

Sektion Ostschweiz
Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.12.2016)

«Wir schauen den SBB auf die Finger»

"Ostschweiz am Sonntag"

Interview: Sebastian Keller, Patrick Baumann

Bilder: Urs Bucher

Öffentlicher Verkehr: Heute Sonntag (11.12.2016) wechselt der Fahrplan. Ein guter Zeitpunkt, um mit Bruno Eberle von Pro Bahn über steigende Billettpreise, gedruckte Fahrpläne, Abfallkübel in den Zügen und den langweiligen Gotthard-Basistunnel zu sprechen.

Bruno Eberle, welches war Ihr erstes Erlebnis mit der Bahn?

Mein Vater war stark sehbehindert, deshalb machten wir alle Ausflüge mit dem öffentlichen Verkehr. Wir fuhren mit dem Zug an den Bodensee oder nach Trogen, als Zehnjähriger kam mir das wie eine Weltreise vor. Ich war begeistert, konnte schon früh Fahrpläne lesen....

Mehr.. > Seite 1 http://www.pro-bahn.ch/14/1270/2016_OS_OaS-1?force
Seite 2 http://www.pro-bahn.ch/14/1271/2016_OS_OaS-2?force

Besten Dank für die Genehmigung zur Veröffentlichung durch Pro Bahn Schweiz
(B. Eberle, 15.12.2016)

Verkehr im Bodenseeraum, neue Verbindung der Ostschweiz nach Basel

Anlässlich der Herbsttagung der IGöV legten drei hochkarätige Referenten die möglichen Zukunftsszenarien im Bodenseeraum dar. Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Walter Schönholzer, Regierungsrat Kanton Thurgau, Vorsteher des DIV und Paul Rechsteiner, Ständerat St. Gallen und Mitglied der Verkehrskommission stellten ihre Pläne für den Bodenseeraum vor. Erstaunlicherweise liegen diese nicht allzu weit auseinander. Das grosse Fragezeichen, wie immer bei solchen Fragen, liegt bei der Finanzierbarkeit all der angedachten Projekte.

Minister Herrmann legte die Ausgangslage im Land Baden-Württemberg dar. Es besteht ein grosser Modernisierungsbedarf bei Schiene und Rollmaterial. So sind weite Teile des Netzes noch nicht elektrifiziert, was den Einsatz von nicht mehr zeitgemässen Dieselloks notwendig macht. Bei vielen Linien wäre ein Ausbau auf Doppelspur oder wenigstens die Schaffung von neuen Kreuzungsstellen wünschenswert. Viele früher bestehende Linien, die vor Jahrzehnten aufgehoben wurden, wären heute von grossem Nutzen. Aber es wäre unrealistisch, diese wieder zu erstellen. Dies würde die vorhandenen finanziellen Mittel bei weitem übersteigen. Viele dieser Linien sollen durch Regiobuslinien ersetzt werden. Diese sollen die Mittel- und Unterzentren mit den Städten verbinden, wo kein Schienenverkehr vorhanden ist. Dieser soll schnell und bequem sein, also weniger Haltestellen als der Nahverkehr aufweisen.

Bei den grossen Bahnlinien besteht überall grosser Nachholbedarf. Die begrenzten finanziellen Mittel erfordern aber eine Staffelung. Bei der Gäubahn Singen – Stuttgart sind die Ausbauten schon relativ weit fortgeschritten. Um aber eine schnelle Verbindung Zürich – Stuttgart zu erhalten, ist der Einsatz von Neigezügen notwendig. Die DB hat diese abgeschafft, so dass man nun an die ETR 610 der SBB denkt. Grössere Investitionen sind bei der Südbahn (Lindau) – Friedrichshafen – Ulm notwendig. Diese soll 2017 – 2020 elektrifiziert werden. Dies ist auch für die Ostschweiz wichtig, weil damit auch eine schnelle Verbindung über Bregenz/Lindau nach Stuttgart möglich wird. Ebenso soll die Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Lindau elektrifiziert werden. Auch dies ist besonders auf der Strecke Lindau – Friedrichshafen für die Schweiz sehr wichtig. Noch viel wichtiger ist der zeitgemässe Ausbau der Bodenseegürtelbahn für die wirtschaftliche und touristische Erschliessung des Bodenseeraumes. Dies betrifft alle drei Anrainerstaaten.

