

Sektion Ostschweiz Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.12.2017)

SBB GmbH übernimmt den ganzen Regionalverkehr im Klettgau

Die SBB GmbH, die deutsche Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen, hat mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dez. 2017 den gesamten Regionalverkehr von Schaffhausen nach Erzingen (Baden) übernommen. Diese Strecke wird aufgrund eines Staatsvertrages zwischen dem Grossherzogtum Baden und der Schweiz durch die DB betrieben, obwohl sie zum grössten Teil auf Schweizer Boden verläuft. Umso mehr freut sich die SBB GmbH, den Zuschlag der DB erhalten zu haben. Für den Betrieb hat die SBB GmbH die bekannten Fahrzeuge GTW von Turbo bestellt.

Diese relativ kurze Strecke wäre vielleicht nicht so bedeutsam, würde nicht in mittlerer Zukunft die Fortsetzung bis nach Waldshut und Basel, der Hochrheinstrecke in Aussicht stehen. Pro Bahn hat auf ihrer Homepage schon darüber berichtet. Allerdings wurde bekannt, dass mit der Elektrifizierung dieser Strecke eher 2026 anstelle dem bisher angenommenen Jahr 2023 gerechnet werden muss. Dannzumal wird diese Strecke wieder ausgeschrieben und es steht fest, dass sich die SBB GmbH darum bewerben wird. Ob dann GA und Halbtax auf dieser Strecke gültig sein werden, wird viel später entschieden. Bis dahin fliesst noch viel Wasser den Rhein hinunter!

(Text: B. Eberle, 10.12.2017)

Bessere Verbindungen der Ostschweiz nach Vorarlberg

Die diesjährige Herbsttagung der IgöV fand in Bregenz statt und widmete sich den Verbindungen zwischen der Schweiz und Vorarlberg. Bei diesem Thema liegt noch einiges im Argen, Verbesserungen sind möglich und erwünscht.

Karlheinz Rüdissler, Landesstatthalter (Vizeregierungschef) von Vorarlberg, Regierungsrat Bruno Damann, St. Gallen und Prof. Max Eberle legten ihre Sicht des grenzüberschreitenden Verkehrs bzw. allgemein der Mobilität dar.

Rüdissler stellte für die kommenden Jahre grosse Fortschritte in Aussicht. Zweistündlich Zürich – Bregenz – München nach Abschluss der Elektrifizierung Lindau – Geltendorf und des Baus des Bahnhofs Reutin (Wegfall der Fahrt auf die Insel Lindau). Damit sollen statt vier neu 8 Zugpaare von Zürich nach München verkehren; Bregenz Stuttgart stündlich, sobald die Südbahn über Ulm elektrifiziert ist. Leider liegt das Projekt FLACH, also die Verbindung von Oesterreich durch das Fürstentum Liechtenstein in die Schweiz wegen Finanzierungsproblemen auf Eis. Oesterreich erwartet von Liechtenstein einen grösseren Beitrag. Ziel wäre es, für die vielen Pendler nach Liechtenstein einen Halbstundentakt herzustellen.

Regierungsrat Bruno Damann, St. Gallen bekräftigte, dass die bessere Eurocity-Verbindung auch für St. Gallen sehr wichtig ist. Weiter soll die S 7 in absehbarer Zeit von St. Margrethen bis Bregenz, allenfalls Lindau weitergezogen werden. Diese würde in der gleichen Fahrlage wie der EC, in der Zwischenstunde verkehren. In St. Margrethen würde dann ein schlanker Anschluss an den Rheintal-Express hergestellt, der heute von Chur über St. Gallen nach Wil verkehrt, ab 2019 bis Zürich weitergezogen wird. Damit würden auch sehr gute Verbindungen aus Vorarlberg und dem St. Galler Rheintal zum Flughafen erstellt. Ab 2026 soll der REX mit einem Halbstundentakt verkehren. Mit diesen besseren Verbindungen bzw. schlanken Anschlüssen soll beispielsweise die Fahrzeit von Bregenz nach St. Gallen von 45 auf 37, von Bregenz nach Romanshorn von 69 auf 46 Minuten reduziert werden. Auch die Busverbindungen in die Schweiz sollen verbessert werden, beispielsweise ein Halbstundentakt von Hohenems nach Heerbrugg.

