

Ein Zukunftsbild Bahn für die Agglomeration

August 2026



Ein Zukunftsbild Bahn für die Agglomeration

August 2026

Auftraggeber

AGGLO St.Gallen - Bodensee

Tobias Winiger, Roman Coray

Blumenbergplatz 1

9000 St.Gallen

tobias.winiger@regio-stgallen.ch

Tél +41 71 227 40 73

Auftragnehmer

mrs partner ag

Benoît Ziegler, Andreas Bernhardsgrütter, Max Rieder

Birmensdorferstrasse 55

CH - 8004 Zurich

benoit.ziegler@mrspartner.ch

Tél +41 (0)44 245 46 18

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Einführung und Auftrag	5
2. Struktur des Fernverkehrsangebot	14
3. S-Bahnen im Knoten St. Gallen	20
4. Handlungsfeld Seekorridor	36
5. Handlungsfeld Süd	45
6. Fazit	54
7. Anhänge	56

Zusammenfassung

Die Agglomeration St.Gallen – Bodensee verfügt mit dem Agglo-öV-Konzept (2022) über Zielsetzungen zum öV-Angebot, die auf das Zukunftsbild des Agglomerationsprogrammes abgestimmt sind. Die zentralen Prinzipien sind:

- Systematischer Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen den Agglomerationszentren
- S-Bahnlinien als Durchmesserlinien (kurze Aufenthaltszeit im Hauptknoten St.Gallen)

Die Zielsetzungen sind heute an verschiedenen Orten nicht erreicht. Für die Erreichung der wichtigsten Ziele wurden in den Bahnausbausritten des Bundes grosse Infrastrukturausbauten in der Ostschweiz gefordert: Fahrzeitverkürzung ZH-SG für einen 0/30 Knoten St.Gallen und ein drittes Gleis Gossau - St.Gallen für einen Viertelstundentakt der S-Bahn. Mittlerweile ist bekannt, dass diese Ziele nur über massive Infrastrukturausbauten möglich wären, welche sehr teuer und daher kaum realistisch sind (Ausbau ZH-SG kostet gemäss Bericht Weidmann weit über CHF 2 Mia.).

Zentrale Fragestellung der Studie ist es deshalb, ob die Zielsetzungen der Agglomeration mit alternativen Ansätzen mit geringerem Infrastrukturbedarf erreicht werden können.

Die Studie zeigt, dass ein systematischer Viertelstundentakt der S-Bahn auf der heutigen Infrastruktur¹ möglich ist. Voraussetzung dafür ist, dass der Fernverkehr zwischen Zürich und St.Gallen neu organisiert wird.

Die für die S-Bahn benötigten Kapazitäten können geschaffen werden, indem das Angebot für den Fernverkehr ebenfalls in einem Viertelstundentakt organisiert wird. Dazu müssen die vier bereits bestehenden stündlichen Fernverkehrsverbindungen zwischen Zürich und St.Gallen in ihrer Geschwindigkeit harmonisiert werden.

Die Studie formuliert die Position der Agglomeration² für die drei Handlungsfelder:

1. S-Bahn Knoten St. Gallen

2. Seekorridor (Romanshorn-Arbon-Rorschach)

3. Agglo Süd (Gossau-Herisau, Appenzellerbahnen)

Die Position der Agglomeration werden auf der folgende Seite tabellarisch festgehalten.

¹ Das Ergebnis dieser Studie ist kein detailliertes Angebotskonzept, sondern als Stossrichtung zu verstehen. Infrastrukturbedarf von einigen Dutzend Mio. kann in der Detailplanung auftauchen. Im Verhältnis zu einer Beschleunigung ZH – SG wäre dieser Aufwand aber sehr klein.

² Beschluss Lenkungsausschuss Agglomerationsprogramm vom 13. Mai 2026.

Zusammenfassung

1. S-Bahn Knoten St. Gallen

Zielsetzung	Zu verfolgender Ansatz	Bemerkungen
Systematischer Viertelstundentakt S-Bahn	Neues Konzept Fernverkehr: Viertelstundentakt ZH-SG durch harmonisierte Geschwindigkeiten schafft Platz für die S-Bahn	Systematischer Takt und kurze Standzeiten (Durchmesserlinien) sind höher zu gewichten als minimale Reisezeitgewinne ZH – SG
	Die bereits in der Bundesplanung vorgesehenen Ausbauten der Bahnhöfe St.Gallen und Rorschach sind weiter zu verfolgen	

2. Seekorridor

Zielsetzung	Zu verfolgender Ansatz	Bemerkungen
Ausbau Angebot Romanshorn-Rorschach	3. Bahnverbindung pro Stunde. Mit bestehender Bahninfrastruktur möglich.	Längerfristige Option. Kurz bis mittelfristig aufgrund Nachfrage nicht notwendig

3. Agglo-Süd

Zielsetzung	Zu verfolgender Ansatz	Bemerkungen
Optimierung Angebot Gossau – Herisau	4 stündliche Verbindungen: 2x Bahn + 2x Bus. Mit bestehender Bahninfrastruktur möglich.	Ermöglicht bessere Erschliessung als 4x Bahn pro Stunde.
Optimierung Angebot Teufen – St.Gallen – Trogen	Systematischer Viertelstundentakt mit kurzen Standzeiten in St.Gallen. Mit bestehender Bahninfrastruktur möglich.	Bedingt Neuorganisation Fahrplan Appenzeller Bahnen. Systematischer Takt und kurze Standzeiten (Durchmesserlinie) sind höher zu gewichten als optimale Anschlüsse auf Fernverkehr.

Für die Erreichung der S-Bahn-Ziele ist eine neue Struktur Fernverkehr ZH-SG notwendig. **Statt wie bisher eine Fahrzeitverkürzung zwischen ZH und SG, hat für die Agglomeration ein viertelstündlicher Fernverkehr mit harmonisierten Fahrzeiten oberste Priorität.** Die Vorteile sind:

- Viertelstündliche Fernverkehrsverbindungen ZH-SG
- Viertelstündliche S-Bahnen auf allen Ästen der Agglomeration mit kurzen Standzeiten (Durchmesser)
- Durchbindung Fernverkehr von Zürich ins Rheintal
- Zusätzliche FV-Halte in Wil und Gossau, Wiederherstellung Knoten Wil

Die Zielsetzungen in den Handlungsfeldern Seekorridor und Agglo Süd können ohne Ausbau der Bahninfrastruktur erreicht werden und sind damit unabhängig von den Planungen des Bundes.

1. Einführung und Auftrag

Ausgangslage, Ziel und Organisation der Studie

Ausgangslage für die Studie ist der Umstand, dass zahlreiche Ziele des Agglo-öV-Konzeptes bis heute nicht erreicht sind. Für die Erreichung der wichtigsten Ziele werden grosse Infrastrukturausbauten gefordert: Fahrzeitverkürzung ZH-SG für einen 0/30 Knoten St.Gallen und ein drittes Gleis Gossau - St.Gallen für einen Viertelstundentakt der S-Bahn. Diese Ausbauten sind sehr teuer und daher kaum realistisch (Ausbau ZH-SG kostet gemäss Bericht Weidmann weit über CHF 2 Mia.).

Zentrale Fragestellung der Studie ist es deshalb, ob alternative Ansätze mit geringerem Infrastrukturbedarf bestehen, die Zielsetzungen der Agglomeration zu erreichen.

Diese Studie fokussiert auf die noch nicht erreichten öV Ziele, welche im Agglomerationsprogramm und im öV-Konzept der Agglomeration St.Gallen - Bodensee definiert wurden. Darin bildet die S-Bahn das Rückgrat der polyzentrische Siedlungsstruktur der Agglomeration und trägt die grossen Verkehrsvolumen zwischen und innerhalb der Haupt- und Nebenzentren.

Zur Erreichung der definierten Angebotsziele wurden Vorschläge zur Angebotsentwicklung auf der Grundlage anerkannter Grundprinzipien der Bahnplanung erarbeitet: regelmässige und übersichtliche Taktfolgen, diametrale S-Bahn-Linien (mit kurzen Standzeiten in den zentralen Bahnhöfen) und attraktive Umsteigemöglichkeiten.

Auftraggeberin der Studie ist die Agglomeration St.Gallen - Bodensee. Die Arbeiten wurden durch die Geschäftsstelle der Agglomeration geleitet und durch eine Begleitgruppe der Ämter für den öffentlichen Verkehr der drei Kantone St.Gallen, Appenzell und Thurgau sowie des Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen begleitet. Folgenden Sitzungen fanden statt:

- Begleitgruppe am 23. Januar und 17. Februar 2026
- Fachausschuss Agglomerationsprogramm am 19. März 2026
- Lenkungsausschuss Aggloprogramm am 13. Mai 2026

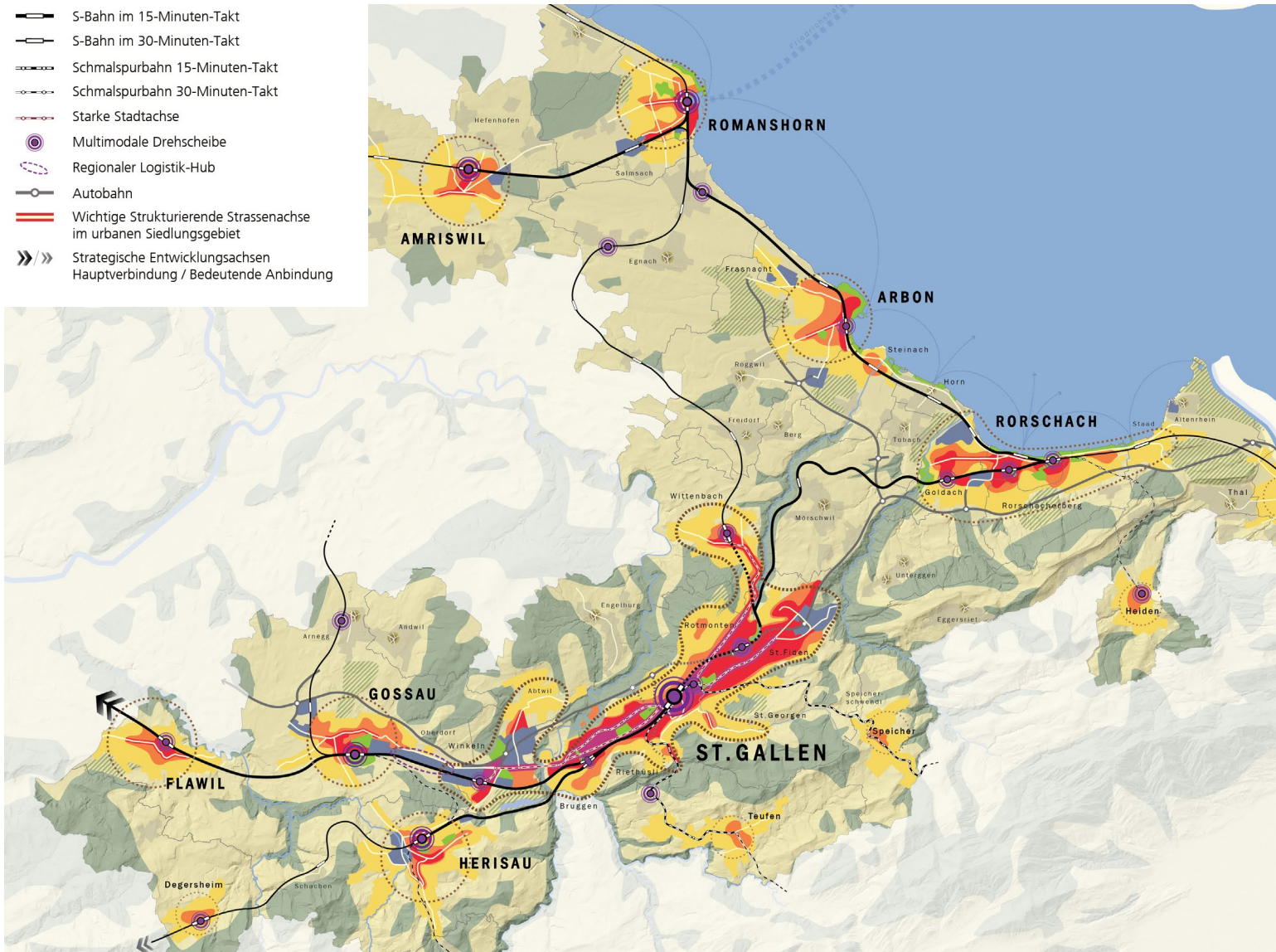
Der Schlussbericht wurde im Juni 2026 Erarbeitet und zeigt die Position der Agglomeration. Er gliedert sich in vier Hauptkapitel:

1. Struktur des Fernverkehrsangebots zwischen Zürich und St.Gallen unter Berücksichtigung des konsolidierten Fahrplans AS 35
2. Das S-Bahn Netz im Knoten St.Gallen, in Anbetracht der vorangehenden Überlegungen zur Gestaltung des Fernverkehrs
3. Das S-Bahn Angebot entlang des Seekorridors, Romanshorn - Rorschach
4. Das öV Angebot im südlichen Teil der Agglomeration, spezifisch der Appenzeller Bahnen und der Anschluss des Korridors Waldstatt - Herisau - Gossau

1. Einführung und Auftrag

Angebotsziele der Agglomeration St.Gallen - Bodensee

- S-Bahn im 15-Minuten-Takt
- S-Bahn im 30-Minuten-Takt
- Schmalspurbahn 15-Minuten-Takt
- Schmalspurbahn 30-Minuten-Takt
- Starke Stadtachse
- Multimodale Drehscheibe
- Regionaler Logistik-Hub
- Autobahn
- Wichtige Strukturierende Strassenachse im urbanen Siedlungsgebiet
- Strategische Entwicklungsachsen Hauptverbindung / Bedeutende Anbindung



Die S-Bahn bildet das Rückgrat der polyzentrischen Struktur der Agglomeration.

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation postuliert folgende Takte.

Viertelstündliche Verbindungen sind zwischen folgenden Haupt- und Subzentren in der Zielsituation vorhanden:

- St.Gallen - Rorschach
- St.Gallen - Flawil
- St.Gallen - Herisau
- St.Gallen - Wittenbach
- Teufen - Speicher
- Rorschach - Arbon - Romanshorn

Agglomerationsprogramm 5. Generation. Agglo St.Gallen - Bodensee 2024

1. Einführung und Auftrag

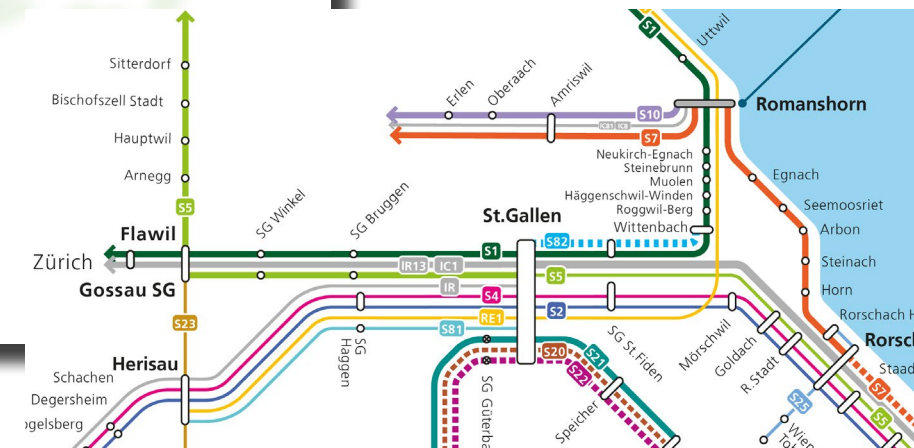
Stand des Angebotes in 2025



Feststellungen

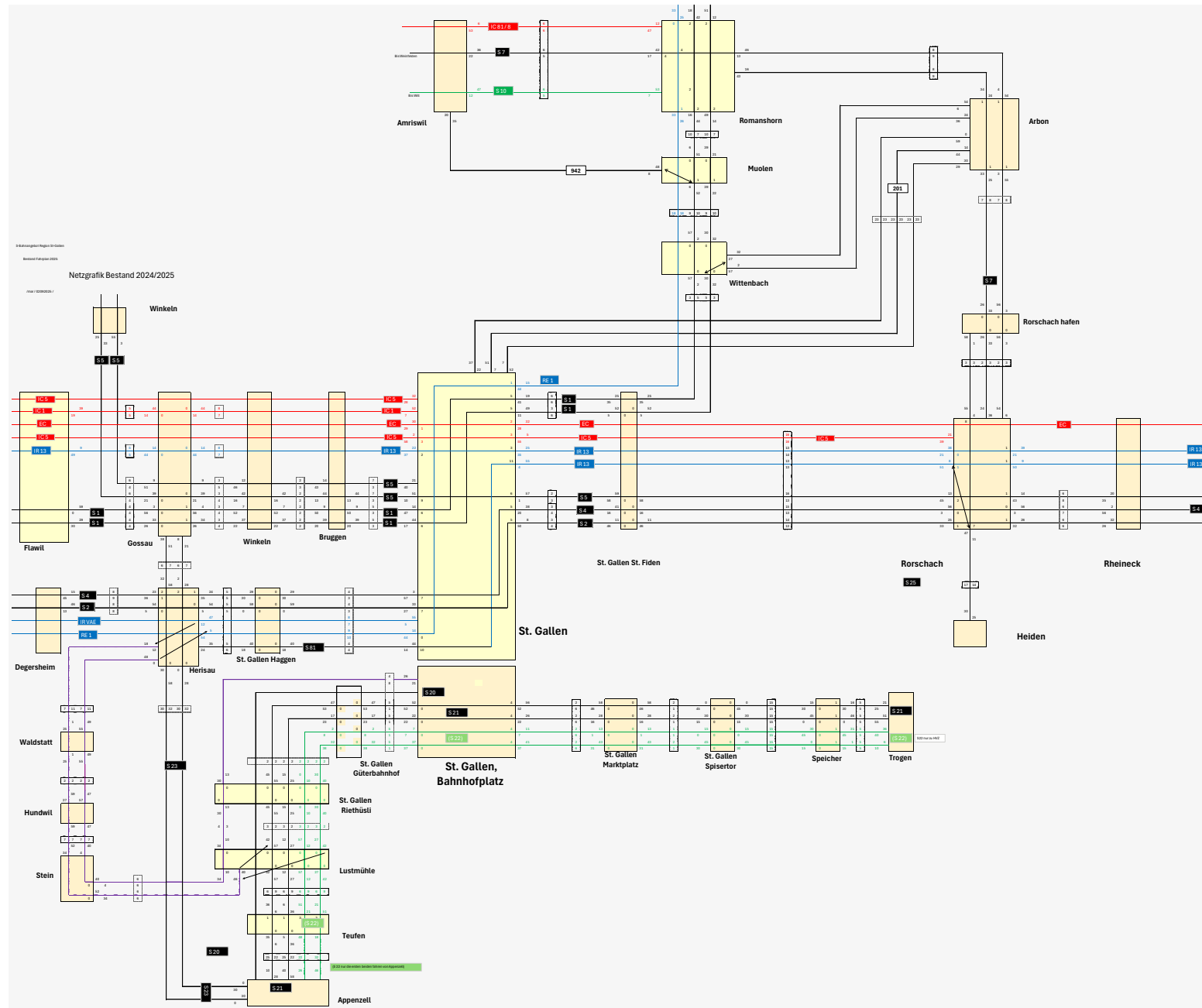
- Die Angebotsziele sind nur in wenigen Nebenzentren erreicht (oft mit “Hinketakt”).
- Die heutige Haltepolitik hat zur Folge, dass gewisse Halte nur im Halbstundentakt bedient sind, obwohl auf der betreffenden Strecken vier Züge pro Stunde verkehren (Bsp. Winkeln, Bruggen, Haggen).