Eine besondere Beachtung verdienen die Pläne für die Hochrheinlinie Schaffhausen – Basel. Diese sollte auch aus württembergischer Sicht dringend elektrifiziert werden. Bekanntlich ist der schaffhausische Teil bis Erzingen bereits auf elektrifizierte Doppelspur ausgebaut. Es fehlen also noch 144 km bis Basel. Allenfalls sind noch neue Kreuzungsstellen notwendig. Allein die Elektrifizierung soll 160 Mio. Euro kosten. Die deutsche Seite erhofft sich eine Mitfinanzierung durch die Schweizer Seite. Noch vor Weihnachten in diesem Jahr soll ein Entscheid des Deutschen Bundestages erfolgen, ob diese Linie Fernverkehr (100 % Finanzierung durch den Bund) oder Regionalverkehr (Finanzierung 60 % Bund, Rest Baden-Württemberg und allenfalls Schweiz)

darstellen soll. Für diese Linie ist je nach Verkehrsaufkommen ein Stunden oder sogar ein Halbstundentakt vorgesehen.

Regierungsrat Walter Schönholzer, Kanton Thurgau, legte die grossen Fortschritte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau dar. War dies noch ohne allzu grosse Bauvorhaben möglich, sind nun für die vorgesehenen Ausbauten im öV Konzept 2019 – 2024 grosse bauliche Investitionen notwendig. Dafür sind CHF 7,4 Mio. eigene Mittel und CHF 300 Mio. aus Bundesmitteln bereitgestellt. Konkret sind diese Massnahmen vorgesehen:

- Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien 5–24 Uhr, Montag-Freitag
- Neue, schnelle S44 Weinfelden – Konstanz ab 2024
- Stundentakt RE Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Romanshorn – St. Gallen
- Neue schnelle S-Bahn Weinfelden – Romanshorn im Stundentakt
- Verlängerung S12 Zürich – Stadelhofen – Winterthur bis nach Wil im Stundentakt
- Bessere Anschlüsse in den Knoten Schaffhausen, Kreuzlingen, Romanshorn und Rorschach

Ein für den Kanton Thurgau ebenso wichtiger Ausbauschnitt wie Schiene und Strasse stellt die Fähre Romanshorn – Friedrichshafen dar. Es macht wenig Sinn, wenn die S-Bahn Romanshorn halbstündlich erreicht, die Fähre aber nur stündlich verkehrt. Der kürzliche Entscheid der eidgenössischen Räte, die Zollstation Romanshorn nicht aufzuheben, ist ebenso eine Aufforderung, diese Fährverbindung aufzuwerten. Es ist deshalb vorgesehen, eine dritte Fähre zu beschaffen. Diese soll neueste Technologie aufweisen, nämlich elektrisch betrieben sein. Dies erfordert schnelle und leistungsfähige Ladestationen in beiden Häfen. Die Investitionen von rund CHF 10 Mio. sollen hälftig geteilt werden. Allerdings steht auf deutscher Seite noch nicht fest, aus welchem Fonds oder welcher Kasse dieser Betrag kommen könnte.