Allerdings gibt es baulich noch einiges zu tun. Bei der einzigen eingleisigen Stelle zwischen Rorschach und Genf gibt es noch eine Beschwerde, bevor gebaut werden kann. Im Rheintal sind noch drei Doppelstrecken oder Kreuzungsstellen nötig und die Reisezeit von St. Gallen nach Zürich muss unter eine Stunde gedrückt werden. Entsprechende Vorstösse sind im St. Galler Kantonsrat eingereicht.

Prof. Dietmar Eberle rundete die Tagung schliesslich mit ein paar ebenso geistreichen wie witzigen Gedanken über die Mobilität im Allgemeinen ab.

Alle Referenten waren sich einig, dass mit all diesen Vorhaben wieder ein paar Schritte zu einem besseren öV rund um den Bodensee geleistet werden. Weiter soll der Anschluss St. Margrethen sichergestellt werden, was sowohl für Vorarlberg wie auch die Schweiz sehr wichtig ist. Schliesslich soll das grenzüberschreitende Busangebot deutlich ausgebaut werden.

Das Bundesland Vorarlberg ist inzwischen wirtschaftlich zu einem wohlhabenden Staat, durchaus

vergleichbar mit der Schweiz aufgestiegen. Trotzdem sind tariflich noch Unterschiede, die schwindelerregend sind: Ein Jahresabo für ganz Vorarlberg kostet Euro 365.--, eines für den Ostwind für 12 Zonen oder mehr (Maximum, soviel braucht man für die Kantone St. Gallen und beide Appenzell) CHF 3015.--!

(Text: B. Eberle, 10.12.2017)

Umbau Hauptbahnhof St. Gallen

Wie von Pro Bahn schon im Vorfeld befürchtet, ist der Umbau des Hauptbahnhofs St. Gallen nur zum Teil gelungen. Die grosse Schalterhalle ist zwar schön und gelungen renoviert, aber mit dem Einbau von zwei Gastronomiebetrieben völlig unternutzt. Nebst der Gastronomie ist in diesem grössten Raum des Bahnhofes gar nichts für die Reisenden! Es fehlen hier mindestens einige Sitzgelegenheiten und Abfahrtsinformationen von Bussen und Appenzeller Bahn.

Das wichtigste Argument für das Reisezentrum war immer, dass dann dort alle Dienstleistungen angeboten werden können. Das trifft aber nur beschränkt zu. Der Warteraum ist viel zu klein mit zwölf Sitzplätzen und die Leute sitzen eng beieinander. Für Gepäck ist kaum Platz. Überdies wird er noch von Nicht-Reisenden genutzt.

Im Reisezentrum kann auch Fluggepäck abgegeben werden, aber es besteht kaum eine Möglichkeit, mit schwerem Gepäck vorzufahren. Die beiden dafür vorgesehenen Parkplätze sind in der Regel durch Leute belegt, die auf Reisende warten oder im HB einkaufen. Dann bleibt nur noch die Möglichkeit, im Parking der Fachhochschule zu parkieren, was wiederum lange Wege bedeutet.

Pro Bahn Ostschweiz erwartet, dass SBB Immobilien diese Probleme angeht und den Hauptbahnhof St. Gallen auch wieder zu einem praktischen Bahnhof die die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu machen

(Text: B.Eberle, 23.11.2017)

Ausbau Doppelspur Uznach–Schmerikon

Angebotsausbau im Linthgebiet verzögert sich

Aufgrund von Einsprachen verzögert sich der Bau des zweiten Gleises zwischen Uznach und Schmerikon um mindestens ein Jahr. Damit kann das verbesserte Bahnangebot im Linthgebiet nicht wie geplant auf Dezember 2019 eingeführt werden.

Gegen das Auflageprojekt für die Doppelspur Uznach–Schmerikon sind beim Bundesamt für Verkehr Einsprachen eingegangen. Aus diesem Grund kann die SBB nicht wie geplant mit dem Ausbau der Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon beginnen.

Das zweite Gleis ist notwendig, um die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Uznach–Rapperswil zu entschärfen, den Halbstundentakt Ziegelbrücke–Rapperswil einzuführen und die Züge zwischen St.Gallen und Rapperswil zu beschleunigen.

