlentscheid des damaligen Stadtrates ein, die Rathausunterführung nicht bis südlich des Bahnhofplatzes zu verlängern. Wir werden diese Unterführung noch schmerzlich vermissen.

Statt Informationsmöglichkeiten zu beseitigen würde sich der Stadtrat besser dafür einsetzen, dass auch in der immer noch völlig unternutzten Schalterhalle eine Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten von VBSG, Postauto und AB aufgestellt wird. Es ist wirklich nicht verständlich, warum der Stadtrat CHF 400'000 für eine Binäre Uhr ausgibt, – übrigens: eine Uhr ist eine Uhr und kein Kunstwerk – aber die Interessen der öV-Kunden mit Füßen tritt.

(Text: B.Eberle, Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz, 15.08.2018)

Öffentlicher Verkehr im Kanton St. Gallen

Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen hat ihren jährlichen Bericht zum öV im Kanton veröffentlicht.

Es finden sich eine Fülle von Informationen und Statistiken. Ganz besonders interessant sind nach der Meinung von Pro Bahn Ostschweiz die Zukunftsschritte, die vorgesehen sind. Es wird wohl noch die eine oder andere Knacknuss bei der Finanzierung geben, aber es gibt doch erfreuliche Aussichten. Ganz besonders gut sind die Zukunftsaussichten für den EC Zürich – St. Gallen – München, wenn in 1 ½ Jahren die Elektrifizierung abgeschlossen sein wird.

Bei den Statistiken sind die Aufschlüsselungen von Zugs- und Postautolinien nach Deckungsgrad, bei den Bahnhöfen nach Frequenzen aufschlussreich. Auch eine Interessenvertretung wie Pro Bahn hat kein Interesse daran, dass leere Fahrzeuge herumfahren oder Millionen-Investitionen in kaum frequentierten Bahnhöfen erfolgen. Der Bericht öffentlicher Verkehr 2018 ist im [Internet einsehbar](https://www.sg.ch/tools/): <https://www.sg.ch/tools/> und wird jährlich aktualisiert.

(Text: B. Eberle 13.07.2018)

Stadtparlament beschäftigt sich mit dem öffentlichen Verkehr

Im Stadtparlament St. Gallen wurden gleich zwei Vorstösse zum öffentlichen Verkehr eingereicht. Während der den Viertelstundentakt für alle Bahnhöfe auf dem Gebiet der Stadt fordert, beschäftigt sich der zweite mit der neuen Digitaluhr am HB St. Gallen.

Der Viertelstundentakt ist ohne Zweifel ein berechtigtes Anliegen. Vom Bahnhof St. Gallen Bruggen fahren heute zwei Züge innerhalb von 6 Minuten nach St. Gallen HB, dann ist wieder Pause bis zur nächsten Stunde. Hier ist wenigstens ein Halbstundentakt in Aussicht und das Quartier ist mit der VBSG einigermassen gut erschlossen.

Beim Bahnhof St. Gallen St. Fiden mit deutlich höheren Frequenzen ist im Moment eine Taktlücke von fast einer halben Stunde da, die allerdings beim nächsten Fahrplanwechsel geschlossen werden soll. Aber es ist in der Tat zu begrüßen, dass das Parlament die Stadtregierung auffordert, sich beim Kanton für einen besseren öV auf dem SBB-Netz innerhalb der Stadt einzusetzen.

Der andere Vorstoss ist eher fragwürdig. Bekanntlich hat St. Gallen mit der digitalen Uhr am Glaskubus am Hauptbahnhof eine neue Sehenswürdigkeit. Kaum jemand kann die Uhr lesen (der Verfasser gibt gerne Unterricht), aber sie eignet sich vorzüglich für grosse Diskussionen. Zwei Stadtparlamentarier haben diese Uhr flugs zum Kunstwerk erhoben und fordern die Demontage einer grossen Anzeigetafel im Kubus. Während man mit der Rolltreppe hochfährt, kann man sehr gut die nächsten Abfahrten der VBSG und vom Postauto lesen. Vom Bahnhofplatz sieht man diese Tafel gar nicht. Pro Bahn Ostschweiz wehrt sich vehement dagegen, dass die Information der Reisenden im HB St. Gallen verschlechtert wird.