Vorarbeiten Agglomerationsprogramm 6. Generation.
Agglo St. Gallen - Bodensee 2026



1. Einführung und Auftrag

Netzgrafik Ist-Zustand

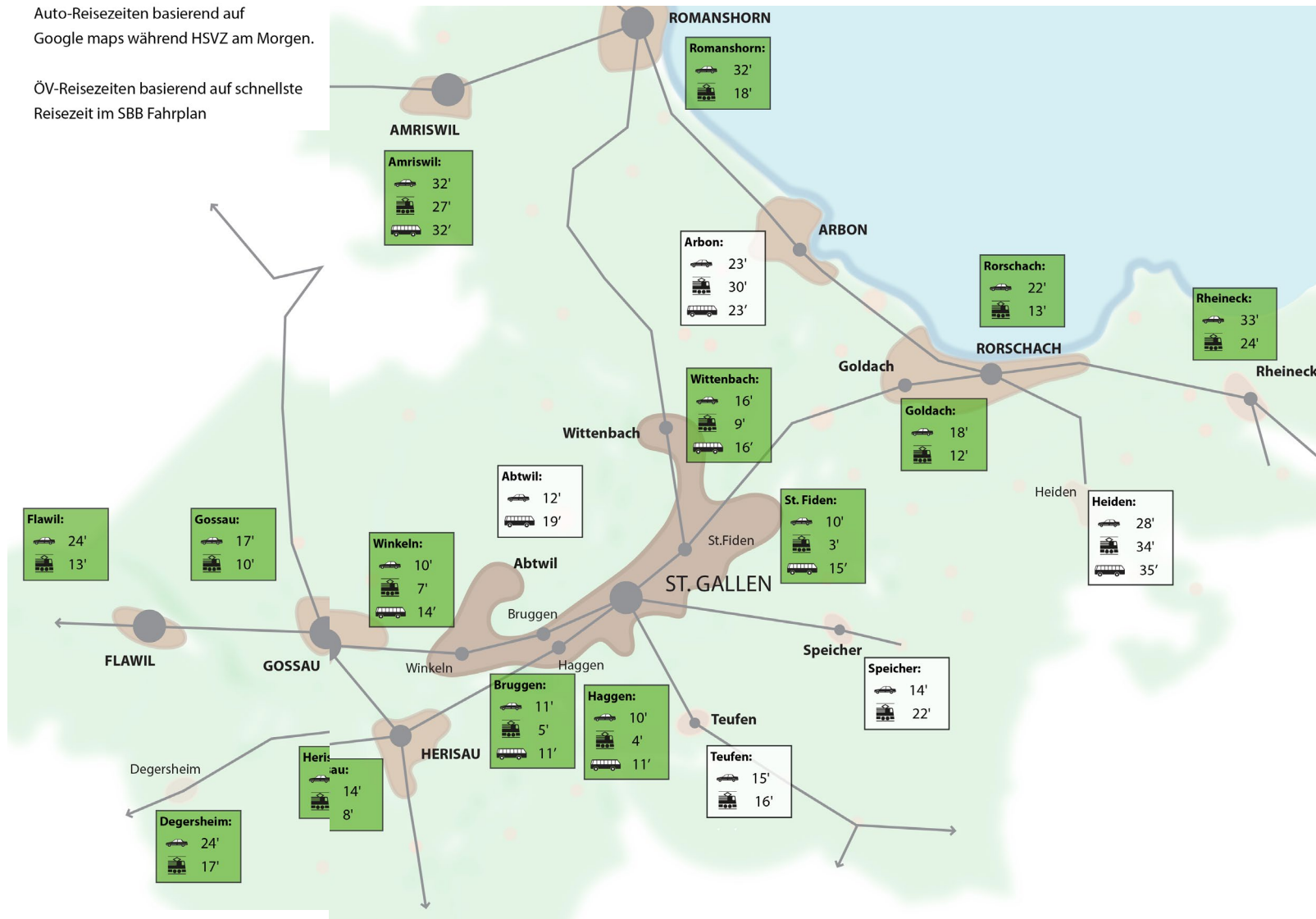


1. Einführung und Auftrag

Fahrzeiten nach St.Gallen

Auto-Reisezeiten basierend auf
Google maps während HSVZ am Morgen.

ÖV-Reisezeiten basierend auf schnellste
Reisezeit im SBB Fahrplan

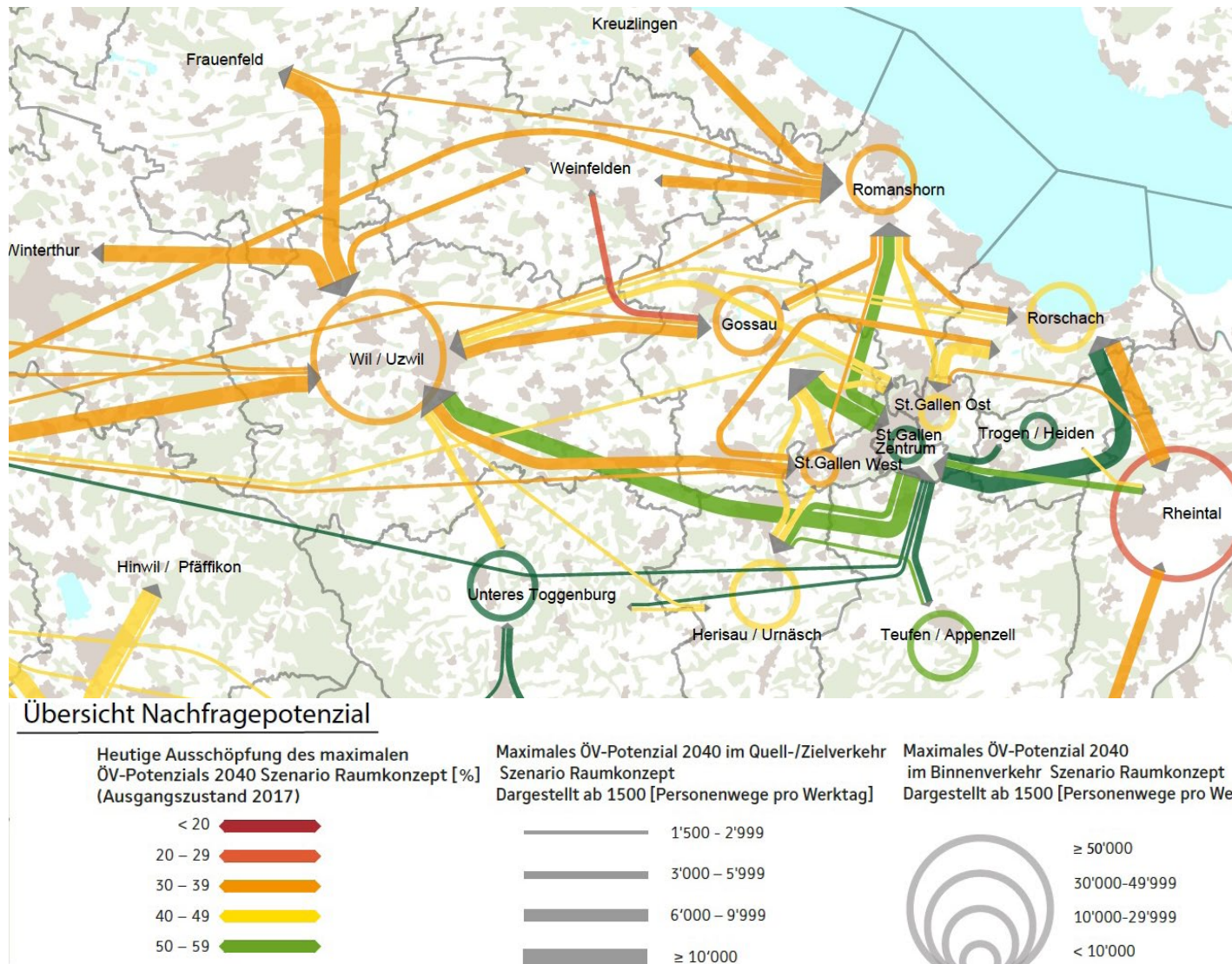


Feststellung

- Die Fahrzeiten mit der Bahn sind oft konkurrenzfähig mit denen im MIV.

1. Einführung und Auftrag

Potentialanalyse S-Bahn



Potentialanalyse ÖV Kanton St. Gallen
2020 Kanton St. Gallen Amt für öffentlichen Verkehr

Die Studie «Potentialanalyse ÖV Kanton St. Gallen» (2020 Kanton St. Gallen Amt für öffentlichen Verkehr) zeigt folgende Potenzialausschöpfung der Bahn in 2040.

Gute Ausschöpfung (> 50%)

- Im Zentrum St. Gallen, in Teufen, Appenzell, Trogen, Heiden
- Zwischen Zentrum des Agglomerationskerns und Nebenzentren

Mittlere Ausschöpfung (40-50%)

- In St. Gallen Ost, Rorschach, Herisau
- Zwischen Subzentren des Agglomerationskerns und Nebenzentren

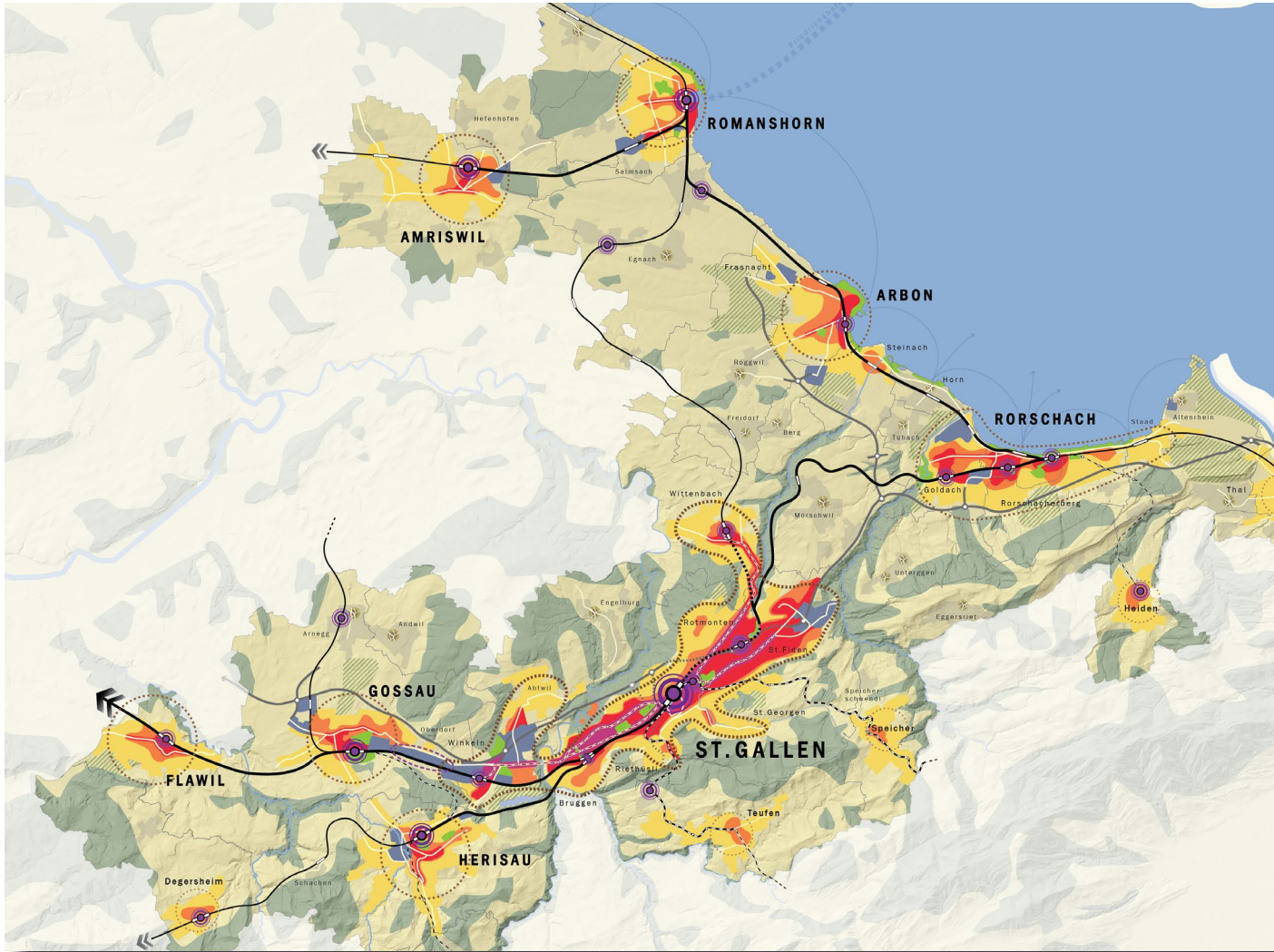
Geringe Ausschöpfung (< 40%)

- In St. Gallen West, Gossau, Romanshorn, Rheintal
- Zwischen den Nebenzentren

Fazit: Sobald das Zentrum von den Aussenzentren gequert wird, verliert der öV Marktanteile

1. Einführung und Auftrag

Ziele der Studie



Agglomerationsprogramm 5. Generation. Agglo St. Gallen - Bodensee 2024

Die Ziele der vorliegenden Studie sind folgende.

- Entwicklung einer Position der Agglomeration für die S-Bahn St. Gallen
- Berücksichtigung vom konsolidierten AS35
- Grosse Infrastrukturinvestitionen vermeiden

Vier Handlungsfelder wurden behandelt.

- Struktur des Fernverkehrsangebot
- 15' Takt S-Bahn von Gossau, Herisau, Wittenbach und Rorschach
- S-Bahn Seekorridor (Heiden) Rorschach - Arbon - Romanshorn
- Agglo-Süd mit Appenzeller Bahnen

2. Struktur des Fernverkehrsangebotes

Ausbauschritt 2035 (AS35) und Konsolidierung dessen

AK 35 (Stand: März 2020) **AK 35 konsolidiert** (Stand: Mai 2024)

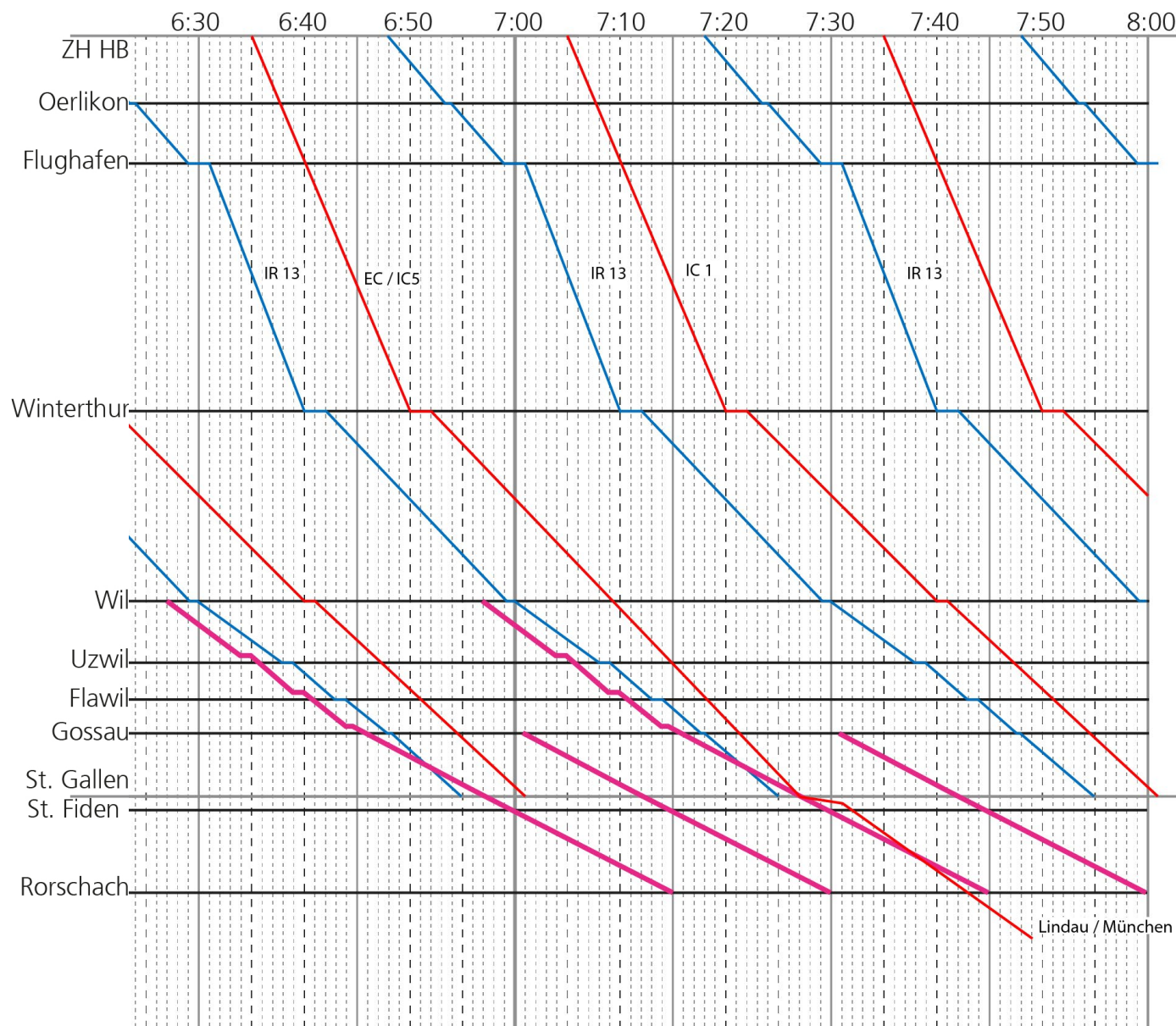


Zielkonzept AB gemäss Korridorstudie 2021

sma+ 2951 | AB-StGallen | 0-09 | 29.08.2024 | com_rk | Entwurf | Vertraulich

Alle folgenden Konzeptionen basieren auf den Abfahrts/Ankunftszeiten der Konsolidierung des AS35 (Stand Mai 2024 entnommen aus der Korridorstudie Appenzeller Bahnen des BAV August 2024).

Wechselwirkung Fernverkehr und S-Bahn 15' Takt im AS35



Feststellung aus dem Planungsstand für den konsolidierten AS35

- Die Abbildung zeigt (rot und blau) den Planungsstand des FV für den AS35K
- Die Gestaltung des FV im AS35K erlaubt keinen reinen 15' Takt für die S-Bahn in St.Gallen auf dem Ast Gossau - St.Gallen - Rorschach (rosa)
- Ein 15' Takt mit dem heutigen FV bedingt grosse Investitionen (Erstellung von 3. Gleis Gossau - St.Gallen)
- Die Struktur des Fernverkehrsangebotes ist für das Agglomerationsangebot verbindlich.

Fragestellung

Schafft ein anderes FV-Konzept mehr Spielraum für den Agglomerationsverkehr?

Wird insbesondere ein durchgängiger 15' Takt bei den S-Bahnen rund um den Bahnhof St.Gallen möglich?

- IC/EC AS35 konsolidiert
- IR AS35 konsolidiert
- Test S-Bahn im Viertelstundentakt

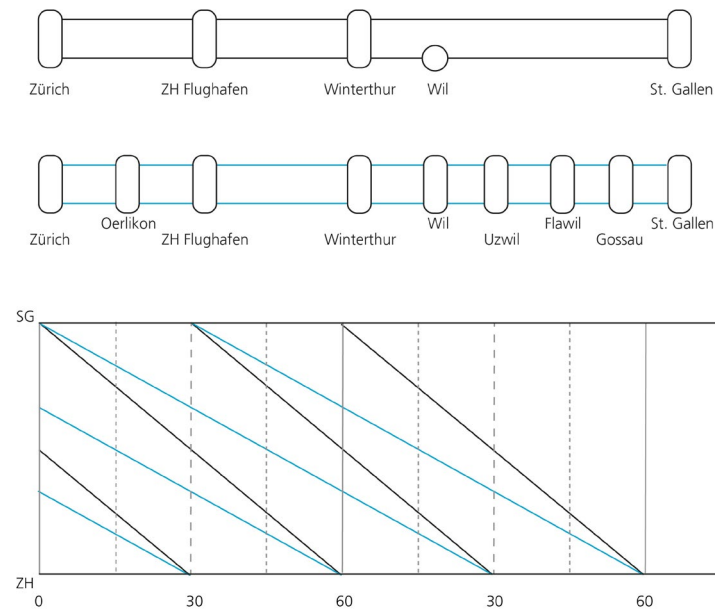
2. Struktur des Fernverkehrsangebot

Konzeptionen für die FV-Verbindung ZH-SG

Prinzip gemäss AS35

2 Produkte im Halbstundentakt:

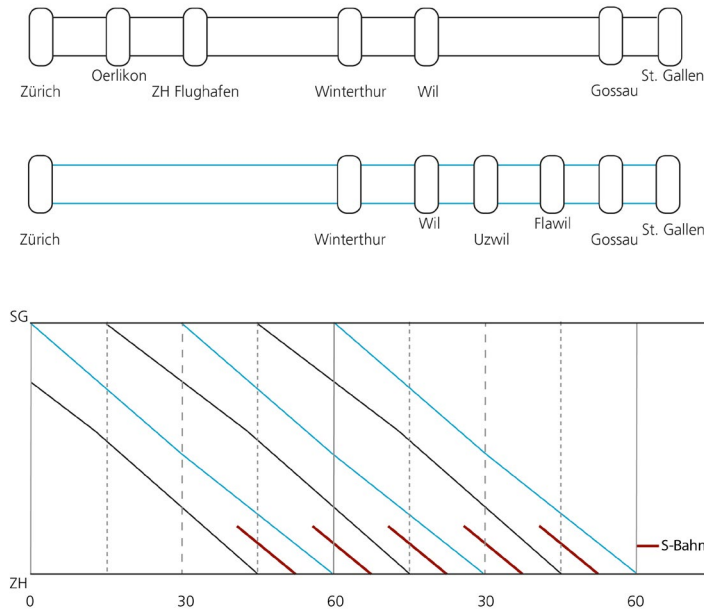
1 schnell, 1 langsam



Neues Prinzip

2 Produkte im Halbstundentakt:

2 mittel, die zusammen einen Viertelstundentakt Zürich - St.Gallen bilden



Feststellungen

- Die momentane Konzeption hat zur Folge, dass die beiden Produkte auf dem FV (ZH-SG) am Bahnhof St.Gallen keilförmig zusammenlaufen. Dies lässt kaum Platz für viertelstündliche S-Bahnen durch den Knoten St.Gallen.
- Neukonzeption würde die Fernverkehrszüge spreizen und deren Fahrzeiten "harmonisieren".
- Spreizung erlaubt einen 15' Takt sowohl für den FV wie für die S-Bahnen (das Prinzip muss dennoch konkreter geprüft werden).