Trotz diesen Verzögerungen ersetzt die SOB ihre alten Fahrzeuge des Voralpen-Express auf Dezember 2019 mit modernen, kundenfreundlichen Niederflurfahrzeugen.

Sobald eine rechtskräftige Plangenehmigung vorliegt, wird die SBB zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr den neuen Bautermin und den Einführungszeitpunkt der Angebotsverbesserungen festlegen. Diese Termine sind abhängig von der Verfahrensdauer.

(Quelle: Staatskanzlei St. Gallen/ B. Eberle, 30.10.2017)

Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr Kanton Glarus

Der Regierungsrat des Kantons Glarus hat als Antwort auf einen Auftrag der Landsgemeinde und ein Postulat aus dem Kantonsrat seine Antwort zur Wirkungsanalyse veröffentlicht. Darin werden die Ergebnisse des dreijährigen Betriebs nach Anpassungen im öffentlichen Verkehr im Kanton Glarus dargestellt.

Verhandlungen des Regierungsrates:

http://www.gl.ch/documents/Bulletin_30_vom_24_10_2017_Teil_3.pdf

Gesamtbericht: http://www.pro-bahn.ch/14/1446/2017_OS_GesamtWirkungsanalyseGL?force

(Text: B. Eberle, 30.10.2017)

Rechenschaftsberichte öV in den Kantonen Thurgau und St. Gallen

In diesen Tagen haben sowohl der Kanton Thurgau wie St. Gallen Rechenschaftsberichte über den öV in diesen Kantonen veröffentlicht. Dabei werden auch umfangreiche Statistiken publiziert die beweisen, wie sehr der öV in den letzten Jahren ausgebaut und – mit einer kleinen Verzögerung – vom Markt, d.h. der Kundschaft auch angenommen wurde. Grosse Sensationen fehlen, aber das beständig bessere Angebot ist doch für die Kundinnen und Kunden des öV in der Ostschweiz sehr erfreulich.

Kanton Thurgau

Im Thurgau konnte die Anzahl der beförderten Passagiere von unter 30 Mio. im Jahre 2007 auf über 39 Mio. im Jahre 2016 gesteigert werden. Dies durch das bessere Angebot auf der Schiene, besonders aber auch im dünnbesiedelten Kanton mit dem verbesserten Busangebot. Im Fernverkehr konnten die Frequenzen ebenfalls stark gesteigert werden. Hier wirkt sich aus, dass im Kanton Thurgau aktiv gebaut wurde und hier noch Wohnraum zu vernünftigen Preisen vorhanden ist. Dies bewirkt mehr Frequenzen in Richtung Winterthur und Zürich. Sehr gut aufgenommen wurde der neue Schnellzug St. Gallen – Konstanz.

Kanton St. Gallen

Im „Standbericht 2017, Der öffentliche Verkehr im Kanton St. Gallen“ wird nicht nur umfangreiches statistisches Material, sondern auch ein Rück- und Ausblick zum öV in der Ostschweiz gegeben. Besondere Beachtung aus aktuellem Anlass verdient der Abschnitt über Drittverkaufsstellen, die in der Ostschweiz besonders verbreitet sind. Hier haben National- und Ständerat der SBB den Auftrag gegeben, diese wenigstens bis 2020 aufrecht zu erhalten. Es kann nicht hingegenommen werden, dass grosse Gemeinden wie Altstätten SG keinen bedienten Schalter zum Kauf von Abonnement und Billetten mehr haben.

Bei den Ausbauplänen fällt besonders auf, dass die elektrifizierte Eurocity-Linie Zürich – St. Gallen nicht 2018, sondern erst im Dezember 2020 in Betrieb gehen soll. Immerhin dann soll eine schnelle und zeitgemässe Verbindung zwischen den beiden Metropolen bestehen. Damit wurde dann auch das Unding wegfallen, dass ein Eurocity zwischen Zürich und der Landesgrenze fünfmal hält. Ab 2019 soll der vierte Schnellzug Zürich – St. Gallen folgen. Diese Züge werden eine unterschiedliche Haltestellenpolitik haben, der EC soll wieder ohne Halt von Winterthur nach St. Gallen verkehren.

Ab 2019 soll der direkte Schnellzug St. Gallen – Konstanz stündlich verkehren. In ferner Zukunft vielleicht über die Hochrheinstrecke bis Basel!
Weiter ist bis auf weiteres nicht mehr die Rede von der S-Bahn FI.A.CH und Vorarlberg. Des aufgrund Finanzierungsproblemen.