Ein Bahnhof ist ein Bahnhof und eine Uhr ist eine Uhr. Und zum Bahnhof gehören Informationen.

(Bild zVfg, Text: B. Eberle 13.07.2018)

Flexible Appenzeller Bahnen

Vor kurzem hat sich eine über 80jährige Dame aus dem Appenzellerland an Pro Bahn gewandt, weil sie in Teufen beim Umsteigen vom Bahnersatzbus auf die Appenzellerbahn

ohne fremde Hilfe kaum die Stufen hochkomme. Wir haben uns deshalb an die Direktion der AB gewandt und in der Tat waren innerhalb von drei Wochen Stufen für den besseren Einstieg gebaut.



Das zeigt nicht nur, dass Pro Bahn für die Kunden des öffentlichen Verkehrs da ist, sondern dass kleine

Transportunternehmen sehr schnell und flexibel reagieren können. Ein grosser Dank an die Appenzeller Bahnen!

(Text und Bild B. Eberle 13.07.2018)

Fahrbahnerneuerung St. Gallen West

In der ganzen Schweiz finden diesen Sommer grosse Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur statt, so auch zwischen St. Gallen und Gossau SG. Es werden 6 km Gleise total erneuert, neue Weichen installiert und verschiedene technische Installationen erneuert. Die wichtigste davon ist ein neues Zugfolgesystem, das einen dichteren Fahrplan ermöglicht. Dieser ist auch notwendig, um die immer mehr Züge auch auf dieser Linie zu bewältigen. So sind diese für die Zugkundschaft wie auch für die Anwohner manchmal etwas mühsamen Bauarbeiten langfristig doch von grossem Nutzen.



Spektakulär ist der Bauzug PM 1000 der zum Einsatz kommt. Dieser ist mit den

Materialwagen 1'100 Meter lang und kann in einem Arbeitsgang das Gleis anheben, den Schotter entfernen, recyceln, verbrauchten Schotter und Sand entfernen und dafür mit neuem ergänzen und schliesslich das neue Gleis in die richtige Lage bringen. Die

Bauarbeiten dauern noch bis 12. August 2018 an, nachher finden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember noch Nacharbeiten statt.
Text und Bild B. Eberle 13.07.2018

Fahrplanbegehren Fahrplan 2019

720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke

Aus der Regionalpresse in Obermarch haben wir erfahren, dass in Siebnen-Wangen die Ueberholgleise für die S 2 bis 2024 gebaut werden. Damit kann die S 2 wieder halbstündlich mit allen Halten in der March und direkt nach Zürich verkehren. Durch die Kürzung des Angebots der S27 seit dem Fahrplan 2018 besteht die Gefahr, dass die Kunden auf das Auto umsteigen. Aus diesem Grund fordern wir den Kanton Schwyz auf, auf diesen Entschied zurückzukommen und das Angebot wie im Fahrplan 2017 als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der Ueberholgleise zu ermöglichen.

Aus dem gleichen Grund fordern wir den Kanton Glarus auf, auf den Entscheid zurückzukommen und den Halt in Bilten ab diesem Zeitpunkt wieder zu ermöglichen. Ein positives Signal zum jetzigen Zeitpunkt ist wichtig, damit der Umbau des Bahnhofs gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz jetzt in die Wege geleitet werden kann. Damit ist er bei der Einführung der neuen S 2 bereit.

736 Ziegelbrücke - Lintthal

Nieder-Oberurnen verfügt zur halben Stunde aus Richtung Ziegelbrücke ein gutes Busangebot. Deshalb kann der Halt der S 25 entfallen. Der Fahrzeitgewinn soll dazu genutzt werden um den Anschluss an die S 4 nach Sargans - Buchs SG herzustellen.

820 Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn

Die «Seehas» Züge Engen – Konstanz sollen stündlich ab Konstanz zur Minute ab xx.37 an xx.23 nach Kreuzlingen Hafen verlängert werden. Dort sollen sie den Anschluss an die S8 nach Schaffhausen und Romanshorn herstellen. Damit behalten die Orte an der Seelinie den schlanken Anschluss nach Konstanz.