Der Thurgauer Regierungsrat Walter Schönholzer wies wie der Verkehrsminister von Baden-Württemberg auf die Wichtigkeit des Ausbaus der Hochrheinlinie hin. Diese ist für beiden Seiten des Rheins genau gleich wichtig. Ein sehr wesentlicher Teil davon ist, dass auch die schweizerischen GA und Halbtax auf dieser Strecke gültig sein sollen. Dies rechtfertigt auch einen Schweizer Beitrag an die Ausbaukosten. Mit gutem Willen und zügiger Planung sollte es möglich sein, diese neue Hochrheinlinie 2025 in Betrieb zu nehmen. Dies bestätigte am Rand der Veranstaltung auch Patrick Altenburger, neuer CEO der SBB Deutschland GmbH. Mit der Hochrheinlinie wäre es möglich, den RE St. Gallen – Konstanz nach Singen, Schaffhausen, Basel Badischer Bahnhof und wenn irgend möglich nach Basel SBB weiterzuziehen.

Der St. Galler Ständerat Paul Rechsteiner, Mitglied der Verkehrskommission legte schliesslich seinen langjährigen Einsatz zugunsten der Rheintallinie, des Konzepts Bahn-Y und für eine verbesserte internationale Linie Zürich – St. Gallen – München dar. Ab 2021 soll nun endlich die elektrifizierte und beschleunigte Eurocity-Linie in Betrieb gehen und damit wieder eine attraktive Verbindung nach München aufleben.

Im St. Galler Rheintal soll nun zügig ein Halbstundentakt für den Rheintalexpress angestrebt und diese Linie endlich vollständig ins Fernverkehrsnetz (bisher 50 %) aufgenommen werden. Die Linie Chur – St. Gallen – Wil hat definitiv Fernverkehrscharakter.

Die Hochrheinlinie, die Ständerat Paul Rechsteiner selbstverständlich auch ausdrücklich als grosse Chance versteht, soll möglichst bis 2025 realisiert werden. Damit würde St. Gallen, Teile des Kantons Thurgau auf anderem Weg unter Umgehung des ohnehin überlasteten Knotens Zürich Basel in 130 oder sogar 120 Minuten erreichen können. Das wäre eine wirkliche Alternative!

Mit dem CEO SBB-Deutschland GmbH, Patrick Altenburger, waren sich alle Referenten einig, dass die Prioritäten in der Reihenfolge Südbahn nach Stuttgart, Hochrheinlinie nach Basel und dann die Bodenseegürtellinie angegangen werden sollte. Dies liegt durchaus im Interesse der deutschen wie der schweizerischen Seite von Bodensee und Rhein.

(Text: B. Eberle, 04.11.2016)

Baubeginn des Ruckhaldetunnels

In St. Gallen ist der offizielle Baubeginn des Ruckhaldetunnels erfolgt. Wie es sich bei einem Tunnel gehört, wurde zuerst die Statue der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Mineure und Bergarbeiter eingeseget. Anschliessend erfolgte die erste Sprengung vor Publikum. Mit eindrücklichem Getöse gab es einen Abschlag, wie es im Fachausdruck heisst, von rund zwei Metern.

Der Durchschlag des rund 700 Meter langen Tunnels soll in einem Jahr erfolgen. Nach dem Ausbau

des Tunnels soll er im Oktober 2018 in Betrieb gehen. Der neue Tunnel verkürzt nicht nur die Reisezeit aus dem Appenzellerland nach St. Gallen, sondern bringt betrieblich viele grosse Vorteile. Die bisherige Zahnradstrecke in der Ruckhalde fällt weg, so dass die Triebwagen auch nicht mehr die dazu nötige tonnenschwere Einrichtung bis Appenzell schleppen müssen. Weiter entfallen lange Stillstandzeiten im Bahnhof St. Gallen, weil die Züge eben als Durchmesser durch St. Gallen hindurch weiter nach Trogen fahren. Der Tunnel wird auch einen Viertelstundentakt und morgens einen Schnellzug von Appenzell nach St. Gallen in 35 Minuten ermöglichen. Dies sollte ein grosser Anreiz zum Umstieg vom Auto auf die AB sein.