Links zu den beiden Berichten -

Kanton Thurgau:

https://thurgaumobil.tg.ch/public/upload/assets/50818/P39449_BLDZ_Broschuere_Oeffentlicher_Verkehr_2017_WEB.pdf

Kanton St. Gallen (Standbericht 2017 anklicken)

https://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr/kennzahlen/infobroschuere_oeffentlicher.html

(Texte: B. Eberle, 15.09.2017)

Tunneldurchstich im Ruckhaldetunnel

Rund ein Jahr nach Baubeginn ist diese Woche im Ruckhaldetunnel zwischen St. Gallen und Teufen der Durchstich erfolgt. Rund 180 Leute aus Politik und öffentlichem Verkehr verfolgten diesen für die Appenzeller Bahnen so wichtigen Meilenstein. Es wird noch etwas mehr als ein Jahr dauern, bis die ersten Züge durch diesen Tunnel fahren werden.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 werden neue Züge ohne Zahnradhilfe die Strecke zwischen Trogen – St. Gallen – Appenzell zurücklegen. Dies ermöglicht Einsparungen in Betrieb und Unterhalt, was durchaus auch der Bahnkundschaft zu Gute kommen wird. So ist vorgesehen, einen Viertelstundentakt zwischen Teufen und St. Gallen einzuführen. Spätestens dann besteht keine Notwendigkeit mehr, sich über Staus beim Ortseingang nach St. Gallen aufzuregen.



Mit dem Zug kommt man schneller und bequemer an den Arbeitsplatz oder in den Ausgang. Auch ist vorgesehen, zu Hauptverkehrszeiten einen Schnellzug zwischen Appenzell und St. Gallen einzusetzen, der die Bahnkundschaft in rund 35 Minuten nach St. Gallen zur Arbeit oder zu den Schnellzügen Richtung Zürich und München bringt. Ab April 2018 wird die Strecke zwischen St. Gallen und Teufen für verschiedene Ausbauarbeiten gesperrt. In dieser Zeit wird ein Busersatz eingesetzt.

S 3 nach Bregenz

Anlässlich des Starts des S Bahn Konzepts St. Gallen 2013 wurde in Aussicht gestellt, die S 3, die heute zwischen St. Gallen und St. Margrethen im Rheintal verkehrt, bis nach Bregenz weiterzuziehen. Im Hinblick darauf wurde sogar die Nummerierung im S-Bahn System geändert, weil die Linie von Bregenz nach St. Margrethen die Nummer 3 trägt. Leider ist in der Zwischenzeit noch nichts geschehen.

Nun hat Pro Bahn Ostschweiz vom zuständigen Regierungsrat erfahren, dass gute Chancen bestehen, diese Linie beim Fahrplanwechsel 2018, spätestens 2019 bis nach Bregenz und eventuell sogar nach Lindau weiterzuziehen. Das wäre ein grosser Schritt, um die touristisch so wichtige Bodenseeregion noch besser über die Landesgrenzen zu erschliessen. Auch wäre es ein weiterer Schritt hin zu einer attraktiven Gürtelbahn rund um den Bodensee.

Bei dieser Gelegenheit könnte auch ein Schritt vorwärts beim Thema Anschlussbillette und Abonnements über die Landesgrenzen hinweg gemacht werden. Diese sind nach wie vor so kompliziert, dass kaum jemand den Durchblick hat. Hoffen wir, dass wir schon bald erfreuliche Nachrichten dazu vernehmen.

(Bild AB, Texte: B. Eberle, 22.07.2017)

Streckensperrung zwischen Frauenfeld und Weinfelden

Vom 29. Juli bis 6. August 2017 wird die Strecke zwischen Frauenfeld und Weinfelden für den gesamten Zugsverkehr gesperrt. Grund dafür ist die Erneuerung der Fahrleitung und der Bau einer zweiten Unterführung im Bahnhof Weinfelden. In dieser Zeit fahren Bahnersatzbusse auf dieser Strecke, aber auch von Frauenfeld direkt nach Kreuzlingen. Im Einsatz stehen Busse von Postauto, der Bus Ostschweiz und der Regiobus Gossau. Für den Güterverkehr (BINA Bischofszell, Postverteilzentrum Frauenfeld) mussten neue Zufahrtswege gefunden werden, beispielsweise eine Spitzkehre in Winterthur!