830 Konstanz - Weinfelden

Leider können die heutigen halbstündlichen Anschlüsse von der Seelinie nach Weinfelden und weiter Richtung Zürich nicht mehr angeboten werden. Als Übergangslösung bis zur Einführung der S 44 soll eine Schnellbuslösung via Autobahn mit Anschluss in Frauenfeld geprüft werden. Insbesondere ist abzuklären, ob diese Strecke in etwa 25 Minuten gefahren werden kann, um die Anschlüsse in Kreuzlingen und Frauenfeld herzustellen.

840 Zürich – Winterthur – Romanshorn

Anschluss in Effretikon zwischen S19 aus Dietikon–Wallisellen an die S24 nach Schaffhausen und Weinfelden sicherstellen, damit die Arbeitsplätze in Wallisellen und Dietikon weiter gute Verbindungen in den Kanton Thurgau haben (bisherige S8).

850 Zürich – Winterthur – St. Gallen

Um den Vollknoten in Wil wenigstens einmal stündlich sicherzustellen, sollen die IC 15xx gemäss nachfolgendem Fahrplan in St. Gallen 4 Minuten früher abfahren.

| | | | | |
|-------|----|------------|----|-------|
| xx.03 | ab | St. Gallen | an | xx.57 |
| xx.11 | an | Gossau | ab | xx.49 |
| xx.12 | ab | Gossau | an | xx.48 |
| xx.17 | ab | Flawil | an | xx.43 |
| xx.22 | ab | Uzwil | an | xx.39 |
| xx.29 | an | Wil | ab | xx.31 |

xx.32 ab Wil an xx.28
xx.52 an Winterthur ab xx.08

Weiter in Richtung Zürich gemäss Fahrplanentwurf

Dieser Fahrplanvorschlag bringt den Nachteil eines Hinketakes sowie längere Fahrzeiten nach Zürich mit sich, jedoch überwiegen die Vorteile mit den stündlichen Vollknoten deutlich. Damit bestehen für das Umland von Wil, sowie die Strecken nach Weinfelden und Wattwil weiterhin stündliche attraktive Anschlüsse nach St. Gallen.

Als Ersatz für den entfallenen EC St. Gallen ab 10.19, an 19.41 sollen die als Ersatz angegebenen IC-Busse in St. Gallen oder in St. Margrethen anhalten. Ohne Ersatz wird das jetzt schon spärliche Angebot nach München noch unattraktiver.

EC 197 soll für Reisende nach St. Gallen freigegeben werden. Die Abfahrtzeit in Zürich deckt die meisten Arbeitsschlusszeiten ab. Der Begriff „Halt nur zum Einsteigen“ ist bei den Kunden heute so gut wie unbekannt. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass die Kunden dies ignorieren und den Zug trotzdem benützen. Dass abhängen von allfälligen Zusatzwagen sollte in St. Gallen möglich sein. Bei diesem Zug wird das heute bereits innert zwei Minuten erfolgreich gemacht.

EC Zürich–München verlieren in Zürich HB zahlreiche Anschlüsse (Biel, Bern, Luzern, Basel), obwohl die Reisezeit länger wird

1. Abfahrt .. 03/Ankunft ..57 damit wenigstens der Anschluss aus Biel sichergestellt ist (oder diesen Anschluss mit 6 Min. Übergangszeit sicherstellen),
2. Optimaler Fall: Abfahrt/Ankunft im Bahnhofteil Löwenstrasse mit Anschluss auch aus und nach Bern, unter Verzicht auf Durchbindung von Basel–Aarau–Flughafen–St. Gallen, diese wenigen Durchbindungen sind nicht wirklich nützlich

Die Linie S 1 sollen in St. Gallen Bruggen halten. Aufgrund der Standzeit in St. Gallen bis zur Weiterfahrt nach Schaffhausen ist eine spätere Ankunft um 1-2 Minuten möglich.

852 Weinfelden – St. Gallen

Die S 5 wird mit der S 3 nach St. Margrethen durchgebunden. Aus Kundensicht soll die Durchbindung als eine Linie Weinfelden – St. Gallen – St. Margrethen dargestellt werden.