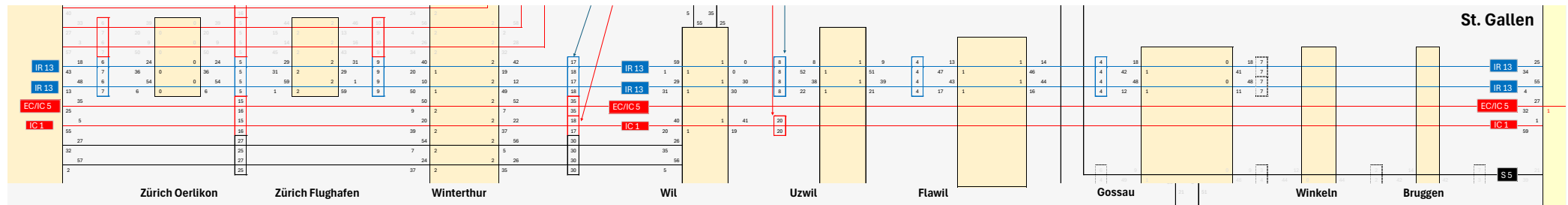
2. Struktur des Fernverkehrsangebot

Netzgrafik Linie ZH-SG mit 15' Takt FV

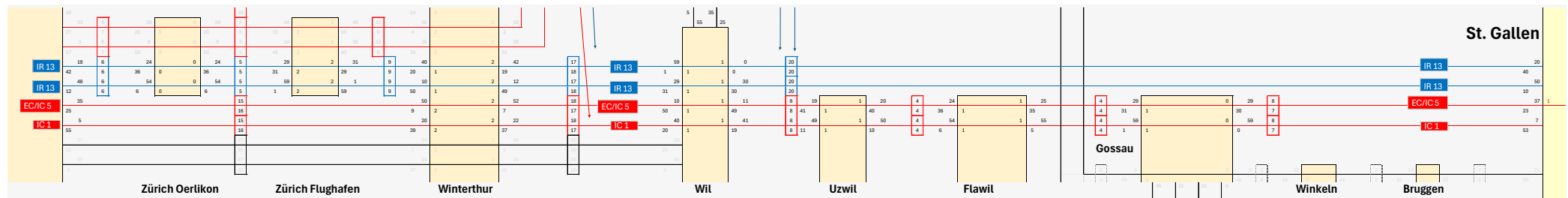
Feststellungen

Fahrplan AS35 Konsolidiert	– Fahrzeit IC AS35 konsolidiert 56 min und 67 min für IR – Durchbindung von IC/IR nach Chur/Sargans nicht möglich – Fahrzeit EC AS35 konsolidiert 52 min
Vorschlag 2 Produkte mittel-mittel	– Fahrzeit «mittel - mittel» 62 min – Durchbindung IC/IR nach Chur/Sargans wieder möglich – Die Neukonzeption bedingt neue Führung des EC

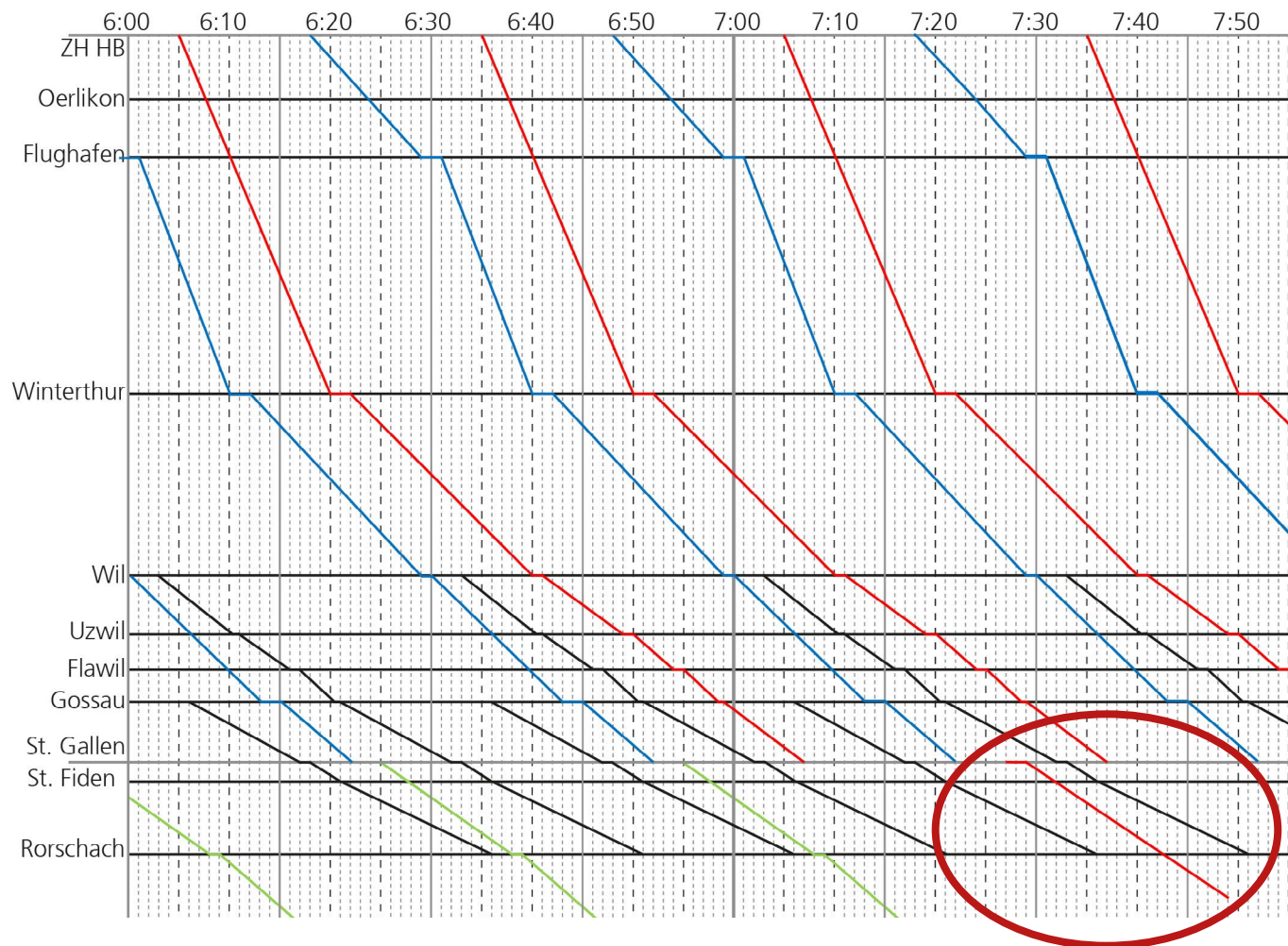
Fahrplan AS35 konsolidiert



Vorschlag 2 Produkte mittel - mittel



2. Struktur des Fernverkehrsangebot EC München/Lindau



Die Abbildung zeigt den grafischen Fahrplan für die oben konzipierte neue Führung des FV zwischen ZH und St. Gallen mit der im AS35K geplanten Führung des EC nach München.

Feststellungen

- Das Trasse des EC würde von einem IR belegt.
- Die Neukonzeption des Fernverkehrs bedingt neue Lösungen für den EC nach München.
- Verschiedene Varianten sind dafür denkbar. Einige davon sind im Anhang ersichtlich.

- IC / EC AS35 Var
- IR Var
- IR Chur/Sargans
- S-Bahnen Var
- Güterzug AS35 / Var

Vor- und Nachteile der Neukonzeption Fernverkehr

Vorteile

- 15'-Takt" FV Zürich - St.Gallen mit je 62' Fahrzeit
- Möglicher Halt des IR in Gossau (15'-Takt)
(+ 2 Verbindungen nach ZH und SG)
- 4 Abfahrten Fernverkehr in Wil
(+ 1 Verbindung nach ZH und SG)
- Durchbindung IR Rheintal - Zürich wieder möglich

Nachteile

- Schnelle Verbindung ZH-SG wird langsamer: 62min statt 56min
- EC muss neu konzipiert werden und wird verlangsamt

Fazit Handlungsfeld Fernverkehr

Es wird empfohlen, **die Haltepolitik des Fernverkehrs zu ändern**: Der IC/EC (ohne Bedienung Flughafen) halten neu auch in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau und werden dadurch um 6' resp. 10' langsamer.

Der bisher langsamere IR würde dafür mit Wegfall der Halte in Uzwil und Flawil um 3' schneller werden.

Mit diesem Konzept würde **St.Gallen ab Zürich und Winterthur in einem 15' Takt** mit einer Fahrtzeit von 62' resp. 64' **bedient**. Diese Fahrtzeiten berücksichtigen den «Zeitverlust» der durch das nicht Einführen des «Wako» Systems im AS35 entsteht.

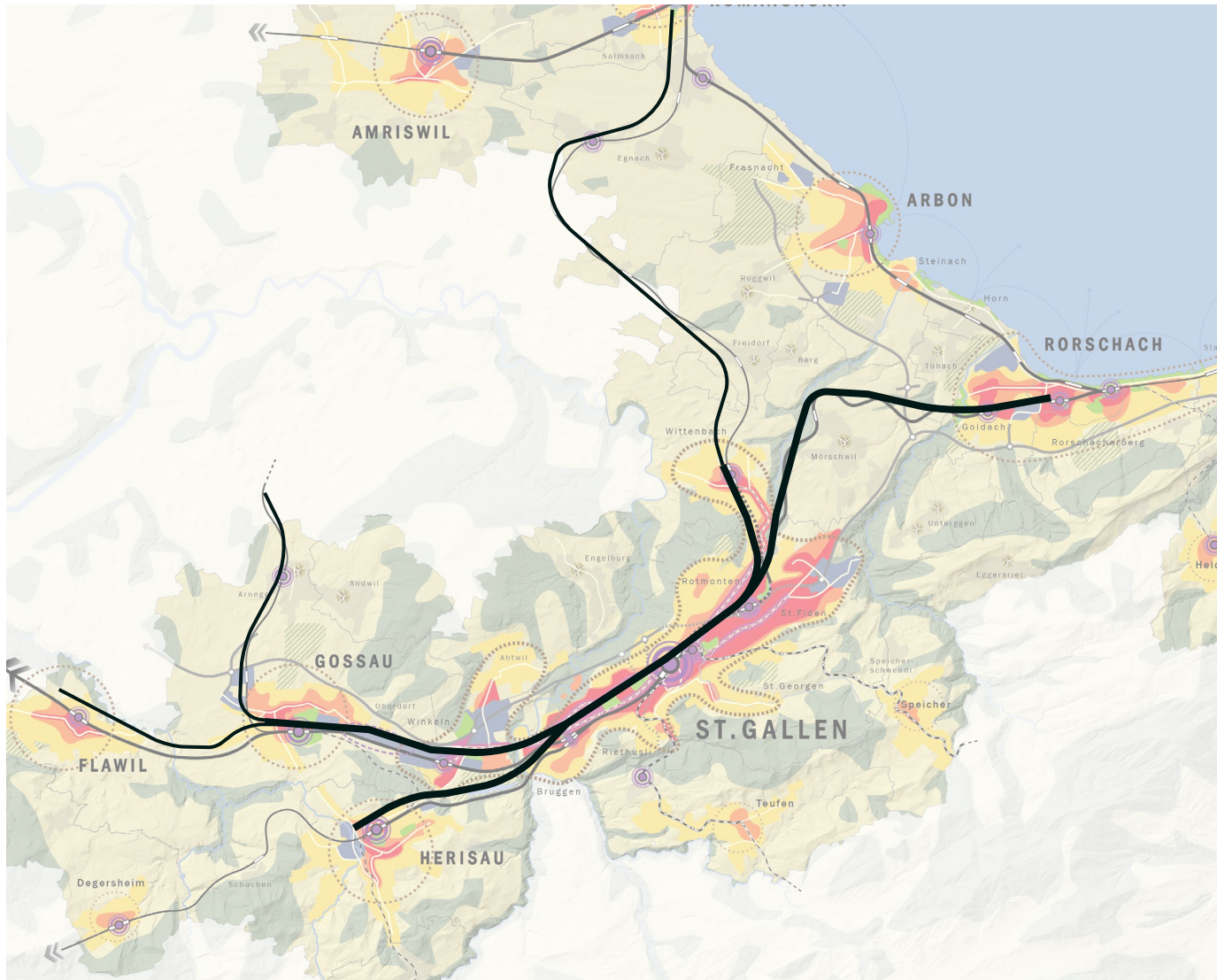
Die **Harmonisierung des Fernverkehrs ermöglicht einen 15' Takt für die S-Bahnen** auf allen Ästen. Die Konzeptionen dafür werden im nächsten Abschnitt genauer aufgezeigt.

Der **EC Zürich-München** ist von dieser Harmonisierung direkt betroffen und **braucht** deshalb eine **neue Trassierung**. Dazu wurden verschiedene Möglichkeiten in diesem Kapitel aufgezeigt. Diese müssten noch detaillierter geprüft werden.



3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Gliederung Handlungsfeld S-Bahn Knoten St.Gallen



Das Angebotsziel der Agglomeration sieht einen 15' Takt der S-Bahn zwischen den Nebenzentren (Romanshorn, Rorschach, Herisau, Gossau und Flawil) mit dem Agglomerationszentrum St.Gallen vor.

Es werden verschiedene Konzeptionen für die Ausgestaltung des S-Bahn Systems für die Agglomeration St.Gallen beleuchtet. Zwei davon wurden bereits in einer vorherigen Studie geprüft.

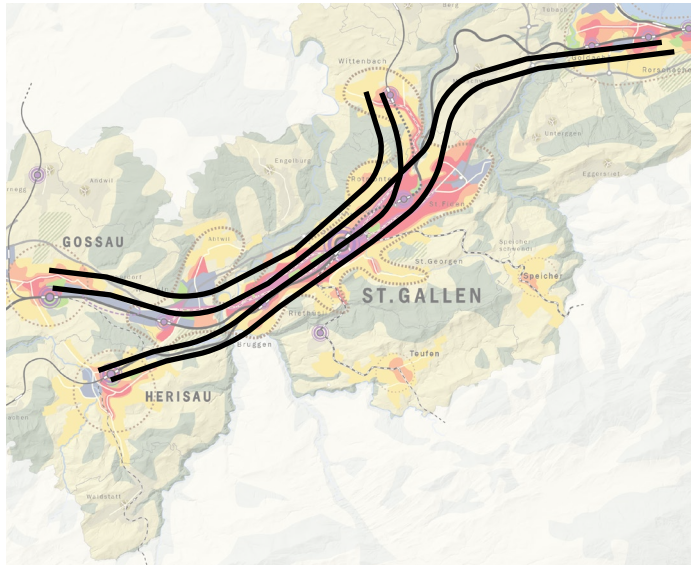
Die Randbedingungen für die im Rahmen dieser Studie erarbeitete Konzeption werden präzisiert.

Die Konzeption wird detailliert auf den Achsen Wil-Rorschach, Herisau Romanshorn, Weinfelden-Rorschach dargestellt.

Die Weiterfahrt der S-Bahn ins Rheintal und das Gütertrasse auf der Strecke Wil-Rheintal werden dargestellt.

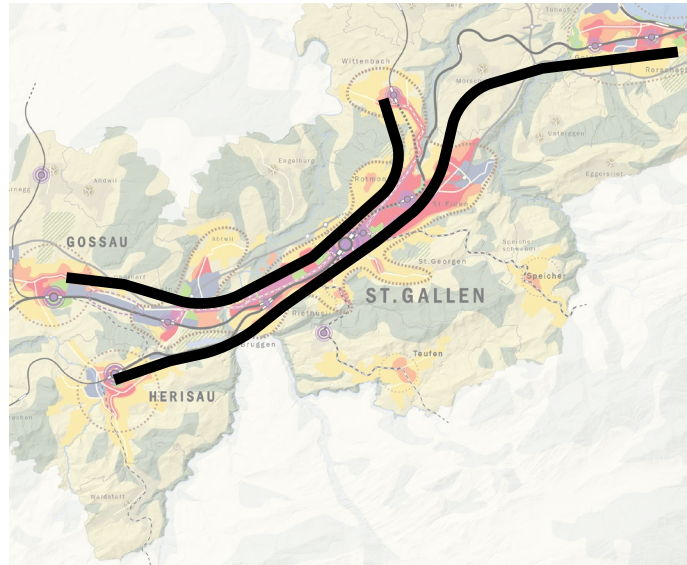
Die Vor- und Nachteile der Konzeption und die Empfehlungen werden am Ende des Kapitels zusammengefasst.