Solche Sperrungen sind in der Sommer- und Ferienzeit nicht aussergewöhnlich. Relativ neu ist, dass auch die SBB das Mittel der Vollsperrung anwendet. Die SOB bildet schon seit einigen Jahren sogenannte Cluster, also Strecken, bei denen die verschiedensten Unterhaltsarbeiten in der gleichen Zeit ausgeführt werden. Die Sommerzeit bietet sich dafür an, fällt doch der Schülerverkehr weg, ein Teil der Pendlerinnen und Pendler sind auch in den Ferien, also sind die Frequenzen tiefer. Ausserdem sind die Tage länger, so dass länger und intensiver gearbeitet werden kann.

Nach Angaben der SBB werden so mindestens 20 % der Kosten gespart, weil intensiv gearbeitet werden kann und nicht nur das immer kürzer werdende Nachtfenster für Unterhaltsarbeiten genutzt werden kann. Es ist also auch im Interesse der Bahnkundschaft, wenn eine Strecke eine verhältnismässig kurze Zeit ganz gesperrt wird und dabei auch noch Unterhaltskosten gespart werden.

(Text: B. Eberle, 11.07.2017)

Jahresberichte von Transportunternehmen in der Ostschweiz

Frühling und Frühsommer ist die Zeit der Generalversammlungen und Jahresberichte aus der Ostschweiz. Wie immer gibt es da Licht und Schatten. Hier ein Kurzbericht aus der Ostschweiz:

Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein

Die relativ schlechte Saison 2015 zwang die Gesellschaft, das ganze Geschäftsmodell zu überdenken und neu zu organisieren. Das führte teilweise zu schmerzlichen Veränderungen. Auf der andern Seite verhalfen eine Kapitalerhöhung und zinslose Darlehen der Kantone Schaffhausen und Thurgau zu neuem Geld. Auf den Schiffen wurde die Gastronomie wieder in die eigenen Hände genommen. Dies alles führt zu einer schon sichtbaren Verbesserung. Noch viel mehr bringen würde eine schöne Sommer- und Herbstsaison 2017 mit zahlreichen Besucherinnen und Besuchern auf dieser landschaftlich überaus schönen Strecke zwischen Kreuzlingen und Schaffhausen auf dem Untersee und Rhein.

Rhätische Bahn

Die Rhätische Bahn kann auf ein erfolgreiches 2016 zurückschauen. Bei gleichem Personalbestand konnten die Verkehrsleistungen und Erträge gesteigert werden. Noch viel stärker stiegen die Investitionen, was die Grundlage für zukünftige Erfolge legen wird. Der neue Direktor vereint Erfahrung und Jugend, was der Rhätischen Bahn ohne Zweifel gut tun wird. Die Rhätische Bahn ist die Infrastruktur des Kantons Graubünden schlechthin, aber auch eine wichtige Tourismusbahn. Diese beiden Ansprüche wollen erfüllt sein. Die RhB ist auf gutem Weg dazu.

Autobetrieb Sernftal AG

Die Gesellschaft kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken, das im Zeichen des Stabwechsels in der Direktion stand. Es konnte ein neues Fahrzeug in Betrieb genommen werden, womit nur noch Niederflurbusse im Einsatz sind. Die Autobetrieb Sernftal AG hat ihr Interesse für weitere Buslinien im Glarnerland angemeldet und wird sich entsprechend bewerben.

Südostbahn

Die SOB konnte ein dem Vorjahr vergleichbares Jahr in Sachen Verkehrsleistungen und Erträge ausweisen. Im Berichtsjahr konnte sie einmal mehr ihrem Ruf als Ideenlabor der schweizerischen Transportunternehmen gerecht werden. Ihre Bewerbung für die Rheintallinie Chur – St. Gallen – Wil (später Zürich) und die Gotthard-Bergstrecke hat die Mitbewerber aufgerüttelt. Ebenso die Vorarbeiten für ein eigenes Billett-App und die Bestellung des Nachfolgezuges für den Voralpen-Express. Als Beispiel darf auch der Unterhalt der Infrastruktur gelten, wo jeweils im Sommer eine Strecke für fünf Wochen gesperrt wird und dort in intensiver Arbeit alle Unterhaltsarbeiten an Gleis und Tunnels erbracht werden. Auch dies ein nachahmenswertes Beispiel für andere Transportunternehmen.