Für Interessierte führen die Appenzeller Bahnen noch bis Oktober öffentliche Baustellenführungen durch. Dabei besteht auch noch Gelegenheit, von der spektakulären Ruckhaldenkurve Abschied zu nehmen, wo sich das Appenzeller Bähnli knirschend in die Höhe windet.

Weitere Informationen auf www.modernisierung-ab.ch

(Text: B. Eberle, 01.09.2016)

Ein kleines Wunder im Glarner Landrat

Nachdem sich die Glarner Mitglieder von Pro Bahn immer wieder für einen attraktiven Fahrplan im Glarnerland eingesetzt haben, bei der Regierung aber immer auf taube Ohren gestossen sind, ist nun ein kleines Wunder passiert.

Eine Mehrheit des Glarner Landrates hat ein Postulat mit dem Auftrag, die auch von Pro Bahn vorgeschlagene Variante mit zwei Zügen bis Linthal ernsthaft zu prüfen, an die Regierung überwiesen. Die Regierung sprach sich erfolglos für eine Abschreibung des Postulates aus, weil die Varianten ja bei der Wirkungsanalyse des Fahrplanes 2014 geprüft wurden. Die Mehrheit des Landrates blieb aber standhaft und überwies das Postulat.

Mit dem Druck dieses Vorstosses besteht doch eine grössere Chance, dass die von Pro Bahn aufgezeigten Alternativen ernsthaft geprüft und vielleicht dereinst umgesetzt werden. Die grosse Arbeit der entsprechenden Arbeitsgruppe von Pro Bahn ist erfreulicherweise im Landrat auf fruchtbaren Boden gestossen.

(Text: B. Eberle, 01.09.2016)

Neugestaltung HB St. Gallen

Beim Umbau des Hauptbahnhofes St. Gallen konnte eine erste Etappe abgeschlossen werden. Mit dem erstaunlich grossen Coop-Geschäft im SBB Dienstgebäude wird den Reisenden und den Stadtbewohnerinnen und -bewohnern ein kleiner Supermarkt mit sehr langen Oeffnungszeiten präsentiert. Gleichzeitig wird die St. Galler Politik daran erinnert, dass man seit Jahrzehnten nicht imstande war, ein den heutigen Bedürfnissen entsprechendes Ladenschlussgesetz zu erlassen. Die Baustellenbesichtigung bestätigt die Tatsache, dass der Umbau leider den Zugang für die Kundschaft der SBB eher verschlechtert. Das Reisezentrum wird nicht etwa in der gut erreichbaren und schönen Schalterhalle platziert, sondern rund 30 Meter westlich.

Pro Bahn Ostschweiz hat es immer als richtig erachtet, dass für Kundenbedürfnisse nicht benötigter Raum vermietet wird und mit diesen Einnahmen der Aufwärtsdruck auf Abonnements und Tickets gemildert wird. Erste Priorität haben aber die Bedürfnisse der Kundschaft der SBB. Es ist unverständlich, warum die Kunden der SBB mit einer zweitklassigen Lage des Reisezentrums vorlieb nehmen müssen.



Wenigstens werden in diesem Kundenzentrum Schalter, Beratung, Gepäckaufbewahrung und Check-in am Bahnhof an einer Stelle zusammengefasst. Für die gute Erreichbarkeit mit schwerem Gepäck muss aber noch eine Lösung gefunden werden. Pro Bahn Ostschweiz erwartet bei zukünftigen Umbauten von Bahnhöfen, dass in erster Linie die Interessen der Kunden gewahrt werden und erst dann jene der Immobilien-Abteilung.

Diese Versetzung nach Westen finde ich nicht gut. Die Personenströme werden nicht viel anders sein. Die Leute, die das Reisezentrum aufsuchen kommen auch weiterhin aus der Stadt bzw. von den Bussen unmittelbar vor der Schalterhalle.