Möglichen Strukturen für eine S-Bahn viertelstündlich



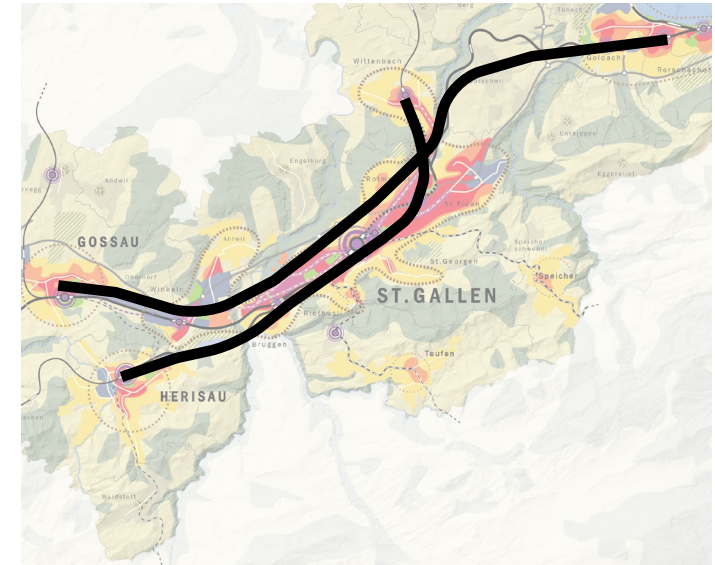
Variante 1 "Bottom up"

Variante bereits durch die Studie des AÖV St.Gallen analysiert. Variante «Bottom-up». («Neukonzeption ÖV», Metron, AÖV Kanton St.Gallen, 1. Dezember 2021)



Variante 2 "Top down"

Variante bereit durch die Studie des AÖV St.Gallen analysiert. Variante «Top-down». («Neukonzeption ÖV», Metron, AÖV Kanton St.Gallen, 1. Dezember 2021)

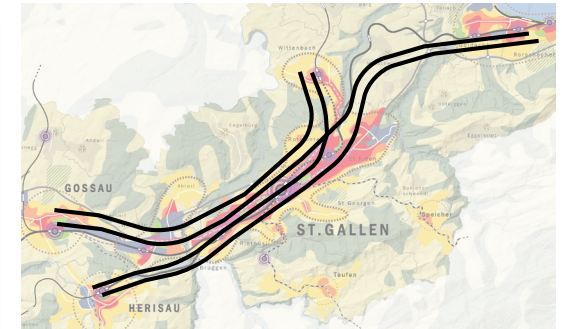
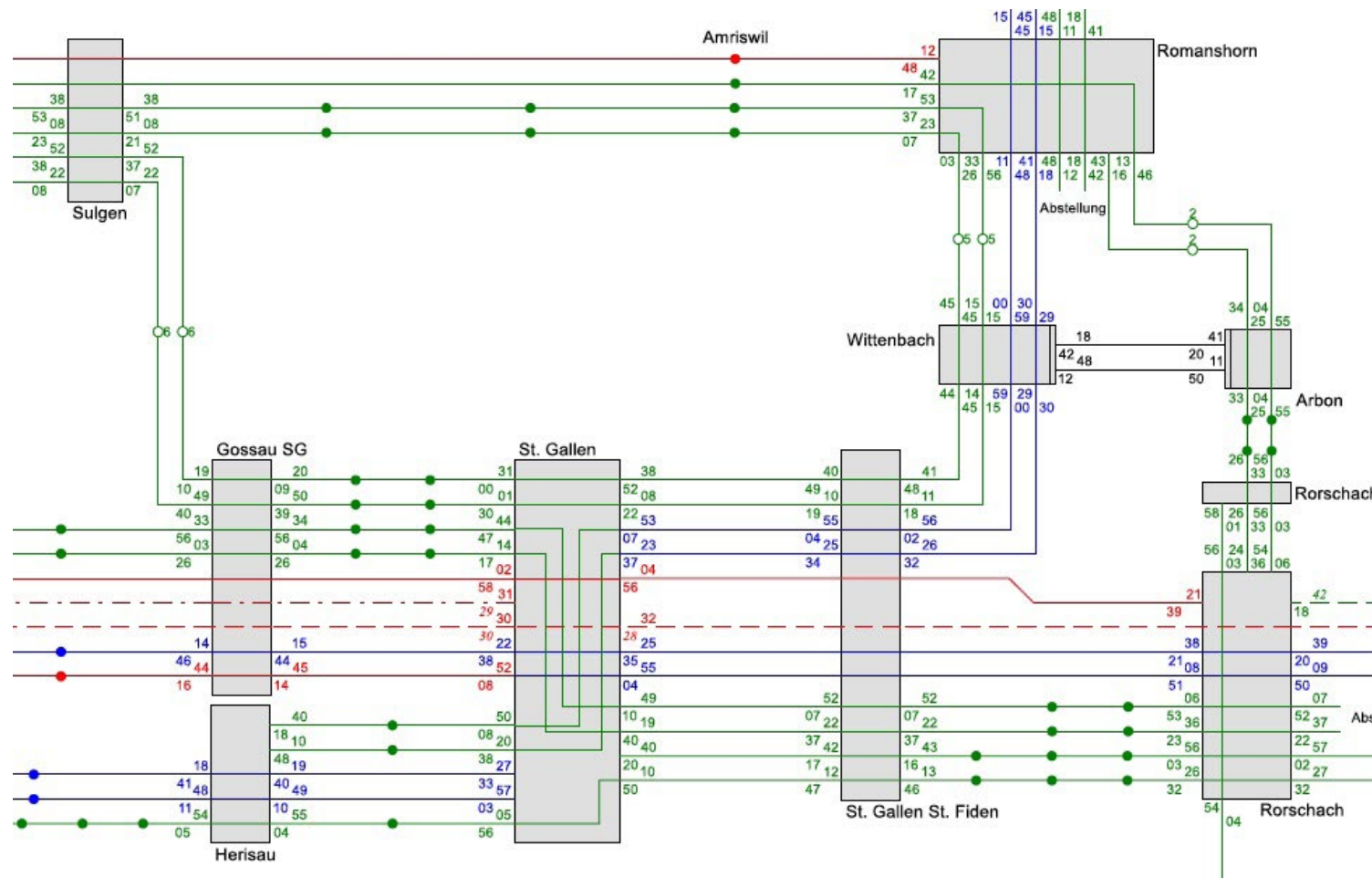


Variante 3 "Kreuz"

Diese Konzeption wurde bisher noch nicht getestet und wird im Rahmen dieser Studie erarbeitet.

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 1 «Bottom-Up»



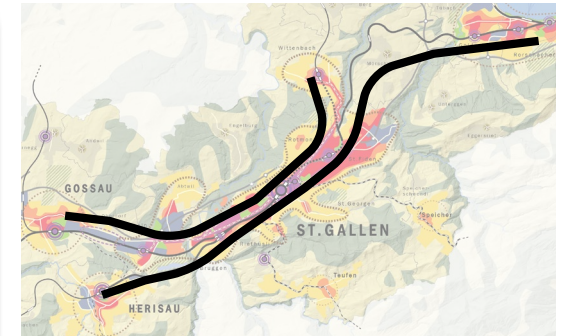
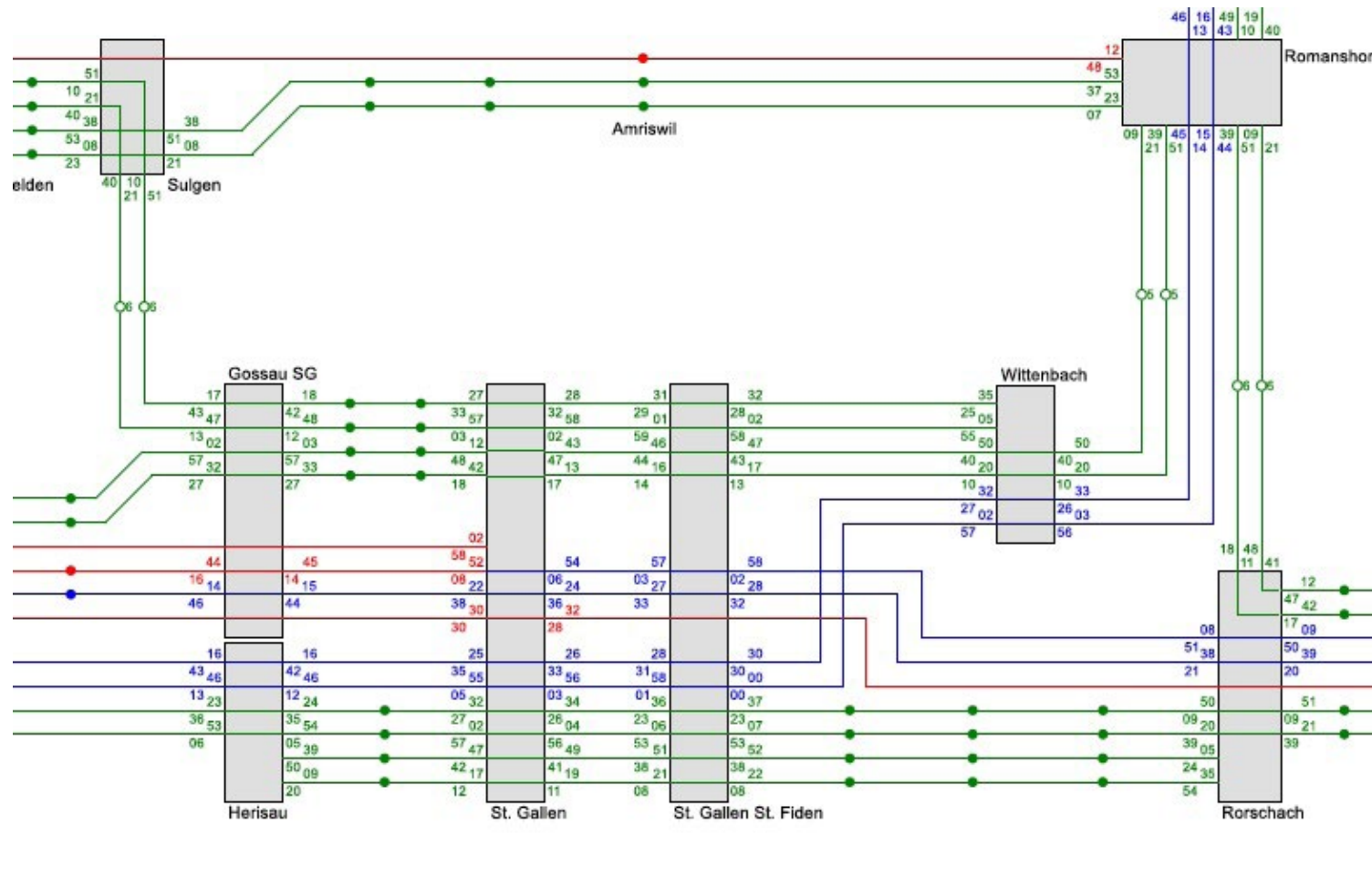
Feststellungen

- Rorschach-St.Gallen:
"Hinketakt" 9'/21'
- St.Gallen - Gossau:
fast Viertelstundentakt
- Standzeit in
St.Gallen nötig
(7' Gossau - Wittenbach, 5'
Gossau - Rorschach, 3' Heri-
sau - Wittenbach, 5' Herisau
- Rorschach)
- Nicht geprüft mit neuer FV
Konzeption (Abschnitt 1)

Neukonzeption ÖV, AÖV Kanton St.Gallen 01.12.2021

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 2 «Top-Down»



Feststellungen

- Keine Durchbindungen von Rorschach Richtung Gossau / Wil
- Bedienung St.Fiden mit IR je halbstündlich
- Nicht geprüft mit neuer FV Konzeption (Abschnitt 1)

Neukonzeption ÖV, AÖV Kanton St.Gallen 01.12.2021

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Konstruktion der Variante 3 "Kreuz": Randbedingungen FV



Liniennetzplan Fernverkehr, SBB 2025

Fixpunkte

1. Abfahrten FV ab Winterthur bleiben gleich wie im konsolidierten AS35
2. Ankunft Voralpenexpress von/ nach Rapperswil und Luzern bleiben wie im konsolidierten AS35
3. Abfahrt IR13 von/nach Sargans und Chur bleiben wie im konsolidierten AS35

Annahme

Neukonzeption FV wie in Kapitel 1

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Konstruktion der Variante 3 "Kreuz": Randbedingungen S-Bahn



Liniennetzplan Ostschweiz, SBB 2025

Fixpunkte

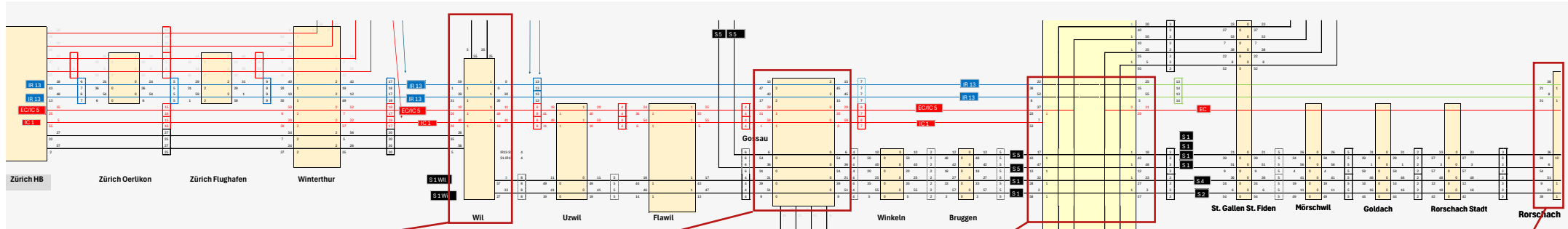
1. Abfahrt S-Bahn ab Wil: schlanker Anschluss von / nach Flughafen
2. Ankunft S4&S2 aus Rapperswil und Nesslau wie in AS35 konsolidiert

Zielsetzung

Durchgängiger 15'-Takt mit kurzen Aufenthalten in St.Gallen

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie Wil - Rorschach



Wil

5	35	25
59	1	0
1	1	0
29	1	30
11	1	30
10	1	11
10	1	49
40	1	41
10	1	19
26		
15		
56		
5		
IR13-S1 S1-IR13		
		3
		57
		33
		27

Gossau

13	2	15
47	2	45
43	2	45
17	2	15
29	0	29
31	1	30
59	0	59
1	1	0
6	0	6
54	0	54
36	0	36
24	0	24
21	0	21
39	0	39
51	0	51
9	0	9
23	38	8
53		

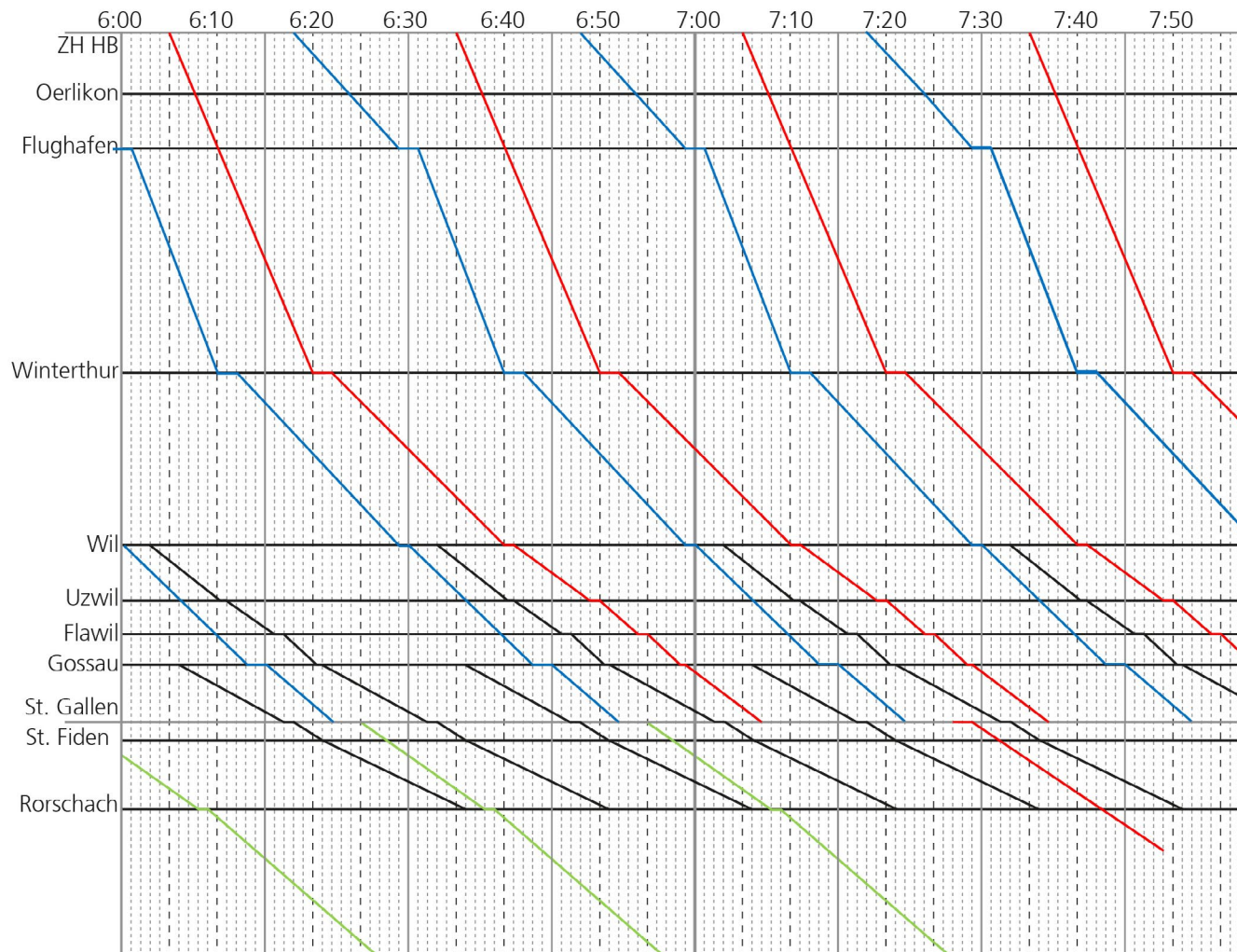
St.Gallen

				1	5
					55
22					25
38					35
52					55
8					5
37				2	31
23	1				29
7					
53					
17				1	18
43	1				42
47	1			1	48
13	32			1	12
28	1				27
2				1	3
58	1				57

Rorschach

38	1
21	1
8	
51	
36	10
24	6
54	51
9	1
21	
39	1

Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie Wil - Rorschach



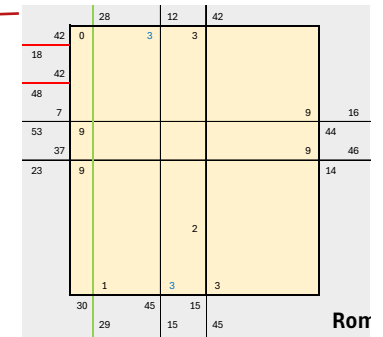
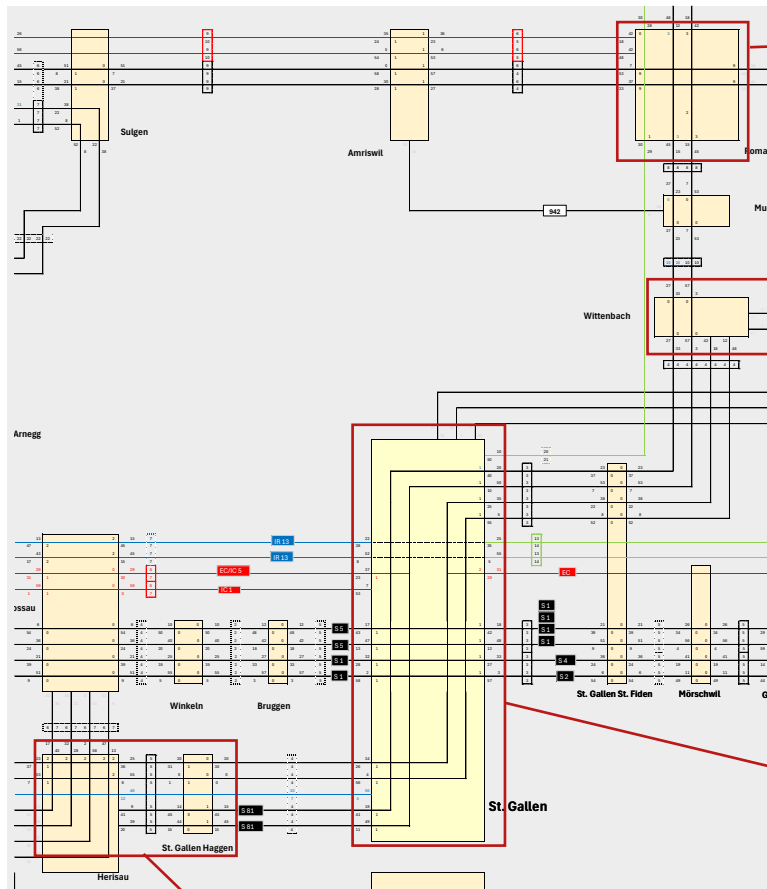
Beschreibung

- Die S1 folgt ab Wil dem IR und bedient den Vollknoten Wil.
- Die S5 wird ab Gossau viertelstündlich versetzt zur S1 geführt.
- Beide Linien werden mit kurzen Wartezeiten in St.Gallen Richtung Rorschach durchgebunden.