Appenzeller Bahnen

Von den Zahlen her war 2016 ein mit dem Vorjahr vergleichbares Jahr. Die AB wurde eher durch ein grosses Infrastrukturprojekt und die Beschaffung von Rollmaterial im Hinblick auf die Durchmesserlinie in der Stadt St. Gallen gefordert. Die Arbeiten im Ruckhaldentunnel gehen planmässig voran, in diesem Sommer soll der Durchstich erfolgen. Dieser Tunnel ist Voraussetzung für den zukünftigen Viertelstundentakt und den Verzicht auf Zahnrad zwischen St. Gallen und Appenzell. Die Inbetriebnahme ist für den Oktober 2018 vorgesehen.

Thurbo

Auch bei Thurbo waren die Verkehrsleistungen wie die Finanzaufgaben mit dem Vorjahr sehr vergleichbar. Was aber heraussticht, ist der Erfolg des direkten Zuges St. Gallen – Konstanz. Dieser wird immer wieder mit Einkaufstourismus gleichgesetzt. Dieser findet statt, aber es ist erfreulich, dass auch Leute vom Auto auf die Bahn umsteigen. Es fahren aber auch Professoren und Studenten von Konstanz nach St. Gallen, ebenso viele Pendlerinnen und Pendler von Kreuzlingen und Romanshorn nach St. Gallen. Eine grosse Chance bietet sich dem Tourismus, um die vielen Touristen in der Sommerzeit vom Bodensee nach St. Gallen und auf den Säntis zu locken. (Siehe auch frühere Beiträge auf dieser Homepage zur Weiterführung der Linie nach Schaffhausen nach Basel auf der Hochrhein-Strecke).

(Text: B. Eberle, 28.06.2017)

Mehr Platz für längere Züge

St. Galler Tagblatt, 13. Juni 2017

Die SBB bauen das Angebot im Fern- und Regionalverkehr im Raum Ostschweiz aus. Künftig fahren auf der Strecke Zürich–Winterthur–St. Gallen 400 Meter lange Doppelstockzüge. Da der Abstellplatz für diese Züge im Bereich des Güterbahnhofs in St. Gallen nicht ausreicht, verlängere die SBB zwei Abstellgleise in St. Gallen St. Fiden, heisst es in einem Communiqué. Für die neuen Züge müssten sie auf 414 Meter und 446 Meter verlängert werden.

Die Bauarbeiten dauern von Juni bis September. Die Kosten belaufen sich auf rund 5,9 Millionen Franken und werden über das Programm «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur» (ZEB) sowie die Leistungsvereinbarung zwischen den SBB und dem Bund finanziert.

Es sei zu hoffen, dass die SBB auch Vorarbeiten für den Halt von Fernverkehrszügen trafen, heisst es in einer ersten Reaktion von **Pro Bahn**. Spätestens im Hinblick auf die Überbauung St. Fiden auf dem ehemaligen Güterbahnhofareal kämen auch die SBB auf die Idee, Fernverkehrszüge von und nach St. Fiden zu führen. Dort können sie dann auch abgestellt werden: «Reisende östlich von St. Gallen würden dann St. Fiden als Hub benutzen.» (cz)

(13.06.2017)

Pro Bahn Ostschweiz zu fairtiq

Der Tarifverbund Ostwind führt per 1. Juni 2017 den öV-App „fairtiq“ ein, wenig später sollen die Rhätischen Bahnen folgen.

Pro Bahn Ostschweiz hat sich mit diesem System befasst und festgestellt, das System verschiedene gravierende Nachteile aufweist. Ein grosser Pluspunkt könnte aber sein, dass die grossen Transportunternehmen SBB und Postauto schweizweit ein einheitliches elektronisches Bezahlsystem wie BiBo (be in, be out) einführen. Leider wurde das System BiBo vor einigen Jahren auf Eis gelegt.

Der grösste Nachteil von „fairtiq“ liegt darin, dass es sich nur um ein Tagessystem handelt. Es wird also nicht über eine Woche oder einen Monat geprüft, wieviele Fahrten ein Kunde oder eine Kundin unternimmt. Nur so könnte das günstigste Ticket oder Abonnement ermittelt werden.