(Bild: SBB; Text: B. Eberle, 29.08.2016)

Neuer Voralpenexpress



In Herisau haben die Vertreter der Südostbahn SOB und von Stadler Rail die Verträge zum Kauf von 11 Kompositionen der neuesten Generation von FLIRT unterzeichnet. Diese sollen ab dem Fahrplanwechsel 2019/20 die in die Jahre gekommenen Züge des Voralpenexpress ersetzen.

Dabei handelt es sich um sechs 8-teilige und fünf 4-teilige Triebzüge. Im Normalfall sollen von St. Gallen bis Rapperswil je ein Triebzug fahren, von dort bis Luzern fährt aufgrund des weniger grossen

Verkehrsaufkommens nur noch der 8-teilige Zug weiter. Wie gewohnt bei der SOB sind die Züge geschmackvoll und sehr kundenfreundlich ausgestattet. Stufenlose Eingänge, Bistroabteile, Mehrzweckflächen und eine übersichtliche Innenraumgestaltung sollen ein angenehmes Fahren durch eine landschaftlich reizvolle Landschaft ermöglichen. Eine Steckdose an jedem Platz gehört zum heutigen Standard.



Die spurtstarken Fahrzeuge sollen die Ostschweiz auch näher an Arth-Goldau und damit in den Süden bringen. Bis Rapperswil soll eine Fahrzeitreduktion von vier Minuten erzielt werden. Durch einen kürzeren Aufenthalt in Rapperswil und eine weitere Ersparnis bis Arth-Goldau sollen weitere Minuten gewonnen werden.

Die SOB hat im Kaufvertrag Optionen auf weitere Züge vorgesehen. Dies im Hinblick auf die Konzessionsvergabe für die Gotthard-Bergstrecke, die auf Ende 2017 neu vergeben wird. Die SOB wird in den nächsten Tagen Gespräche mit Kantonsregierungen und dem Bundesamt für Verkehr über die Gotthard-Bergstrecke führen. Es wäre nur zu begrüssen, wenn die SOB mit diesen attraktiven Zügen am Gotthard zum Zuge käme.

(Bilder: zVg, Text: B. Eberle, 27.06.2016)

300 Mio. Franken für die Bahninfrastruktur im Kanton Thurgau

FABI sei Dank: Der Kanton Thurgau konnte heute den Startschuss für die Investition von 300 Mio. Franken in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton geben. Vertreter der Regierung, des Bundesamtes für Verkehr, SBB und Thurbo stellten 11 verschiedene Projekte vor, die einerseits eine Beschleunigung des Bahnangebotes und eine Verdichtung des Fahrplanes mit sich bringt. Diese Verbesserungen sollen beim Fahrplanwechsel 2018 zum Tragen kommen.

Auf der wichtigen Thurtallinie Weinfelden – Winterthur sorgen verschiedene Ausbauten und Erneuerungen zu kürzeren Reisezeiten und besseren Anschlüssen in Kreuzlingen und Romanshorn. Die Reisezeiten vom Bodensee nach Zürich werden damit um 10 – 15 Minuten verkürzt. Die Bahnhöfe Weinfelden und Romanshorn werden den neuen Anforderungen angepasst, was grosse Investitionen erfordert. An verschiedenen Orten auf der Linie Weinfelden – Kreuzlingen werden neue Kreuzungsstellen und Doppelspurstrecken gebaut, die mehr Züge und eine schnellere Zugfolge ermöglichen.

In Kradolf und Hauptwil entstehen neue Kreuzungsstellen. Dies ermöglicht ab Dezember 2018 einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen Weinfelden und St. Gallen. Ab dann ist es auch wieder möglich, jetzt zeitweise nicht mehr bediente Bahnhöfe wie Arnegg oder St. Gallen Bruggen wieder durchgehend zu bedienen. Neukirch-Egnach wird zu einer Kreuzungsstation ausgebaut. Dies ist Voraussetzung für den Stundentakt des Regio-Express St. Gallen – Kreuzlingen – Konstanz. Die bauliche Investition ist finanziell gesichert, aber es wird noch Anstrengungen der Kantone Thurgau und St. Gallen beim BAV brauchen, dass die Züge dann auch stündlich verkehren können.