870 Rapperswil – St. Gallen – Romanshorn

Da die Bauarbeiten in Rapperswil nun abgeschlossen sind, sollen die Anschlüsse zwischen der S 6 Rapperswil – Linthtal sowie dem «Voralpen Express» aus St. Gallen und der der S 5 nach Uster – Zürich wie im Fahrplan 2016 am selben Perron hergestellt werden.

Das Naherholungsgebiet Gübsensee soll weiterhin mindestens stündlich mit der Bahn bedient werden. Dieses Gebiet ist sonst nicht mehr mit dem öv erreichbar.

Die Linie S 8 wird mit der Linie S 1 durchgebunden. Aus Kundensicht soll die Durchbindung als eine Linie Schaffhausen – St. Gallen – Wil dargestellt werden.

880 St. Gallen – Rorschach – Buchs – Chur

Wir haben Kundenreaktionen erhalten, dass der Anschluss in Sargans vom IC 5xx aus Zürich an den IR 32xx bei Verspätungen des IC nicht gewährleistet ist. Aus diesem Grund soll der IR 1-2 Minuten in Sargans später abfahren.

Die Züge der S4 sollen in Sargans den Anschluss an die IC nach Zürich herstellen. Heute werden sie knapp nicht erreicht.

80.151 Gossau – Arena - St. Gallen

Die Abfahrtszeiten dieser Linie sollen an die Ankunft/Abfahrt in Gossau der Fernverkehrszüge nach Zürich ausgerichtet werden. Gemäss Fahrplanentwurf gibt es Wartezeiten von 10 Minuten, oder die Busse kommen in Gossau an, wenn der Zug nach Zürich abfährt. Dieser Anschluss ist wichtig, da die Bahnhöfe St. Gallen Winkeln und Bruggen den Anschluss aus Zürich in Gossau an die S5 sowie der S 1 mit dem neuen Fahrplan verlieren.

80.226 Heiden – Heerbrugg/Altstätten

Am Morgen besteht auf dieser Linie teilweise ein Hinketakt mit unterschiedlichen Verkehrstagen und Verkehrszeiten. Aus Kundensicht sollte hier ein einheitlicher Takt eingeführt werden.

80.825 Frauenfeld – Stein am Rhein

Der Anschluss nach Schaffhausen soll in Eschenz hergestellt werden. Gemäss Fahrplanentwurf beträgt er in Stein am Rhein unattraktive 29 Minuten.
(Text: M. Streuli, 11.07.2018)

Ein grosser Fahrplanwechsel für den Kanton Thurgau

Die umfangreichen Bauarbeiten der letzten Jahre im Eisenbahnnetz des Kantons Thurgau wirken sich beim kommenden Fahrplanwechsel gross aus. Für einmal ist eine Randregion grosse Nutzniesserin eines Fahrplanwechsels.

Die Linie [Weinfelden – Winterthur](#) wird dank den umfangreichen Bauarbeiten um 4 Minuten auf 20 Minuten beschleunigt. Darum ist dort der Fernverkehr der grosse Träger der Pendlerströme in Richtung Zürich. Der Bahnhof Weinfelden wurde ausgebaut und erhielt eine zweite Unterführung. Weinfelden stellt nun ebenfalls ein Knoten im Netz dar.

Die Strecke zwischen [Weinfelden und Kreuzlingen](#) wurde an verschiedenen Stellen verbessert. Zwischen Weinfelden und Kehlhof entsteht eine Doppelspur, in Berg TG und Lengwil entstehen neue Kreuzungsstellen. Dies ermöglicht schlankere Anschlüsse in Kreuzlingen. Die verkürzte Reisezeit von Winterthur her ermöglicht auch in Romanshorn bessere Anschlüsse.

Schliesslich entstehen auch auf der Linie [Sulgen – Gossau](#) neue Kreuzungsstellen in Kradolf und Hauptwil. Die Züge von St. Gallen nach Weinfelden werden in Zukunft nicht mehr in Bischofzell, sondern an diesen Stellen kreuzen. Der vor einigen Jahren eingeführte Halbstundentakt am Nachmittag wird auf den ganzen Tag ausgeweitet.