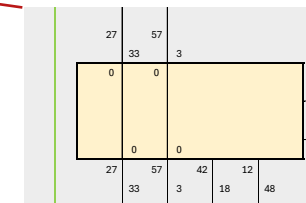
- IC / EC AS35 Var
- IR Var
- IR Chur/Sargans
- S-Bahnen Var

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

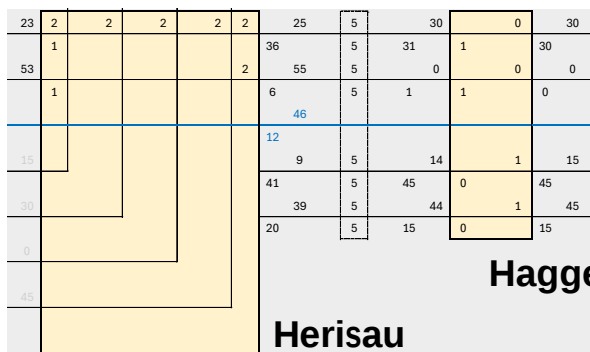
Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie Herisau - Romanshorn



Romanshorn

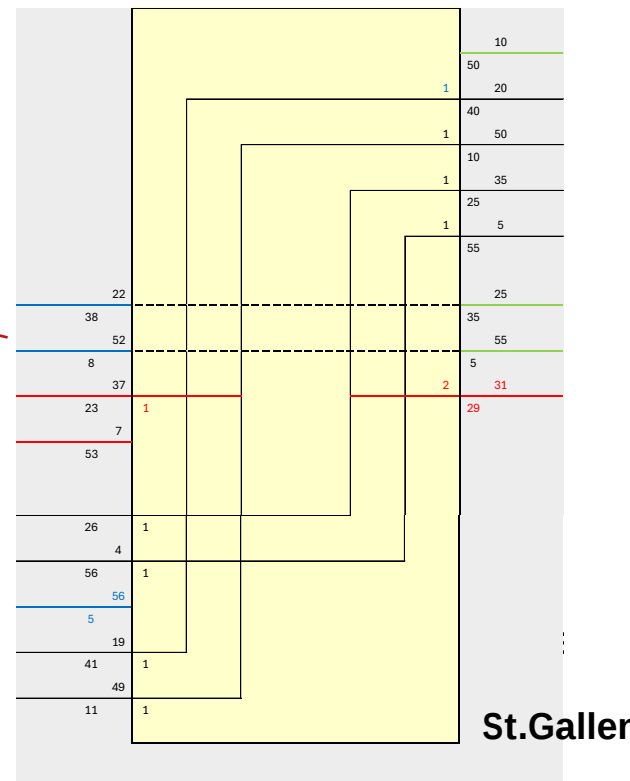


Wittenbach



Haggen

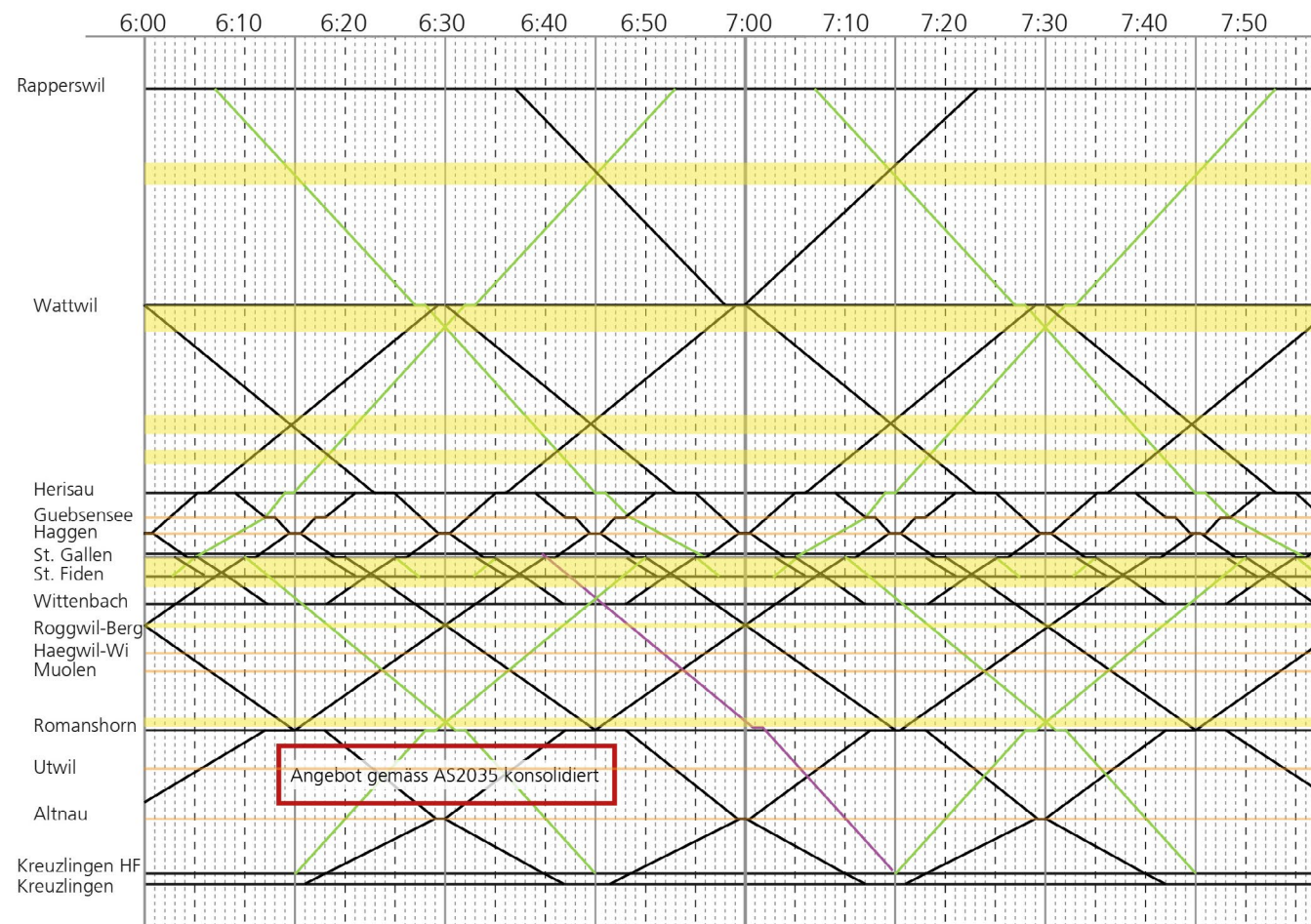
Herisau



St.Gallen

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie Herisau - Romanshorn



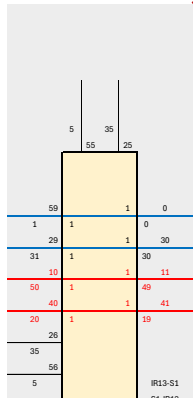
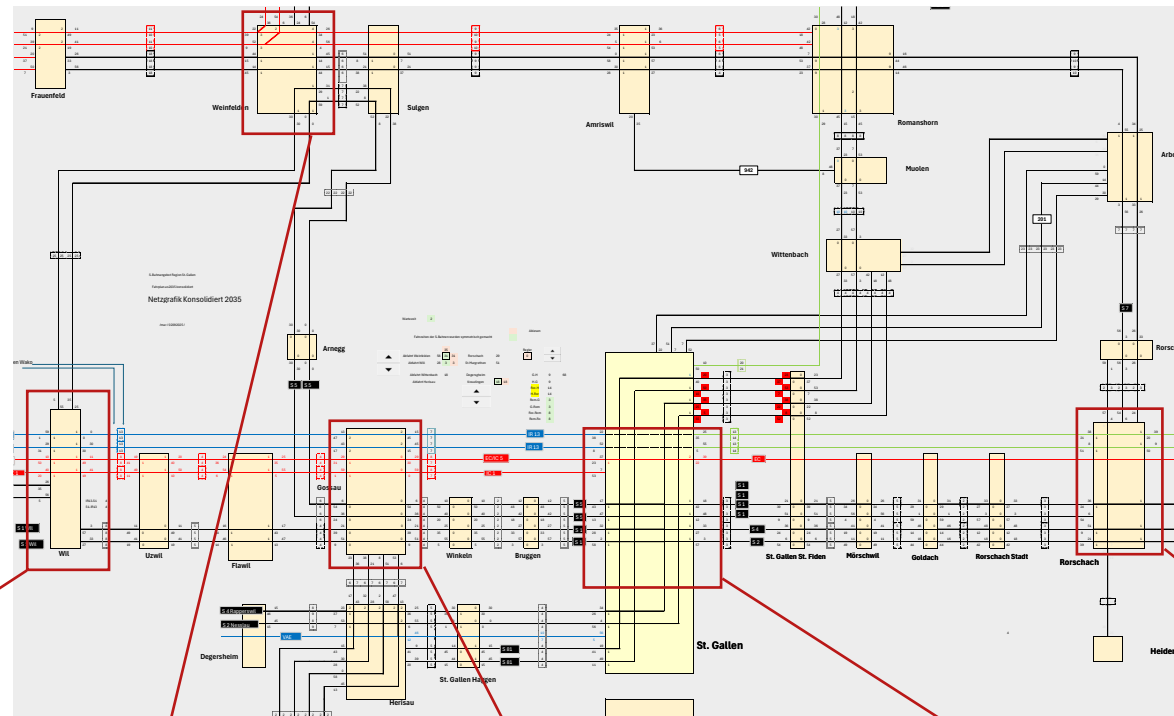
Beschreibung

- Die S2/S4 und der VAE bleiben zwischen Wattwil und St.Gallen in der bisherigen Fahrlage. Die S2/S4 werden bis Wittenbach durchgebunden.
- Die S81 wird ab Herisau viertelstündlich versetzt geführt.
- Die S2/S4 und die S8 werden mit kurzen Wartezeiten in St.Gallen Richtung Wittenbach durchgebunden.
- Der R1 wird ab St.Gallen Richtung Konstanz geführt.

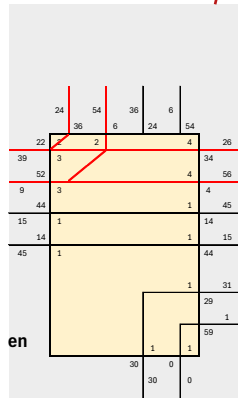
- Doppelspur
- Kreuzungen
- S-Bahnen Var
- VAE / IR Konstanz
- Güterzug

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

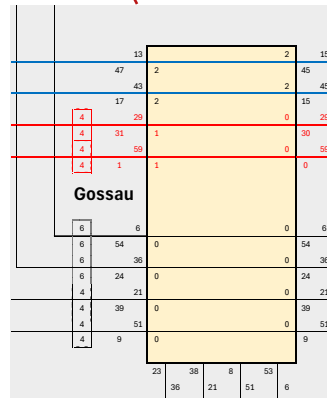
Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie (Wil -) Weinfelden - Rorschach



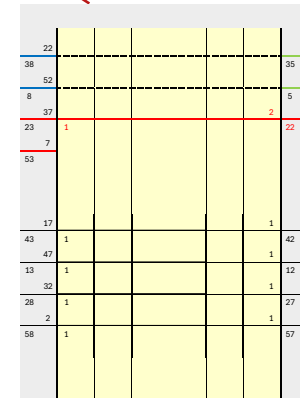
Wil



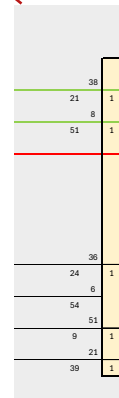
Weinfelden



Gossau



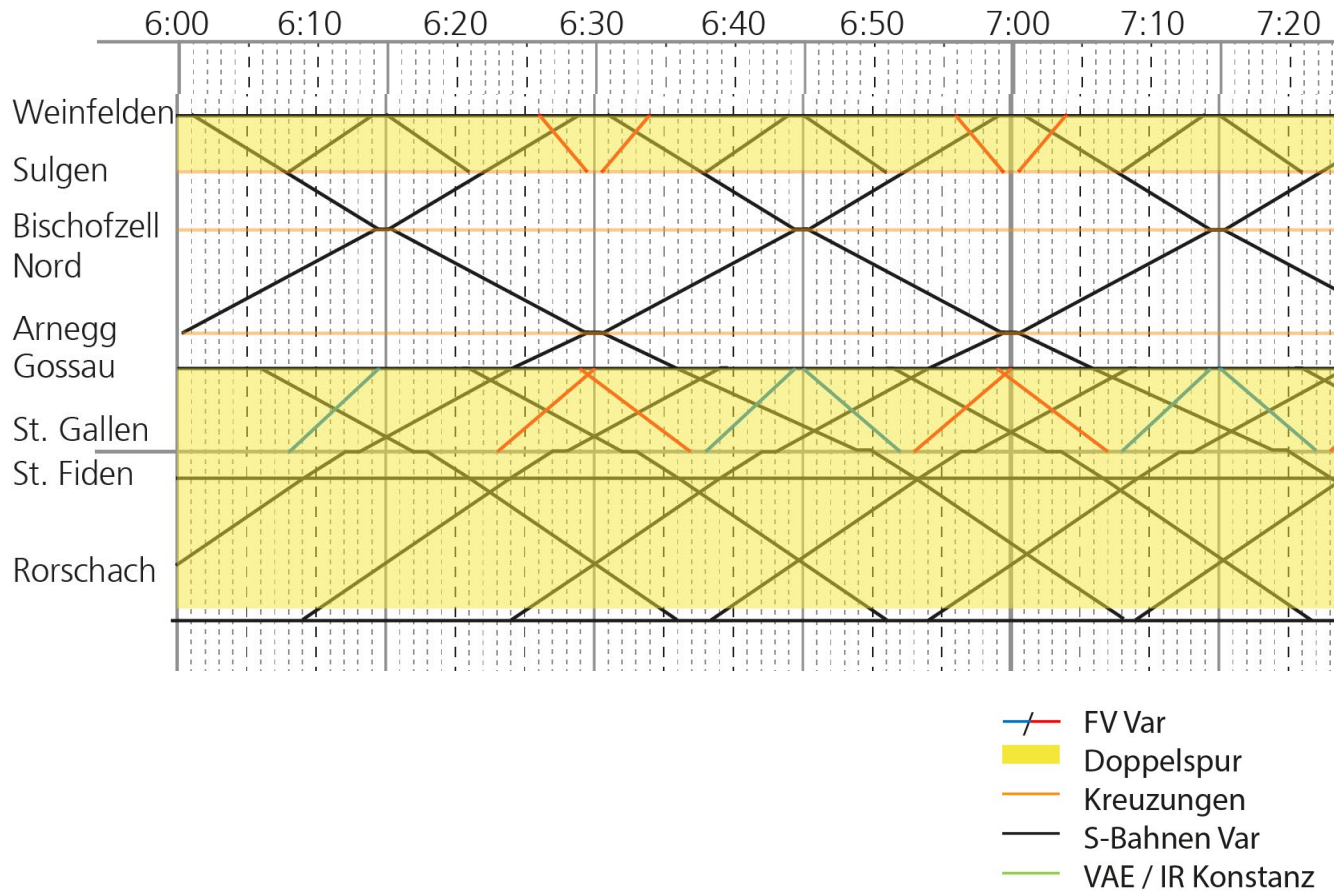
St.Gallen



Rorschach

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 3 "Kreuz": Fokus Linie (Wil -) Weinfelden - Rorschach

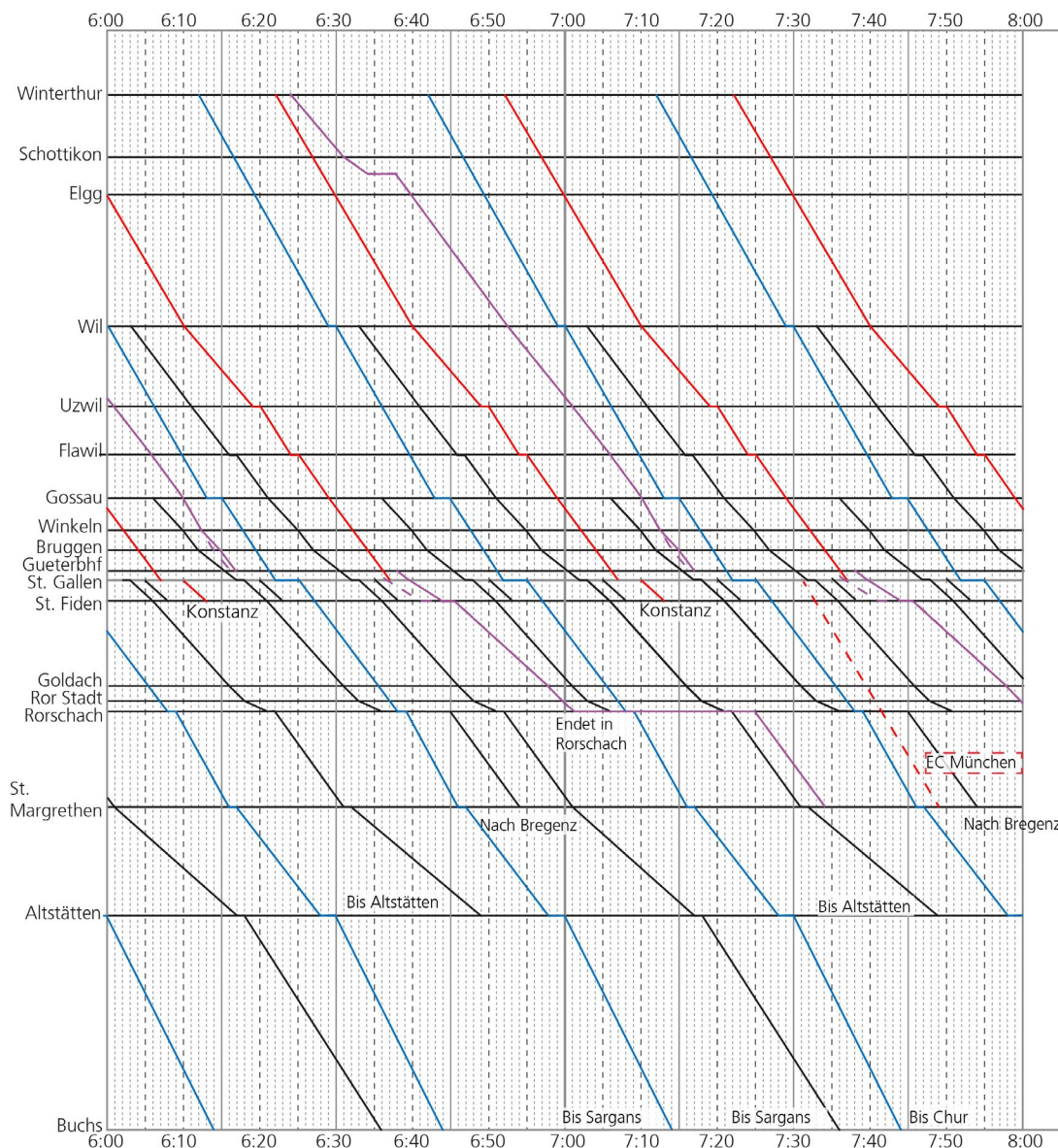


Beschreibung

- Die S5 verkehrt ab Rorschach viertelstündlich versetzt zur S1. Die Fahrlage ist deshalb gegenüber heute leicht verschoben; die S5 kreuzt in Bischofzell Nord.
- Annähernder Viertelstundentakt zwischen Bürglen und Weinfelden.
- Die S5 ist in Weinfelden mit kurzem Aufenthalt auf die S10 Richtung Wil durchgebunden.

3. S-Bahnen im Knoten St.Gallen

Variante 3 "Kreuz": Weiterführung Rheintal / Gütertrasse



Beschreibung

- S-Bahnen kommen 3 Minuten früher in St. Margrethen an als im AS35 geplant. Dies führt zu keinen Konflikten.
- Gütertrasse kann mit kleinen Modifikationen geführt werden (Ankunft am Güterbahnhof um 1 min und Abfahrt um 3 min verzögern dafür Wartezeit in St.Fiden verringern).

Vor- und Nachteile der Variante 3 "Kreuz"

Vorteile

- Reiner 15'-Takt (30'-Takt) S-Bahn auf allen Ästen
(Wil-) Gossau - St.Gallen - Rorschach (- Sargans)
(Wattwil-) Herisau - St.Gallen - Wittenbach (- Romanshorn)
- Kurze Aufenthalte auf Durchmesserlinien im Bahnhof St.Gallen
- Umsteigefreie Verbindungen auf der Achse Rorschach - Wil für alle Stationen und damit auch schnelle stadtinterne Verknüpfung Ost / West
- Umsteigesituation Wittenbach - Gossau gut
- "Vollknoten" Wil mit guten Umsteigesituationen Richtung Zürich, St.Gallen und Toggenburg

Nachteile

- Umsteigezeit Rorschach - Herisau 14'
- Umsteigezeit Goldach - Zürich in St.Gallen 11'

Fazit Handlungsfeld Knoten St.Gallen

Das **neue Konzept für den Fernverkehr bringt für die S-Bahn St.Gallen grosse Vorteile** bei überschaubaren Nachteilen. Es ist ohne grössere Infrastrukturausbauten umsetzbar.

Für die Konzeption der S-Bahn im Viertelstundentakt sind **drei Varianten möglich** und in einem nächsten Planungsschritt zu vertiefen.

Variante 1, mit 2 Linien pro Ast, die sich in St.Gallen kreuzen, erfordert zusätzliche Infrastruktur zwischen St.Gallen und St.Fiden (voraussichtlich sehr teuer).

Variante 2, mit Durchbindungen Gossau-Romanshorn und Herisau-Rorschach, und Variante 3, mit Durchbindungen Gossau-Rorschach und Herisau-Romanshorn, sind hingegen ohne grössere Infrastrukturmassnahmen umsetzbar.