Der zweite grosse Nachteil liegt in der fehlenden Kompatibilität des Systems. Auch wenn Ostwind und Rhätische Bahnen das System nutzen, muss bei einer Fahrt aus dem Ostwindgebiet ins Bündnerland dort wieder ein neues Ticket gekauft werden. Das ist völlig unverständlich.

Der Standort bei Beginn und Ende einer Reise wird mit dem GPS des Smartphones ermittelt. In einem grösseren Bahnhof hat man aber keinen GPS Empfang. Dann soll der Standort über das Telefonnetz ermittelt werden. Ob dies von Anfang an funktioniert, ist noch ungewiss. Die Gefahr ist dann gross, dass man vergisst, sich aus dem System abzumelden. Die Folge ist dann ein zu teures Ticket.

Ein weiterer negativer Punkt ist das Smartphone selber. Entgegen den Behauptungen vom Tarifverbund Ostwind verfügt ein wesentlicher Teil der Generation 50 + zwar über ein Handy, nicht aber über ein Smartphone. Also ist ein grosser Teil der Bevölkerung von diesem System ausgeschlossen.

Im Moment sind verschiedene Transportunternehmen daran, gleich drei E-Ticket-Systeme einzuführen: Ostwind und Rhätische Bahnen führen „fairtiq“ ein, das bereits bei Transportunternehmen in den Kantonen Fribourg, Bern und Graubünden eingeführt ist. Die BLS ist daran, das System „Lezzgo“ einzuführen, die SOB möchte das System „Abilio“ einführen, eine Art BiBo-System. Drei verschiedene Systeme für e-Ticketing sind nicht sehr kundenfreundlich. Die einzige Hoffnung ist, dass dieser unmögliche Zustand dazu führt, dass SBB und Postauto Schweiz ein schweizweites, kundenfreundliches System für alle einführt. Das war ja schliesslich ein wesentlicher Grund zur Einführung des SWISSPASS!

(Text: B. Eberle, 24.05.2017)

Betriebsunterbruch

Zwischen 29. Mai und 2. Juli 2017 finden zwischen Feldkirch und Buchs SG auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein umfangreiche Bauarbeiten statt. An einigen Stellen wird der gesamte Gleiskörper erneuert. In dieser Zeit verkehrt keine Züge. Reisende aus der Schweiz reisen mit normalen SBB-Zügen bis Sargans oder Buchs SG, von dort verkehren OeBB-Busse nach Feldkirch. Der Railjet verkehrt ab dort.

Informationen OeBB:

http://www.pro-bahn.ch/14/1523/2017_OS_OeBB?force

Die Nachtzüge werden über St. Gallen umgeleitet. Allerdings halten sie dort nicht und fahren direkt nach Zürich.

(Quelle: OeBB/ B. Eberle, 06.05.2017)

Neuer Präsident bei Pro Bahn Ostschweiz

An der Mitgliederversammlung 2017 von Pro Bahn Ostschweiz in St. Gallen wurde das bisherige Vorstandsmitglied Bruno Eberle zum neuen Präsidenten von Pro Bahn Ostschweiz gewählt. Die andern Vorstandsmitglieder wurden im Amt bestätigt.

Der bisherige Präsident, Dr. Benedikt Zeller, ist nach vier Jahren als Präsident zurückgetreten. Grund dafür ist die starke gestiegene Belastung in Beruf und Familie. Nebst seiner Tätigkeit an einer Fachhochschule erfolgte kürzlich noch eine Berufung als Dozent an die ETH. Neben dieser starken Belastung war es nicht mehr möglich, das Präsidentenamt weiter auszuüben. Der Vizepräsident Jürg Ehrbar verdankte die Arbeit von Dr. Benedikt Zeller und überreichte dem scheidenden Präsidenten ein Geschenk, das selbstverständlich einen Bezug zum öffentlichen Verkehr hat.

Bruno Eberle hat mehrjährige Erfahrung im öffentlichen Verkehr aus seiner Tätigkeit als SBB-Kundenbeirat und Vorstandsmitglied bei Pro Bahn Schweiz. Mit dem öffentlichen Verkehr hatte er bereits in seiner 16 Jahre dauernden Tätigkeit im Stadtparlament St. Gallen zu tun. Seit dem Jahr 2000 kommentiert er in verschiedenen Ostschweizer Medien die regionale Politik, insbesondere Wahlen.