Die Seelinie von [Romanshorn – Schaffhausen](#) und der RE St. Gallen – Konstanz werden um eine Viertelstunde gedreht. Das ermöglicht die erwähnten besseren Anschlüsse in Romanshorn und Kreuzlingen, hingegen entsteht ein Problem in Stein am Rhein (in Richtung Winterthur). Hoffentlich lässt sich dafür eine Lösung finden.

Für den Kanton St. Gallen liegt bei diesem Fahrplanwechsel etwas weniger drin. St. Gallen bekommt den vierten Schnellzug nach Zürich, der wieder ohne Halt von St. Gallen nach Winterthur durchfährt. Dieser Zug verkehrt in den Hauptverkehrszeiten bzw. weiter als EC nach München. Der ehemalige Rheintalexpress, der bisher von Chur über St. Gallen nach Wil fährt, wird bis Zürich weitergezogen. Es ist vorgesehen, dafür die neuen Fernverkehrs-Doppelstöcker (Bombardier) einzusetzen.



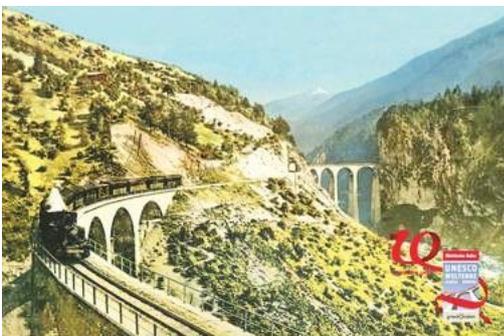
Bild: SBB; zwei neue 825 Meter lange Überholgleise Scheit bei Elgg
 Bahntechnisch interessant ist die neue Ueberholanlage Scheit bei Elgg. Dort entstanden zwei neue Gleise, womit die schnellen Fernverkehrszüge die Güterzüge überholen können. Der Güterverkehr aus dem Mittelland zu den Betriebszentralen in Gossau SG wird immer wichtiger und beansprucht auch Trassen auf dieser stark beanspruchten Linie. Das ermöglicht dann in feinsten Planung, bis zu 50 Züge pro Stunde durch den Bahnhof Winterthur zu schleusen.

Für St. Gallen wird dann der Fahrplanwechsel 2020 wichtiger. Ab dann sollen 6 Zugspare als EC von Zürich über St. Gallen nach München fahren. Während den Bauarbeiten allerdings nur 3 Paare. Aber die Passagiere freuen sich schon heute auf eine Stunde weniger Reisezeit mit dem ETR 610 nach München.

Über Neuerungen bei der S-Bahn informieren die Kantone Thurgau und St. Gallen am 28. Mai. Ab diesem Datum kann man sich auf www.fahrplanentwurf.ch über den neuen Fahrplan informieren.

(Bild: SBB; Text: B.Eberle, 17.05.2018)

RhB feiert 10-jähriges Jubiläum des UNESCO Welterbes



Am 7. Juli 2008 wurden die Albul- und Berninalinie der Rhätischen Bahn in die UNESCO Welterbeliste aufgenommen. Das Jahr 2018 bietet daher die Gelegenheit das 10-jährige Jubiläum des UNESCO Welterbes RhB zu feiern. Die Feierlichkeiten finden anlässlich der UNESCO Welterbetage 2018 am Wochenende vom **9. und 10. Juni 2018** mit dem RhB Bahnfestival und erste ersten TrainGames in Samedan und Pontresina statt.

Mehr - [Bahnfestival](#)
 - [TrainGames](#)

(Text+Bild RhB zVfg, 28.04.2018)

Spatenstich zur Elektrifizierung (Zürich-) Lindau – München

Die Schweiz beteiligt sich mit 50 Mio. Euro am Bauvorhaben

Vor zahlreichem Publikum wurde am Freitag 23. März 2018 im Memmingen der erste Spatenstich für die Elektrifizierung der Linie Lindau – München gemacht. Der DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla und die Verkehrsminister von Bayern und Baden-Württemberg würdigten dieses grosse Bauvorhaben und auch die Tatsache, dass die Schweiz 50 Mio. Euro daran beiträgt. Mehrfach wurde gesagt, dass ohne diesen Beitrag und das dauernde Drängen der Schweiz nach Baubeginn dieser Spatenstich wohl noch in weiter Ferne liegen würde.