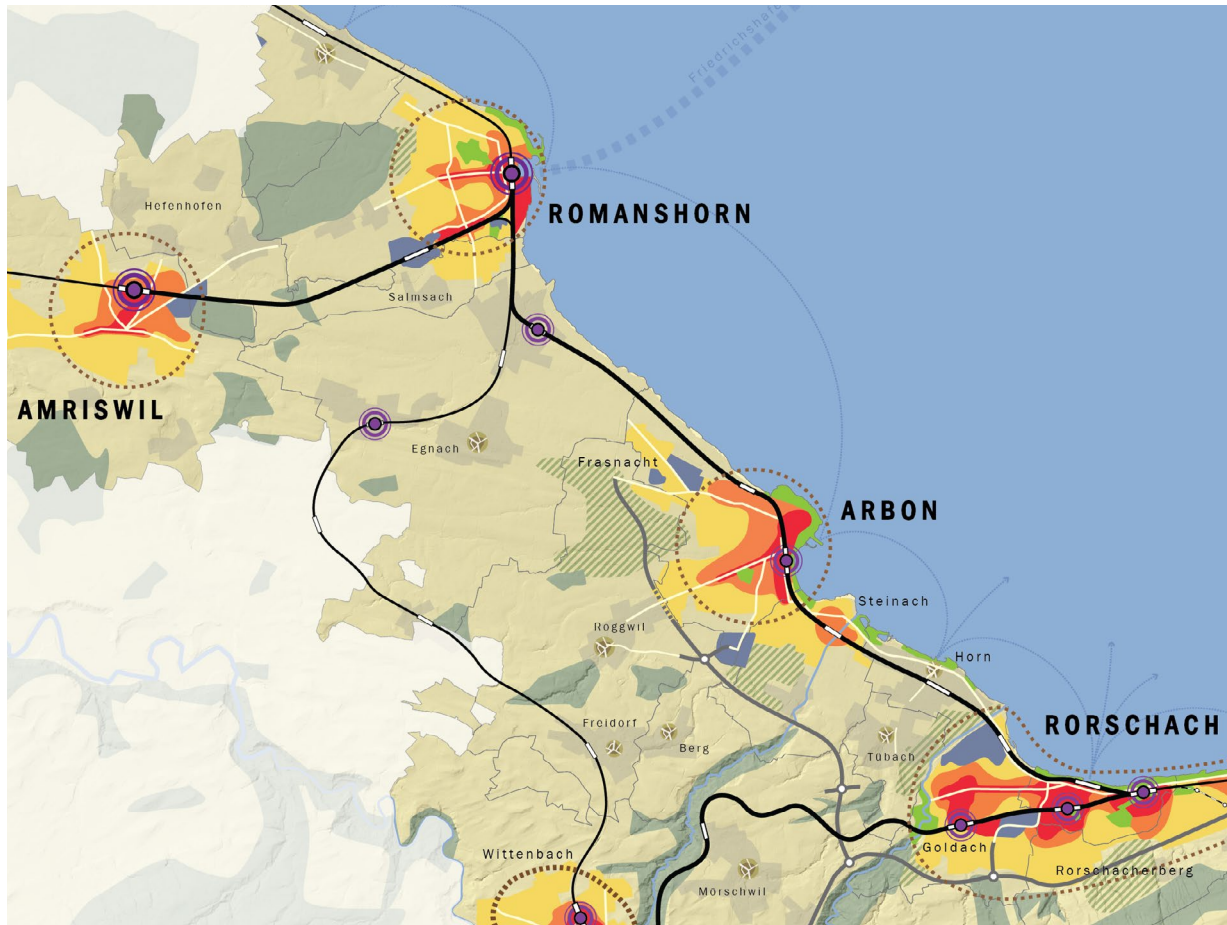
Die Vor- und Nachteile der Variante 3 wurden auf den vorangehenden Seiten beschrieben. Eine Vertiefung der Variante 2, mit der Neukonzeption des FV aus Kapitel 2, wäre ebenfalls möglich.



4. Handlungsfeld Seekorridor

4. Handlungsfeld Seekorridor

Gliederung Handlungsfeld Seekorridor



Agglomerationsprogramm 5. Generation. Agglo St.Gallen - Bodensee 2024

Das AP5 postuliert für den Seekorridor einen 15' Takt mit der S-Bahn, Konzeptionen für diesen werden unter Berücksichtigung des AS35 in diesem Kapitel geprüft.

Grundsätzliche Konzeptionen für die S-Bahn am Seekorridor werden beleuchtet.

Der aktuelle Planungsstand für den AS35 wird zuerst gezeigt.

Die erarbeitete Bestvariante und ihre Wirkung auf die Anschlüsse und den Knoten St.Gallen werden präsentiert.

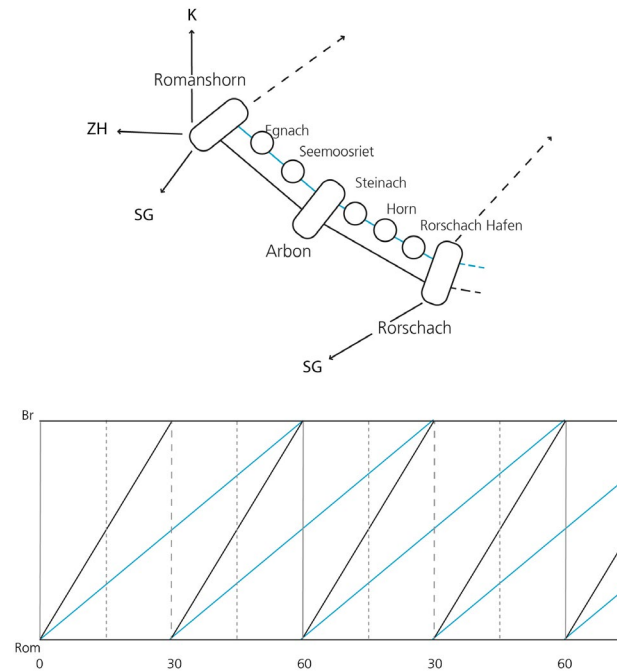
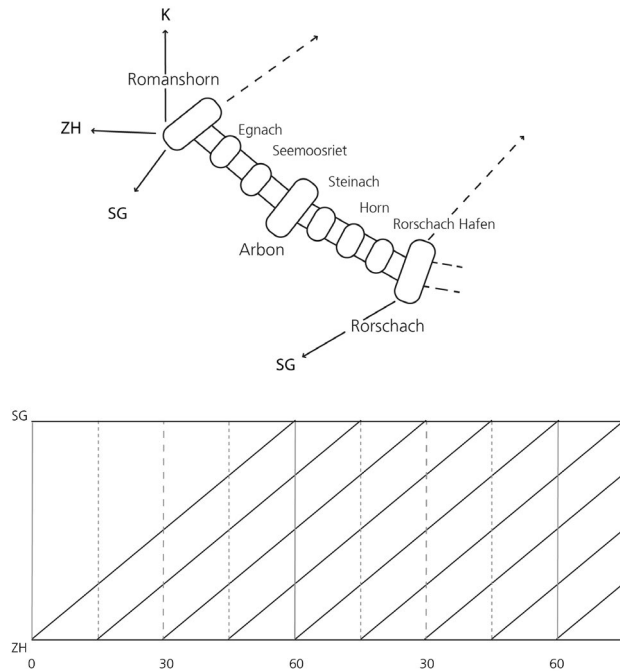
Am Ende des Kapitels werden die Empfehlungen für den Seekorridor zusammengefasst.

4. Handlungsfeld Seekorridor

S-Bahn Seekorridor

Konzeption "Langsam-Langsam"

Konzeption "Schnell-Langsam"



Beschreibung

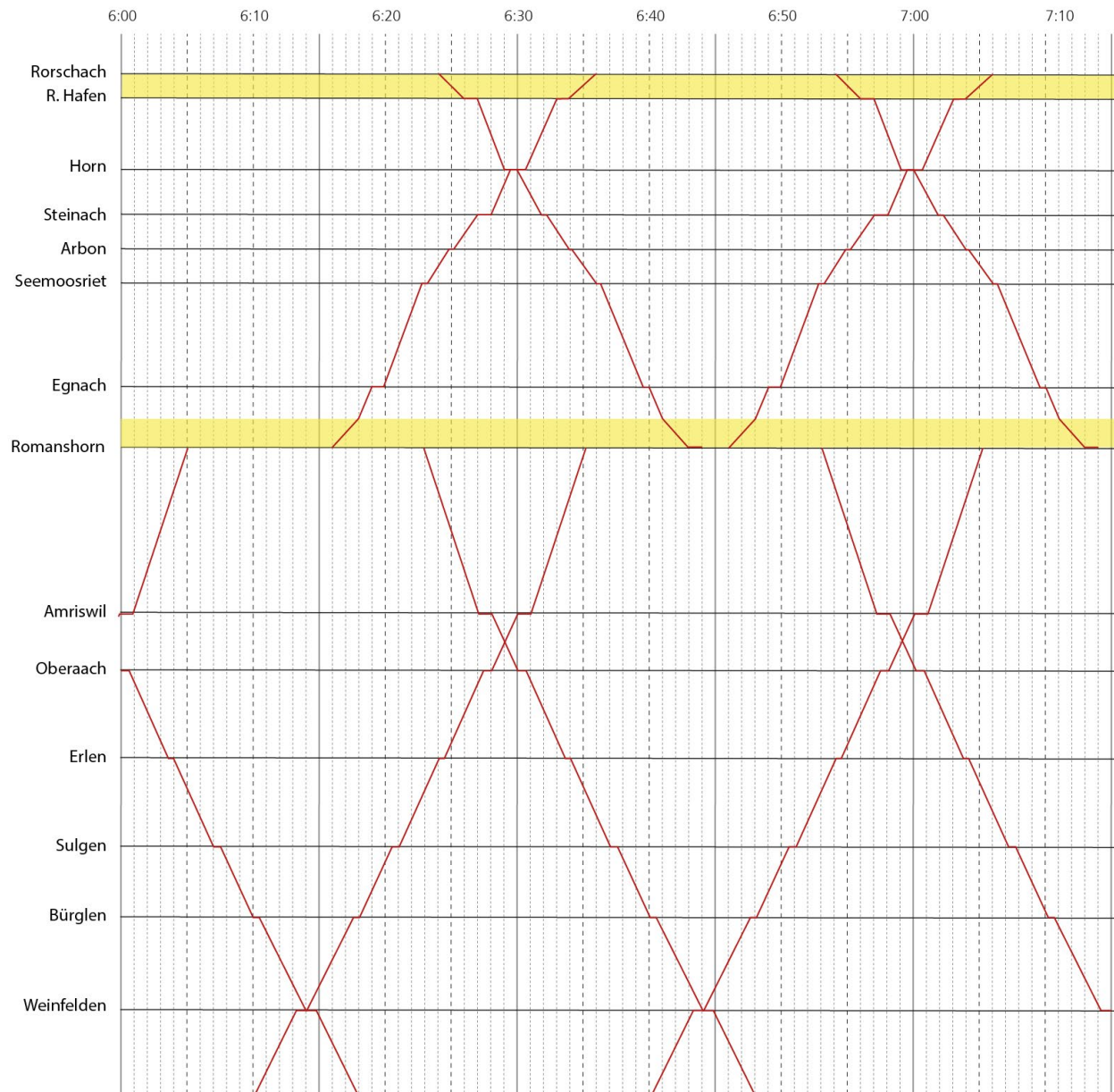
Zwei Konzeptionen sind für die der S-Bahn Gestaltung des Seekorridors Romanshorn - Rorschach möglich, welche verschiedene Siedlungsentwicklungskonzeptionen mit sich tragen:

- **Langsam-Langsam**, es gibt zwei S-Bahnen mit gleicher Haltepolitik und somit gleicher Reisezeit, dies spricht eher für ein Siedlungsband mit S-Bahn.
- **Schnell-Langsam**, eine S-Bahn haltet überall während die andere nur die wichtigen Zentren anfährt, dies spricht eher für eine Siedlungsstruktur mit starken Zentren, welche mit schnellen Verbindungen untereinander verbunden sind.

Nicht in den Abbildungen links sichtbar ist der Güterzug welcher weiterhin auf dieser Strecke trassiert werden muss.

4. Handlungsfeld Seekorridor

Grafischer Fahrplan AS35 S-Bahnen



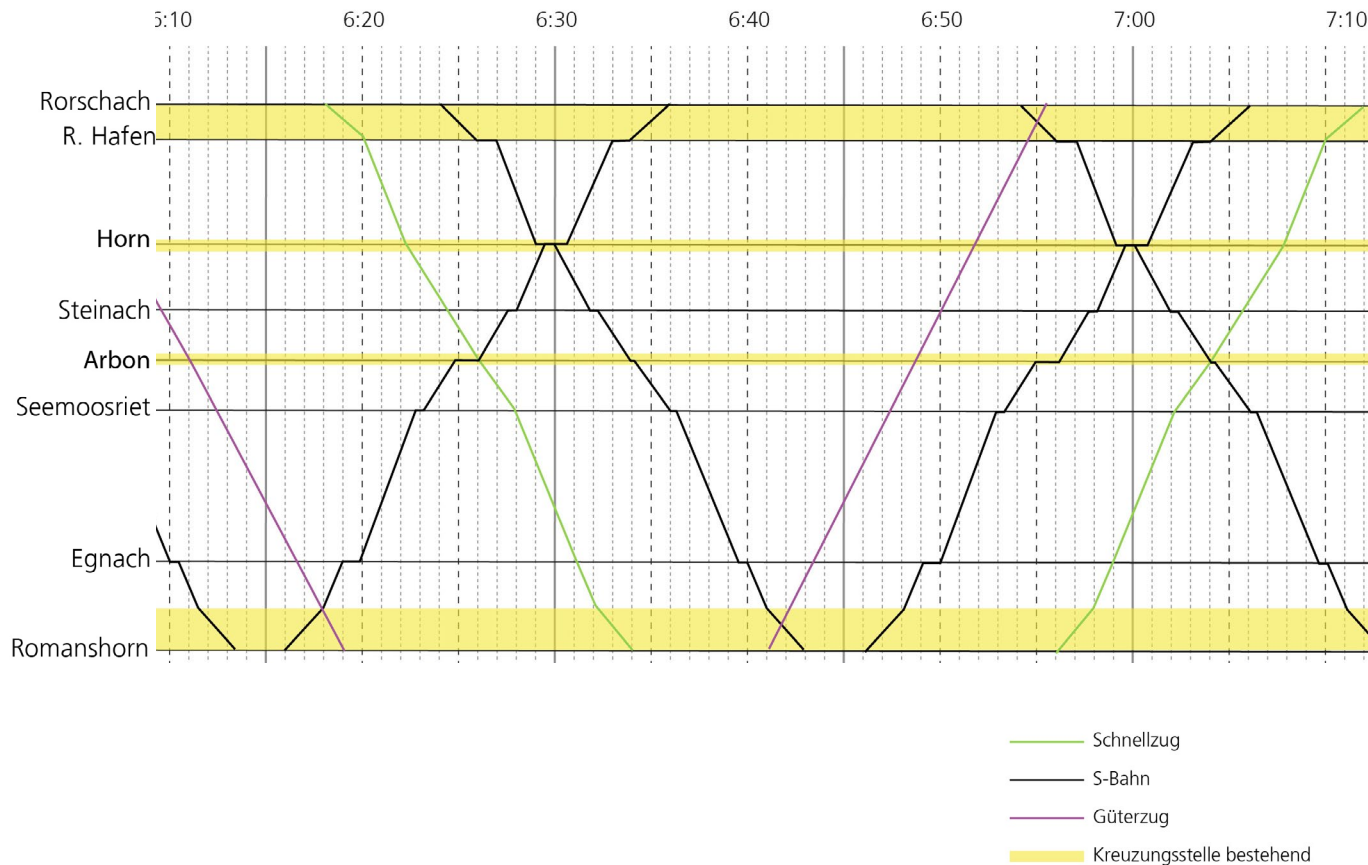
Feststellungen

- Dargestellt ist der grafische Fahrplan AS35 zwischen Weinfelden und Rorschach
- Für den Seekorridor ist ein 30 min Takt geplant
- Dies bedingt für die S7 lange Wartezeit in Romanshorn (9 min)

— S-Bahn
— Kreuzungsstelle

4. Handlungsfeld Seekorridor

Bestvar. 30' Takt, Schnellzug, Güterzug (ohne Infrastrukt.)

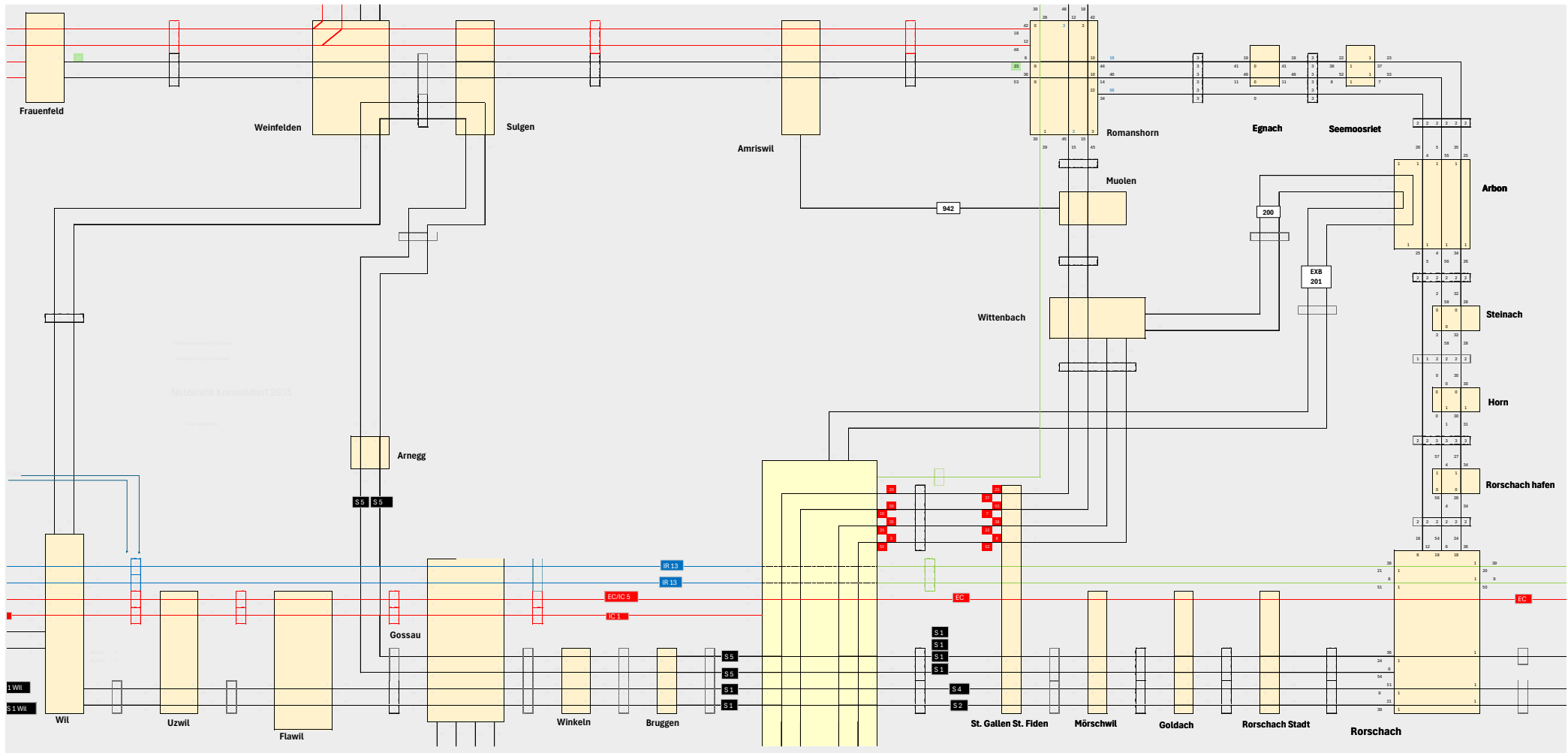


Beschreibung

- Aufgrund der besseren Umsteigeverbindungen, wird die Variante mit Kreuzungsstelle der S-Bahnen in Horn gewählt. Die anderen Varianten sind im Anhang einzusehen
- Es sind ein 30' Takt der S-Bahnen, ein Schnellzug pro Stunde und ein Güterzug pro Stunde vorgesehen
- Der neu trassierte Schnellzug macht in Rorschach Anschlüsse auf den FV Richtung St.Gallen / Zürich
- Ein 15' Takt der S-Bahn würde die Führung des Güterzuges und des Schnellzuges verunmöglichen und eine Kreuzung in Seemoosriet erfordern. Diese Variante wird deshalb verworfen
- Der Streckenabschnitt zwischen Romanshorn und Frauenfeld bleibt wie in AS35