Der sonst so zurückhaltende Kanton Thurgau hat es vorgemacht, wie man ein gutes Stück vom FABI-Kuchen abschneiden und damit den öffentlichen Verkehr im Kanton verbessern kann. So wird allen, die JA zu FABI gesagt haben, vorgeführt, dass sie einen direkten Nutzen davon haben. Trotz aller Investitionen soll aber das Primat der Substanzerhaltung vor dem Ausbau sein. Was man nur unterschreiben kann, um unangenehme Überraschungen in der Zukunft zu vermeiden.

Nähere Informationen auf > www.ruckzuck-tg.ch

(Text: B. Eberle, 10.06.2016)

Was sagt der Kanton Glarus und SBB zum Konzept

„Attraktive Bahnverbindungen von Ziegelbrücke bis Linthal“

Mehr... http://www.pro-bahn.ch/14/1173/2016_OS_Glarus-020416?force

Arbeitsgruppe March / Linthgebiet / Walensee / Glarnerland

Das definitive Konzept „Attraktive Bahnverbindungen von Ziegelbrücke bis Linthal“ wurde durch die Mitgliederversammlung von Pro Bahn Sektion Ostschweiz am 12. März 2016 genehmigt.

Mehr: - Attraktive Bahnverbindungen von Ziegelbrücke bis Linthal

http://www.pro-bahn.ch/14/1149/2016_OS_FPI1503-2?force

Gute Anschlüsse nach allen Richtungen

- Fahrplankonzept für den Kanton Glarus

http://www.pro-bahn.ch/14/1148/2016_OS_FPI-1503-1?force

(15.03.2016)

Schlussbericht

Ein definitives Konzept „Alternative Bahnverbindungen von Ziegelbrücke bis Linthal“ liegt nun vor. Es muss noch der Mitgliederversammlung von Pro Bahn Sektion Ostschweiz vom 12. März 2016 zur Genehmigung vorgelegt werden. Falls dieses entgegen aller Erwartungen von der Versammlung abgelehnt wird, behalten es die Autoren vor, dieses auf privater Basis weiter zu verwenden. Damit hat die lose Arbeitsgruppe ihren Auftrag erfüllt, löst sich wieder auf und gibt das Mandat an den

Sektionsvorstand zurück.

Der Gruppenleiter Hans Schärer bedankt sich bei allen Mitarbeitern für das ehrenamtliche Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit. Einen besonderen Dank gebührt den beiden Ingenieuren Hans-Karl-Pfyffer und Paul Stopper, welche die Hauptarbeit geleistet haben. Mehr Informationen zur Arbeit der Arbeitsgruppe sind im Jahresbericht 2015 (Schlussbericht http://www.pro-bahn.ch/14/1110/2015_OS_ArbgrBericht2015?force) des Gruppenleiters zu finden. (Text: H. Schärer, 18.12.2015)

Informationen Fahrplanwechsel

Im Flugblatt von Postauto Ostschweiz das in den Gemeinden rund um Ziegelbrücke verteilt wurde stand die Ankündigung, dass die Postauto-Linie 524 neu bis Ziegelbrücke verlängert und dort Anschlüsse in alle Richtungen, auch "an den Intercity nach Chur" gewährleistet.

Das ist insofern nicht richtig, als die Intercity in Ziegelbrücke durchfahren. Es besteht nur indirekt eine Verbindung, indem man erst die S-Bahn bis Sargans wählt und dort auf den Intercity nach Chur umsteigt. Oder man nimmt den RegioExpress, der aber eben kein Intercity ist und noch einige Male bis Chur hält.

Bahnkunden aus dem Glarnerland und Pro Bahn Ostschweiz bitten Postauto Ostschweiz um genauere Informationen.