Die Mitgliederversammlung besuchte am Nachmittag die Leitstelle und das Depot der VBSG in St. Gallen. Damit soll auch symbolhaft gezeigt werden, dass sich Pro Bahn nicht nur mit dem öffentlichen Verkehr auf der Schiene, sondern mit allen Teilnehmern des öV beschäftigt. Gerade der Übergang vom einen zum andern Transportunternehmen kann noch weiter verbessert werden und soll in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt in der Tätigkeit von Pro Bahn Ostschweiz bilden.

Jahresbericht 2016 : http://www.pro-bahn.ch/14/1502/2017_OS_Jahresbericht2016?force

(Text: B. Eberle, 20.03.2017)

Mitgliederversammlung 2017

Samstag, 18. März 2017, Bahnhof St. Gallen, Rosenberg-Saal des Migros-Restaurants

Programm

10:00 Eintreffen im Rosenberg-Saal des Migros-Restaurants im HB St. Gallen.
10:30 Statutarischer Teil der Mitgliederversammlung
12:00 Mittagessen.
13:30 Kultureller Teil
16:00 Schluss der Veranstaltung

Mehr Details: http://www.pro-bahn.ch/14/1357/2017_OS_MV_Einladung-x?force

(Text: J. Ehrbar, 24.02.2017)

Stellungnahme Konzept öffentlicher Verkehr Kanton Thurgau 2019 bis 2024

Pro Bahn Sektion Ostschweiz anerkennt und begrüsst die grosse Arbeit, die der Kanton Thurgau mit dem Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2019 – 2024 vorlegt. Besonders begrüssen wir den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs (Halbstundentakt), den darauf abgestimmten Busverkehr mit Schliessung von Taktlücken. Besonders heben wir das Ziel hervor, dass nebst Schiene und Bus auch auf die Schifffahrt auf dem Bodensee geachtet wird. Nach unserer Auffassung stellt die Fähre Romanshorn – Friedrichshafen eine wichtige Verbindung dar, die einen Halbstundentakt verdient. Die Tourismusregion Bodensee hat ohne Zweifel noch viel Potential.

Das ganze Konzept macht aber wenig Sinn, wenn Teile der potentiellen Kundschaft nicht über genügend Informationen (schriftliche Fahrpläne) oder die Möglichkeit zum Erwerb von Billetten hat. Pro Bahn Sektion Ostschweiz unterstützt den Kanton Thurgau bei den Bestrebungen, bediente Schalter zu erhalten. Nur damit kann die Generation 50+ weiter an den öffentlichen Verkehr gebunden werden.

Stellungnahme Sektion Ostschweiz: http://www.pro-bahn.ch/14/1285/2017_OS_TG19-24?force

Konzept öffentlicher Verkehr Kanton Thurgau 2019 bis 2024:

<http://www.vernehmlassungen.tg.ch/online/display.cfm?select=36&open=36,12,-1&Level=1>

Konzept Seerücken Winterthur – Stein am Rhein 2018: <http://www.pro-bahn.ch/de/10/289/Aktuell>

Fahrplanbegehren 2017

Aus dem beigelegten Dokument ist ersichtlich welche Forderungen die Sektion Ostschweiz für den laufenden Fahrplan 2016-2017 gestellt hat:

http://www.pro-bahn.ch/14/1291/2017_OS_Fahrplan17?force

(Text: M. Streuli, 06.02.2017)

Strom am Hochrhein



Ein Zug verlässt den Bahnhof Waldshut in Richtung Basel. Oberleitungen fehlen, die Strecke ist nicht elektrifiziert. (Bild: Sebastian Keller)

Die Elektrifizierung der Hochrheinestrecke wurde bisher nie verwirklicht. Im neuen Jahr sollen nun die Planungen beginnen. Eine Realisierung würde auch für die Ostschweiz interessante Möglichkeiten eröffnen.

Mehr: http://www.pro-bahn.ch/14/1524/2017_OS_Hochrhein?force

(Mit freundlicher Genehmigung zur Veröffentlichung 04.01.2017 "Ostschweiz am Sonntag")