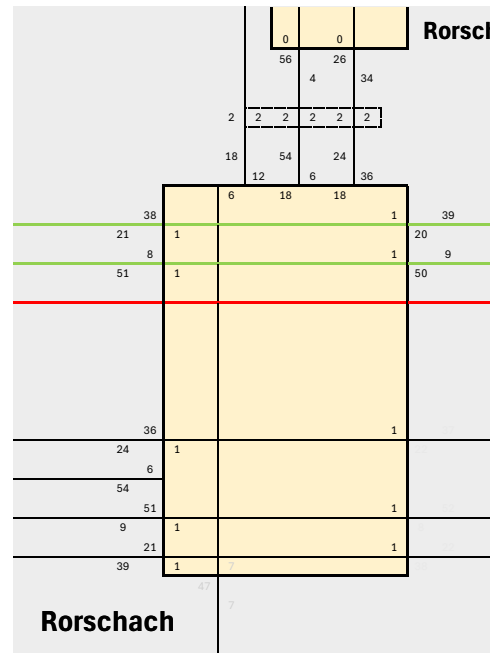
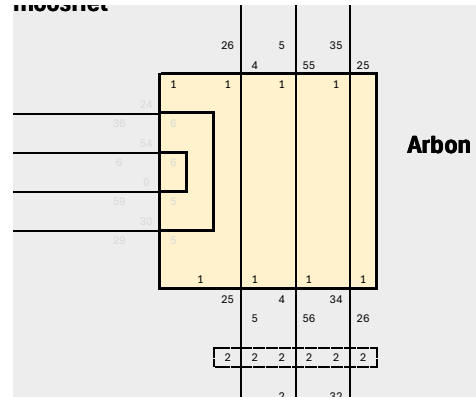
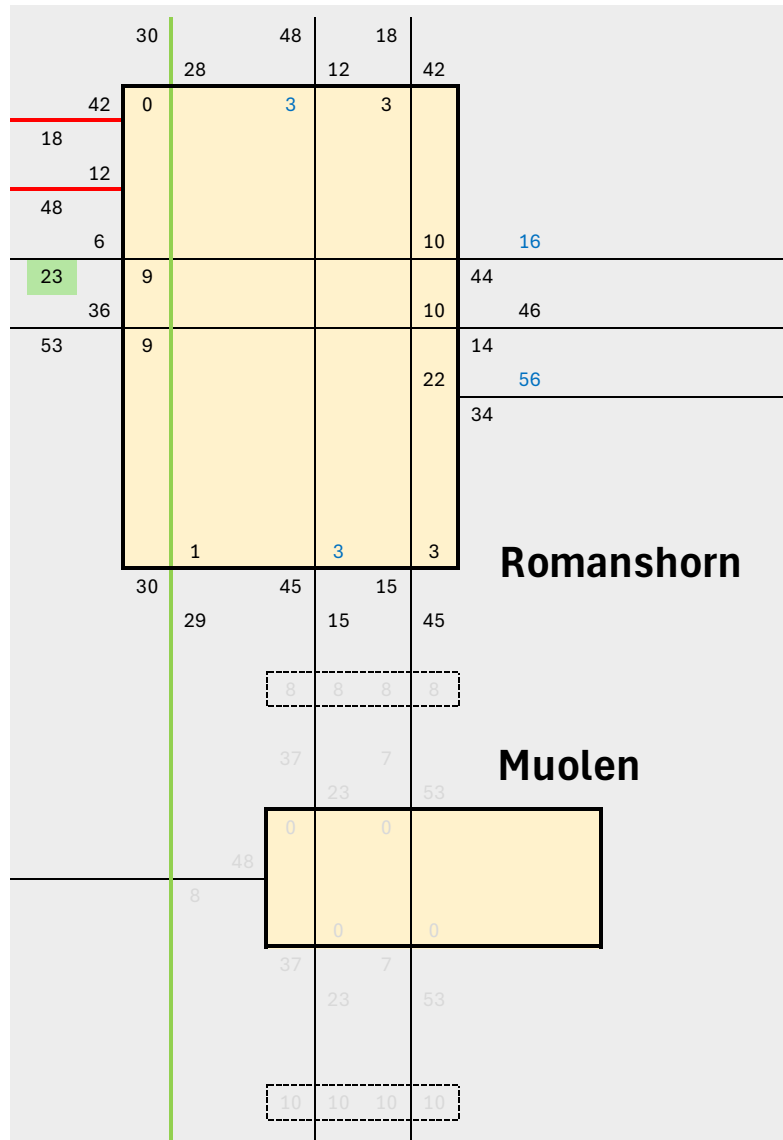
4. Handlungsfeld Seekorridor

Bestvar. 30' Takt, Schnellzug, Güterzug (ohne Infrastrukt.)



4. Handlungsfeld Seekorridor

Standzeiten und Anschlüsse (ohne Infrastrukt.)

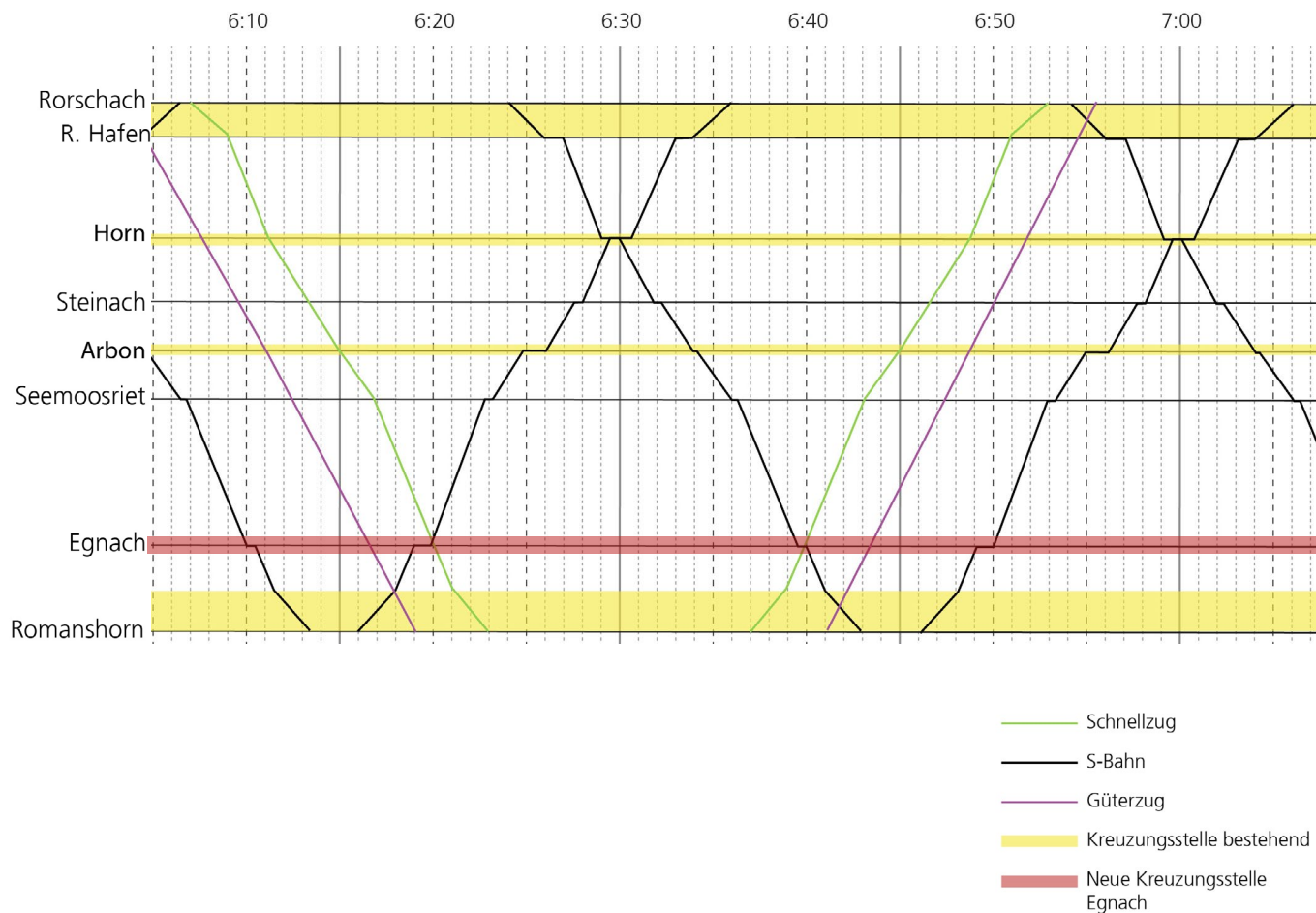


Beschreibung

- S-Bahn Weinfelden - Rorschach Standzeit von 9'/10' in Romanshorn
- 4' Umsteigezeit in Romanshorn Richtung Kreuzlingen und auf den Schnellzug nach Weinfelden/Zürich
- 3' Umsteigezeit in Rorschach von/nach St.Gallen (S-Bahn) und von/nach Sargans (IR)
- 9'/10' Umsteigezeit in Rorschach auf den FV Richtung St.Gallen/Zürich

4. Handlungsfeld Seekorridor

Variante 30' Takt, Schnellzug, Güterzug (mit Infrastruktur)



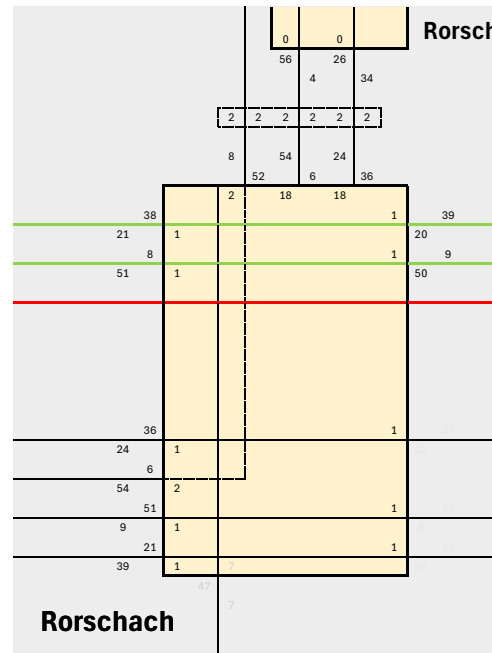
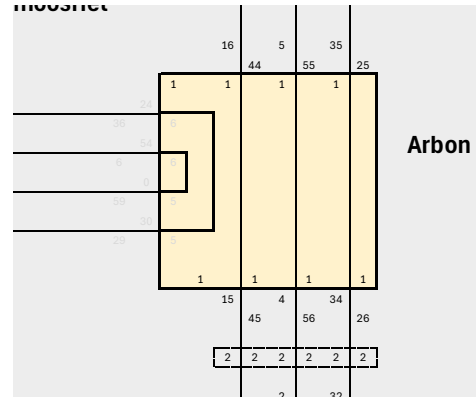
Beschreibung

- Es sind ein 30' Takt der S-Bahnen, ein Schnellzug pro Stunde und ein Güterzug pro Stunde vorgesehen
- Die Lage der S-Bahnen und die Anzahl der trassierten Züge entsprechen der Bestvariante ohne Infrastruktur
- Der neu trassierte Schnellzug macht Anschlüsse auf den IR Richtung Konstanz. Er wird betrieblich in Rorschach auf die S5 durchgebunden.
- In Egnach ist eine Kreuzungsstelle notwendig
- Der Streckenabschnitt zwischen Romanshorn und Frauenfeld bleibt wie in AS35

Variante 30' Takt, Schnellzug, Güterzug (mit Infrastruktur)

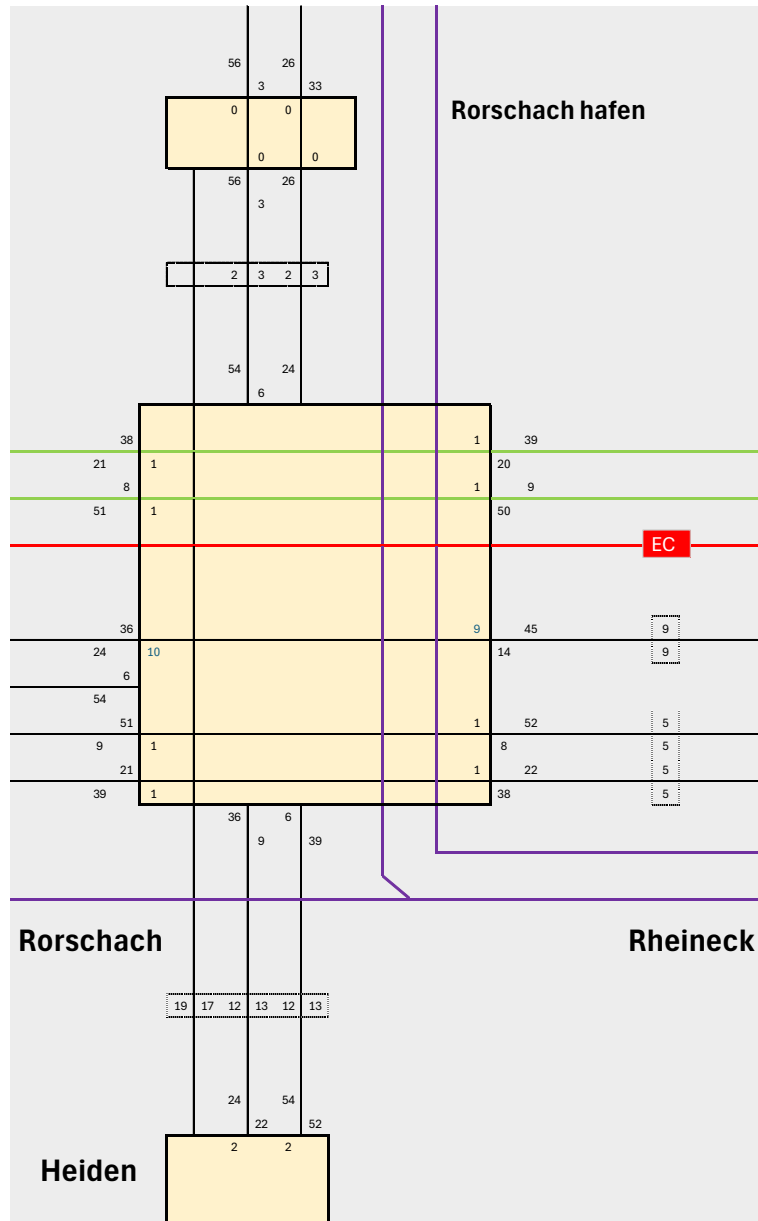


Standzeiten und Anschlüsse



- S-Bahn Weinfelden - Rorschach Standzeit von 9'/10' in Romanshorn
- 4' Umsteigezeit in Romanshorn Richtung Kreuzlingen und auf den Schnellzug nach Weinfelden/Zürich
- 3' Umsteigezeit in Rorschach von/nach St.Gallen (S-Bahn) und von/nach Sargans (IR)
- In Romanshorn 9' Umsteigezeit vom Schnellzug Rorschach-Arbon-Romanshorn auf den IR Richtung Konstanz
- Direktverbindung von Rorschach Stadt, Goldach, Mörschwil und St.Fiden nach Arbon und Romanshorn

Bestvariante: Rorschach - Heiden



Beschreibung

- Rorschach - Heiden soll neu halbstündlich geführt werden
- Kurze Umsteigezeiten auf die S-Bahn ermöglicht schnelle Verbindung Richtung St.Gallen
- Umsteigezeit von 3' von Heiden auf S-Bahn Richtung St.Gallen
- Umsteigezeit von 3' von Heiden auf IR Richtung Sargans /Chur

Fazit Seekorridor

Ein Viertelstundentakt entlang des Seekorridor wurde geprüft und als ungeeignet eingeschätzt. Grund dafür ist, dass neben vier Bahnverbindungen, der Güterverkehr auf der heutigen Infrastruktur keinen Platz mehr zwischen Rorschach und Romanshorn hätten. Die entsprechenden Varianten sind im Anhang aufgeführt.

Es wird empfohlen, Pläne für einen **neuen Bahnhof «Rietli»**, auf Grund des bescheidenen Nachfragepotenzials **nicht weiterzuverfolgen** (Vergl. Anhang).

Ein 30' Takt S-Bahn mit zusätzlich je **einem stündlichen Schnellzug und Güterzug ist grundsätzlich mit der heutigen Infrastruktur möglich.** Dafür spricht, dass die Mobilitätsnachfrage in diesem Bereich in Richtung St. Gallen gerichtet ist und die Nachfrage entlang des Seekorridors tiefer ist.

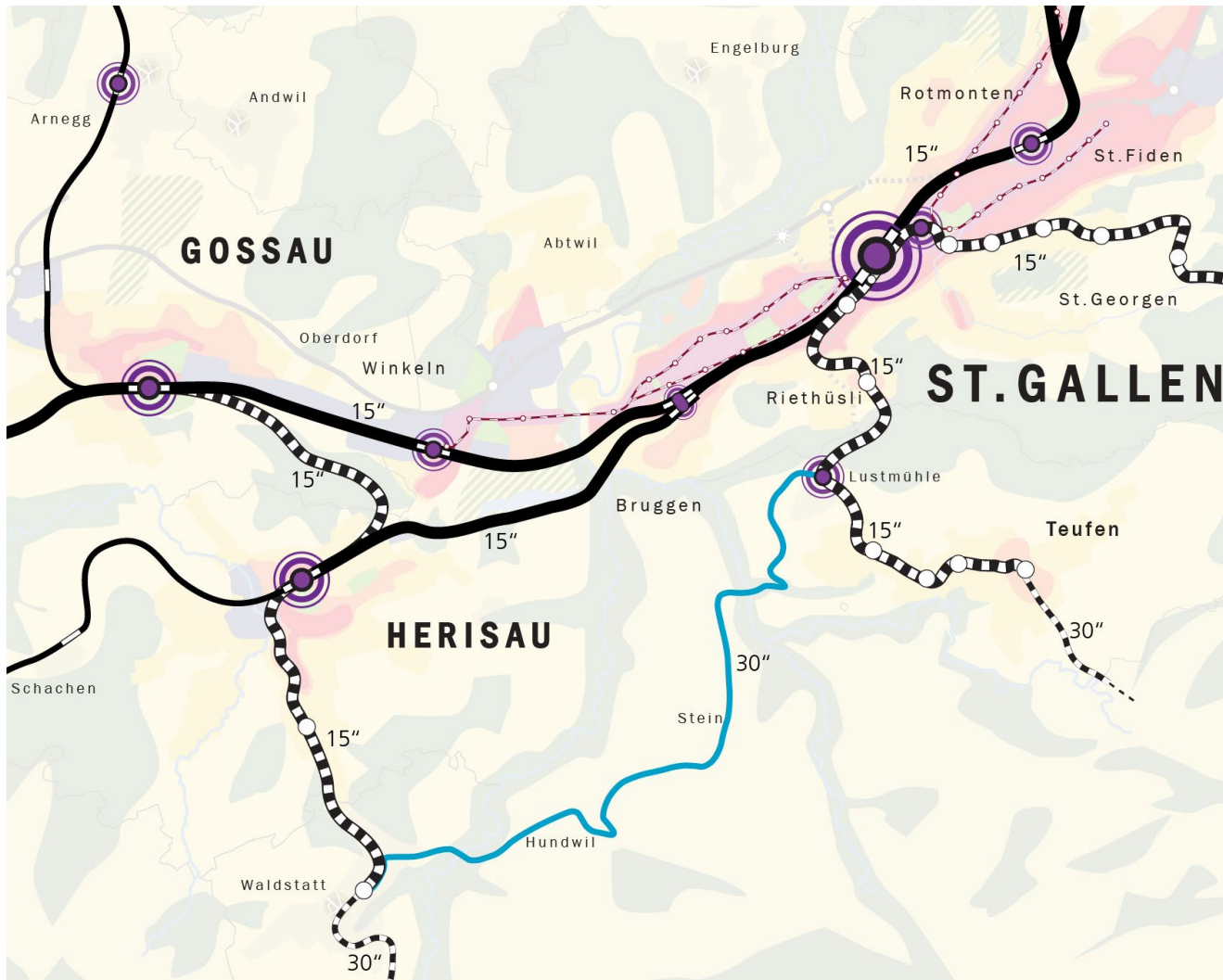
Umsteigebeziehungen in Romanshorn und Rorschach sind beide nicht optimal. Bessere Umsteigeverbindungen des stündlichen Schnellzugs könnten mit einer zusätzlichen Infrastruktur (Kreuzungsstelle Egnach) geschaffen werden.



5. Handlungsfeld Süd

5. Handlungsfeld Agglo Süd

Handlungsfeld Süd



Für die Agglomeration Süd wird als Angebotsziel ein 15' Bahn Takt für Herisau - Gossau sowie Appenzell - St.Gallen - Trogen vorgesehen.