(Text: B. Eberle, 12.12.2015)

Letzte Ausgabe OSTWIND-Fahrplan

Seit gestern liegt an den Bahnhöfen der OSTWIND Fahrplan auf. Dieses Buch mit allen Angeboten des öffentlichen Verkehrs der Ostschweiz ist sehr beliebt, dementsprechend gut ist der Absatz.

Ganz offensichtlich ist dieser Fahrplan auf Papier auch im Zeitalter des Internets und der smartphones immer noch ein Bedürfnis.

PRO BAHN OSTSCHWEIZ musste mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen, dass dies offenbar die letzte Ausgabe sein soll. Das kann nicht im Interesse aller Kundinnen und Kunden des öV sein! Pro Bahn Ostschweiz fordert den Tarifverbund OSTWIND auf, diesen Entscheid nochmals sorgfältig zu überdenken. Es wäre beispielsweise möglich, mehr Inserenten, beispielsweise aus dem Tourismus zu gewinnen oder z.B. einen Betrag von zwei Franken an die Druckkosten zu verlangen.

Es gibt mindestens eine Generation von öV-Benutzerinnen und Benutzern, die nicht dauernd mit dem Internet verbunden sind. Für diese Leute sind nach wie vor Informationen auf Papier notwendig. Der Fahrplan ist auch ein gutes Mittel, komplizierte Sachverhalte wie Tarifsystem, Anschlussbillette, Kombitickets nach Vorarlberg zu erläutern. Dies umso mehr, als immer weniger Schalter für Auskünfte zur Verfügung stehen. Pro Bahn Ostschweiz erwartet, dass dieser Fahrplan noch einige Jahre weiter existiert.

(Text: B. Eberle, 04.12.2015)

Eröffnung Bahnhof Gossau

Pro Bahn Ostschweiz hat mit Freude den umgebauten und renovierten Bahnhof Gossau SG besichtigt und der Einweihung beigewohnt. Der historische Bahnhof hat im Innern und auf dem Perron nicht mehr der heutigen Zeit entsprochen und musste aufwändig saniert werden. Das Resultat kann sich wirklich sehen lassen. Besonders schön ist die Renovation des historischen Daches auf Perron 1 gelungen, allein dies lohnt schon einen Besuch. Neu steht im Bahnhofgebäude selber den eiligen Bahnkunden ein kleiner Supermarkt für den Imbiss unterwegs oder den kleinen Einkauf zur Verfügung.

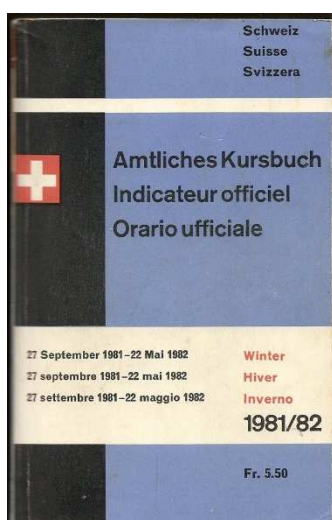
Besondere Freude hat Pro Bahn Ostschweiz an der Tatsache, dass an diesem vergleichsweise kleinen Bahnhof ein umfassendes Schalterangebot zur Verfügung steht. Dieser Bahnhof wird als Junior Station geführt, wo Auszubildende fast das ganze Angebot eines SBB-Schalters den

Kundinnen und Kunden der SBB anbieten. Natürlich stehen im Hintergrund Coaches bereit, falls schwierige Fragen anstehen.

Der Perron 1 wurde erhöht und so sind nun die Züge auch mit Rollstühlen und Kinderwagen bequem erreichbar. Nun steht nur noch eine Auffrischung mit besserer Beleuchtung der Unterführung an. Diese führt zur Appenzeller Bahn und den Sportanlagen und darf daher ruhig etwas heller und sicherer gestaltet werden. Weiter sollte die Stadt Gossau mit der Gestaltung des Busterminals vorwärts machen. Damit wäre dann Gossau in Sachen öffentlicher Verkehr wirklich top!