Die Schweiz wurde vertreten durch den Konsul der Schweiz in München, Markus Thür, den St. Galler Regierungsrat Dr. Bruno Damann und den Chef des Regionalverkehrs der SBB, Werner Schurter. Auch war eine Delegation von Pro Bahn Schweiz und Deutschland vor Ort.



Das technisch und organisatorisch sehr anspruchsvolle Werk, das gegen Euro 500 Mio. kosten wird, erfordert viele bauliche Massnahmen zwischen Geltendorf und Lindau. Nicht nur, dass 3560 Oberleitungsmasten gesetzt werden müssen, es müssen auch viele Über- und Unterführungen angepasst oder erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit werden auch bei vielen Bahnhöfen Renovationen oder Neubauten gemacht. Die neue Linie soll beim Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in Betrieb gehen. Dannzumal soll die SBB-Komposition ETR 610 zum Einsatz kommen.

Der grösste Nutzen wird die neue, attraktive Reisezeit sein. Statt 4 ½ benötigt man von Zürich nach München noch 3 ½ Stunden. Allein der Wegfall des Lokwechsels auf der Insel Lindau bringt einen erheblichen Zeitgewinn. Die Züge werden in Lindau-Reutin halten, damit ist die Insel weiterhin am internationalen Verkehr angeschlossen. Die Neigetechnik ermöglicht höhere Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h. Heute fahren die Dieselloks zeitweise mit gerade 85 km/h durchs Allgäu.

Ab dem Fahrplanwechsel sollen wieder 6 Zugspare zwischen Zürich und München zum Einsatz kommen, wo heute nur gerade 4 unterwegs sind. Die DB-Fernbusse nützen vielleicht den Direktreisenden dieser beider Städte etwas, den Reisenden dazwischen nützen sie nichts. Es ist zu hoffen, dass später noch mehr Zugspare unterwegs sind. Nicht nur der Fernverkehr soll von der Elektrifizierung profitieren, es sollen auch mehr Züge der S-Bahn auf dieser Strecke unterwegs sein. So wird das ganze Allgäu etwas von dieser neuen Infrastruktur haben. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Tourismus in dieser landschaftlichen sehr schönen Gegend des Allgäus dadurch einen Aufschwung erfahren wird. Dies gilt ganz besonders für die Mittelalterstadt Memmingen (<https://www.memmingen.de/>), die einen Besuch verdient.



Foto: DB-Vorstand Ronald Pofalla und dem neuen deutschen Verkehrsminister Andreas Scheuer. Mit auf dem Bild der Memminger OB Manfred Schilder.

Der Star ist aber aus Schweizer Sicht der ETR 610, der auf diese noch nicht elektrifizierte Strecke geschleppt wurde.

Aktuelle Infos der DB "Ausbaustrecke 48": <http://www.abs48.com/>

(Text / Bild: B. Eberle, 23.03.2018)

(Text: B. Eberle, 22.03.2018)

Pro Bahn Ostschweiz zu Gast bei der Bodensee-Schiffahrt

Die Mitgliederversammlung 2018 fand am 17. März 2018 in den Räumen der SBS Schweiz. Bodensee Schiffahrt in Romanshorn statt. Es war naheliegend, sich anschliessend an die statutarischen Geschäfte über die Geschichte, den Erfolg und die Zukunftspläne der Gesellschaft informieren zu lassen.

Erfreulicherweise gab sich der Verwaltungsratspräsident, Herr Herrmann Hess, persönlich die Ehre, Pro Bahn Ostschweiz über die SBS Schweiz. Bodensee Schiffahrt zu informieren. 2007 erfolgte der Verkauf der ehemaligen SBB-Tochter an eine Investorengruppe aus der Ostschweiz unter seiner Leitung. Diese Gruppe wollte es nicht zulassen, dass die traditionsreiche Schiffahrt auf dem Bodensee ähnlich wie die SWISS ins Ausland verkauft wird.

Die Familie Hess war seit Generationen im Textilgeschäft mit Sitz in Amriswil und Niederlassungen in der ganzen Deutschschweiz tätig. Beim Umbruch in der Bekleidungsbranche in den 90er Jahren wurde beschlossen, aus dieser Branche auszusteigen. Die verbliebenen Immobilien waren der