(Text: B. Eberle, 26.11.2015)

Unbefriedigendes Fahrplanangebot in Glarus Süd Winterfahrplan 1981/82



Im Winterfahrplan 1981/82 benötigte der Sportzug „Glarner“ mit Abfahrt um 08:04 Uhr in Zürich HB und Ankunft in Linthal um 09:23 Uhr nur 79 Minuten. Mit Umsteigen in Ziegelbrücke dauerte die Fahrt (Beispiel Zürich HB ab 16:11 und Linthal an um 17:42) 91 Minuten. Nach Elm Sportbahnen betrug damals die Reisezeit mit dem ÖV 100 Minuten mit Umsteigen in Ziegelbrücke und in Schwanden auf den Bus.

Der Fahrplan 33 Jahre später

Der Direktzug S25 von Zürich HB nach Linthal benötigt 94 Minuten, also drei Minuten länger als früher die Verbindung mit Umsteigen. Nach Elm Sportbahnen dauert die Fahrt ab Zürich HB mit dem Direktzug (S25) bis Schwanden und Umsteigen auf den Bus 104 Minuten, also auch 4 Minuten länger als früher. Die einzige positive Änderung ist die Einführung des annähernden Halbstundentakts (S6

/ S25) von Zürich bis Schwanden bis etwa 20:00 Uhr. Von und nach Chur bleibt es beim Stundentakt, da der entsprechende (halbstündliche) Anschluss in Ziegelbrücke leider bewusst geplant verpasst wird. Zudem verzichtet der Kanton Glarus auf IC Halte in Ziegelbrücke.

Grosse Investitionen bringen keine kürzeren Reisezeiten

Mehr als 70 Mio. Franken investieren die SBB unter Kostenbeteiligung des Kantons Glarus und den Gemeinden im Rahmen des Projekts ATR Glarnerland in die Modernisierung der Bahnanlagen im Kanton Glarus. Trotz diesen grossen, notwendigen Investitionen sind eine Verkürzung der Reisezeit und die Realisierung des integralen (exakten) Halbstundentakts auch in Zukunft nicht möglich.

Glarus Süd und Tourismusorte Braunwald und Elm bleiben die Verlierer

Die grosse Konkurrenz ist das Tourismusgebiet Unterterzen / Flumserberg. Da hat der Kanton St. Gallen mächtig für eine bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV gekämpft. So verkehrt an Wochenenden die S2 stündlich und direkt ab Zürich HB in nur 70 Minuten bis Unterterzen. Noch schneller ist die stündliche und tägliche Umsteigeverbindung ab Zürich HB mit der S25 bis Ziegelbrücke und dann mit der S4 bis Unterterzen. Die Reisezeit beträgt attraktive 58 Minuten, also eine gute halbe Stunde weniger als nach Linthal Braunwaldbahn und Elm. Trotzdem leistet es sich der Kanton Glarus, die S25 unattraktive 8 Minuten in Schwanden stehen zu lassen.

Kanton Glarus sieht momentan keinen Handlungsbedarf

Der Landrat lehnte eine Motion für bessere Zugverbindungen im Grosstal, unterzeichnet von verschiedenen Landräten aus Glarus Süd in seiner Sitzung vom 26. August 2015 ab. Man wolle zuerst die Wirkungsanalyse des aktuellen Angebots (dreijährige Versuchsphase) abwarten, wobei der finanzielle Aspekt wohl der Wichtigste sein wird. Laut Baudirektion sind bis 2019 keine Änderungen im Fahrplan möglich. Der Zug in eine erfolgreiche ÖV Zukunft im Kanton Glarus scheint bereits jetzt schon abgefahren zu sein.

(Text: Hans Schärer, 06.09.2017)