Dafür werden folgende Angebote geprüft:

1. 15' Takt zwischen Appenzell und St.Gallen auf den Appenzeller Bahnen
2. 15' Takt S-Bahn Takt zwischen Herisau und Gossau, sowie Variante mit Weiterführung bis Waldstatt
3. Busangebot zwischen Waldstatt und Lustmühle im 30' Takt

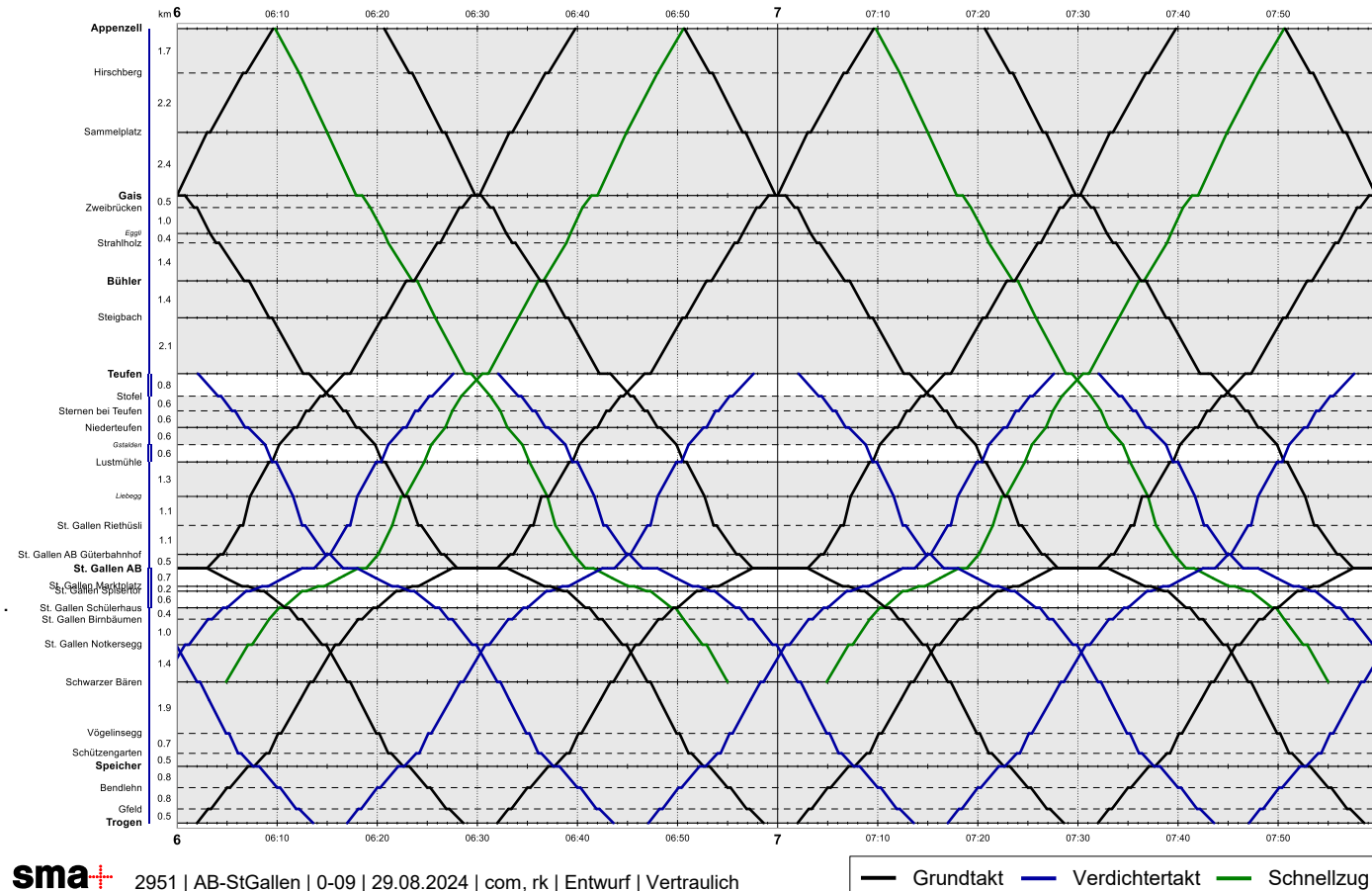
Für die drei Angebote sind die Bestvarianten aufgeführt. Die verworfenen getesteten Varianten finden sich im Anhang.

Am Ende des Kapitels werden die Empfehlungen zusammengefasst.

Ausgangslage Appenzellerbahnen

Referenzkonzept

Variante 1



sma 2951 | AB-StGallen | 0-09 | 29.08.2024 | com, rk | Entwurf | Vertraulich

Feststellungen

Für das BAV wurde 2024 ein Konzept der Appenzeller Bahnen erarbeitet.

Dieses empfiehlt unter Berücksichtigung des konsolidierten AS35 das Referenzkonzept. So wird folgendes Angebot vorgesehen:

- Halbstundentakt mit einem zusätzlichen Schnellzug, verstärkt auf 15'-Takt im HVZ bis Teufen und Trogen
- Standzeit 5'-6' in St. Gallen
- Hinketakt St.Gallen-Teufen

Unabhängig der Varianten werden die Tramdoppelspur Teufen und der Tunnel Vögelinsegg (inkl. Doppelspur Notkersegg) vorausgesetzt.

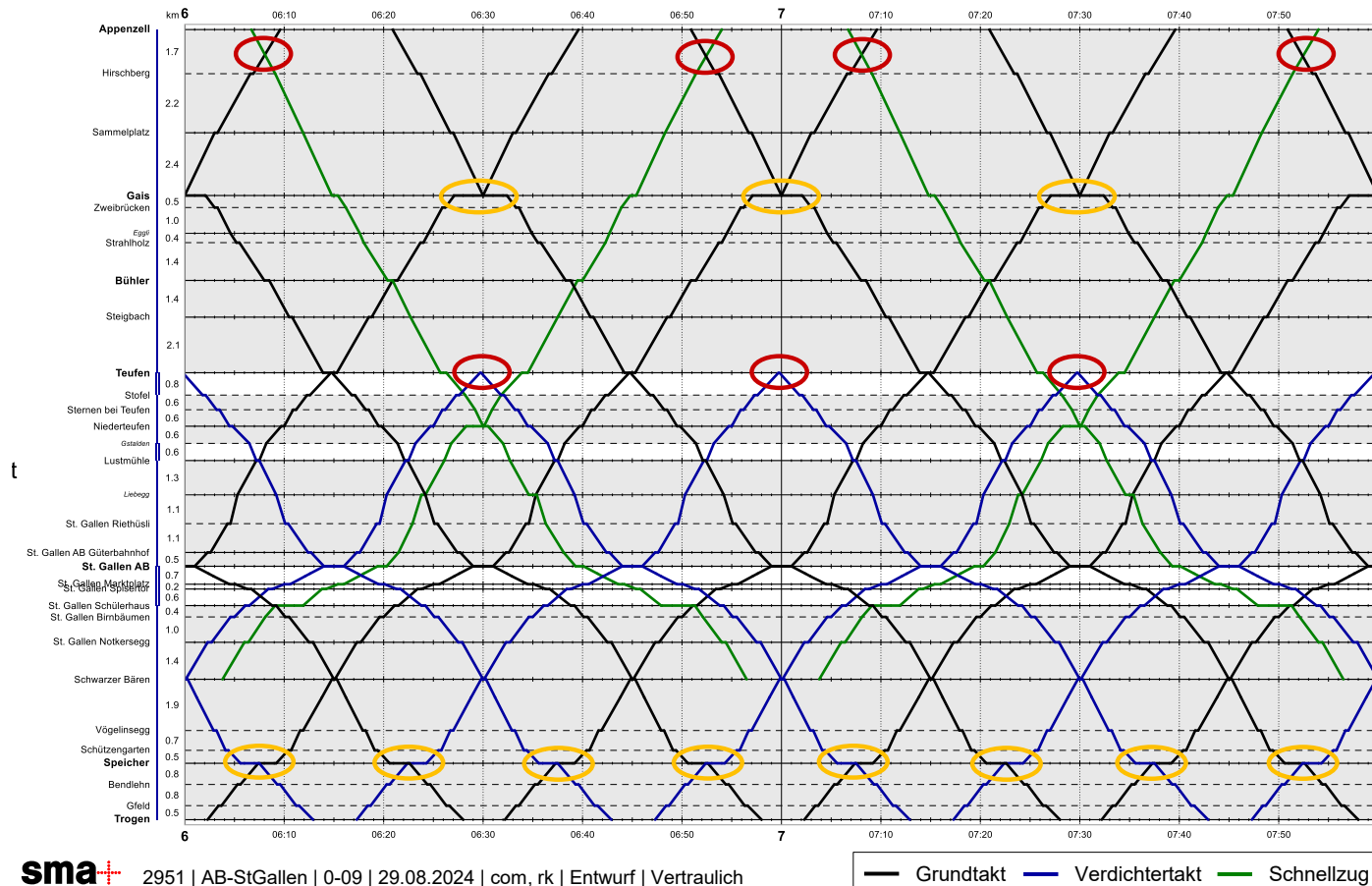
Fazit

Auf Grund der langen Standzeit und des nicht reinen 15' Takt erfüllt dieses Angebot die Angebotsziele der Agglomeration nicht.

Korridorstudie Appenzellerbahn

Exakter 15-Minuten-Takt, verkürzte Standzeit SG

Variante 5.a



Feststellungen

Die Agglomeration bevorzugt die Variante Var. 5.a, diese entspricht den Angebotszielen:

- Exakter 15' Takt
- Kurze Wartezeiten in St.Gallen
- Ein zusätzlicher Schnellzug pro Stunde

Nachteile:

- Standzeit Teufen bedingt eine überschlagene Wende (+1 Umlauf)
- Standzeit bei Speicher (Verkürzung Fahrzeit durch Tunnel Vögelinsegg kann nicht genutzt werden)
- Standzeit Gais verlängert die Gesamtfahrzeit
- Schnellzug wäre nicht mehr möglich ohne zusätzliche Infrastruktur

Umsteigebeziehungen Variante 5a



- Es ist nicht möglich, alle Verbindungen zu optimieren.

Umsteigezeit RV



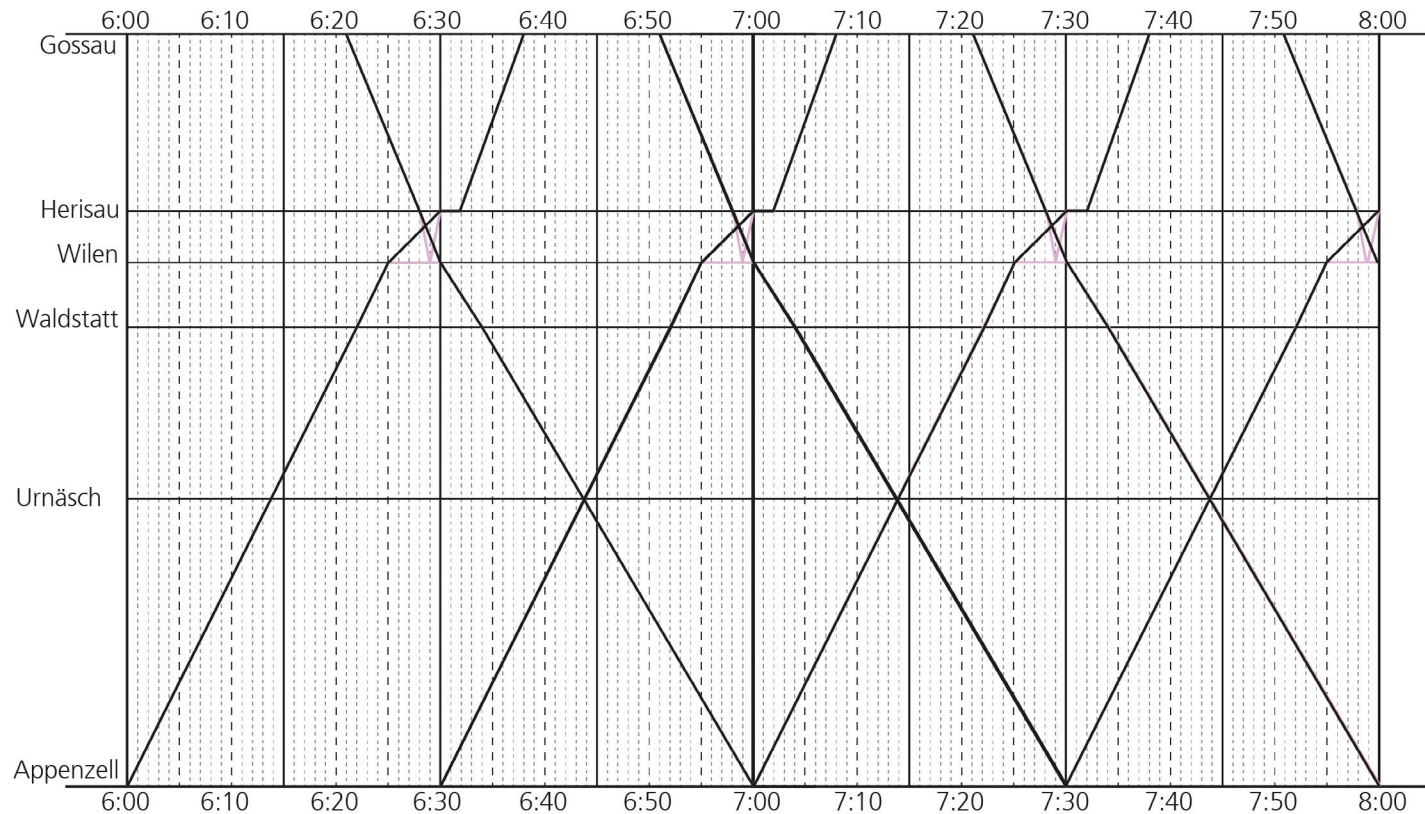


AZ - VAE = 13min



Juli 2026 | 54

Ist Zustand S-Bahn zwischen Appenzell und Gossau

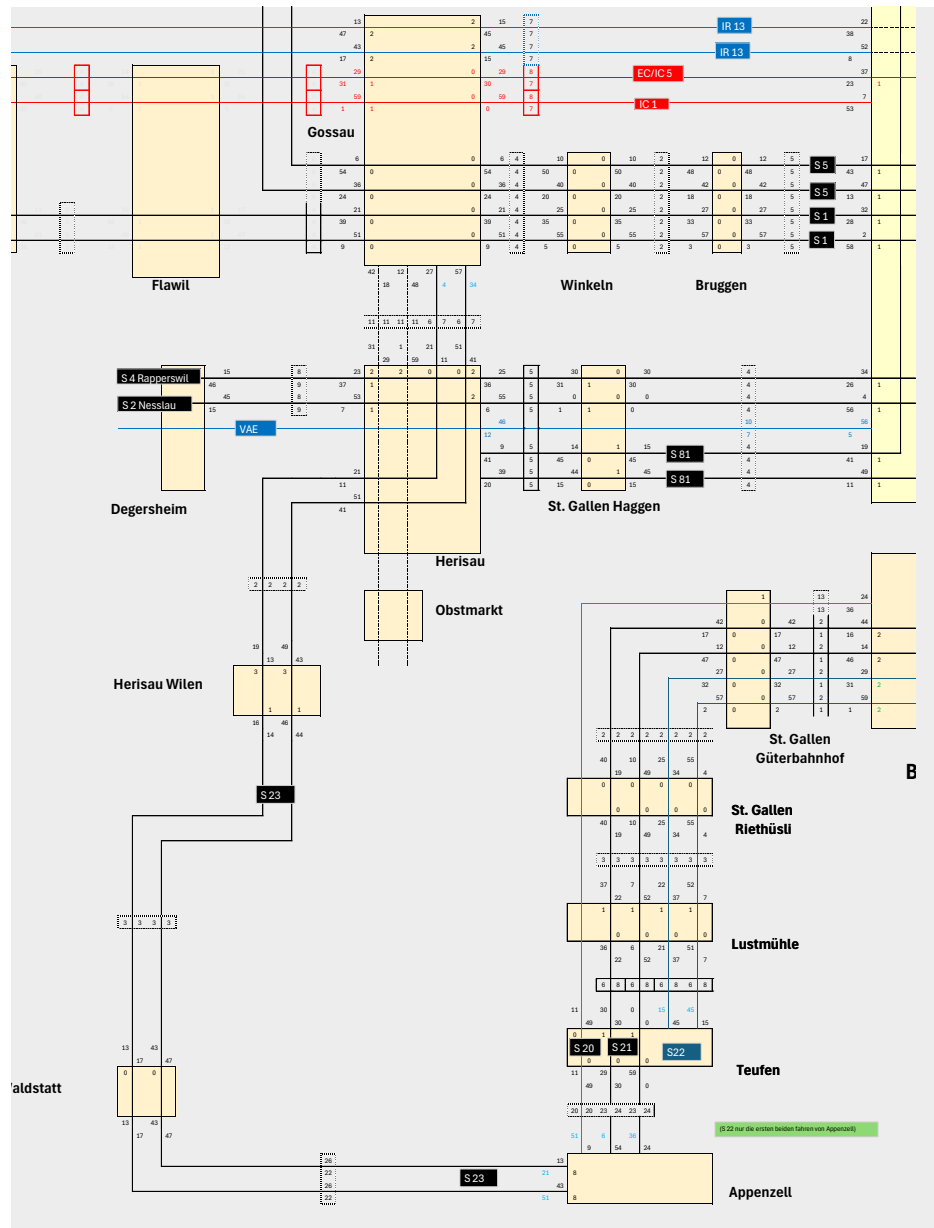


Feststellung

- 30min Takt
- Kreuzung in Herisau Wilen und in Urnäsch
- Standzeit 4 Minuten in Wilen
- Eine Verdichtung des S-Bahn Taktes zwischen Gossau-Herisau bedingt Investitionen in die Bahn-Infrastruktur ist in dieser Studie nicht weiterverfolgt

— Bestehendes Angebot
— Neue Züge

Alternative zu 15' Takt S-Bahn Verdichtung mit Buspaar



Beschreibung

- S21 / S23 um 15 min gedreht (Anschluss auf IC)
- Verzicht auf 1/4-Takt Gossau - Herisau mit Bahn: 1/4 Takt Gossau-Herisau Bus alternierend zur Bahn
- Zugsanschlüsse AB zum FV optimiert: 4'/5' Richtung Zürich
- Der Anschluss von der S5 aus Weinfelden Richtung Appenzell geht verloren. Der Verzicht auf die Drehung um 15 min der S23 wäre möglich, hätte aber schlechtere Anschlüsse Richtung zwischen Flawil, Uzwil Richtung Appenzellerland zur Folge.

Fazit Agglo Süd

Der anvisierte **Viertelstundentakt zwischen Trogen - St.Gallen und Teufen** mit kurzen Wartezeiten am Bhf. St.Gallen **ist das Ziel der Agglomeration** und kann mit der aufgezeigten Variante erstellt werden.

Varianten / Szenarien für einen 15'-S-Bahn-Takt zwischen Herisau und Gossau weisen wesentliche Nachteile auf und wurden verworfen. Es wird vorgeschlagen **die Zugverbindung Gossau-Herisau mit Bussen zu verdichten**.

Mit der Verdichtung mit Bussen einhergehend wird empfohlen **die S21 / S23 um 15 min zu drehen** (Anschluss auf IC).

Die Busverbindung Lustmühle - Waldstatt wird ebenfalls verworfen.



6. Fazit

Gesamtfazit

S-Bahn Knoten St.Gallen

Durch eine Anpassung des Fernverkehrs zwischen Winterthur und SG wäre ein durchgehender 15' S-Bahn Takt in der Agglo St.Gallen (Herisau, Wittenbach, Gossau, Rorschach) möglich.

Eine Neukonzeption des Fernverkehrs bedeutet eine Neuorientierung in der Strategie für den Bahnhof St.Gallen, weg von einem 0/30 Knoten hin zu einem Viertelstundentakt im Fernverkehr.

Es sind grundsätzlich zwei Konzeptionen für die S-Bahn möglich wenn der FV angepasst wird. Die Variante Kreuz wurde in diesem Bericht geprüft. Die Variante «Top Down» der Studie AÖV St.Gallen könnte analog dazu geprüft werden.

Seekorridor

Entlang des Seekorridor wird empfohlen einen 30' Takt beizubehalten und wenn ein Ausbau des Angebots verfolgt wird, diesen mit einem Schnellzug zu ergänzen. Dies lässt weiterhin Platz für den Güterverkehr.

Agglo Süd

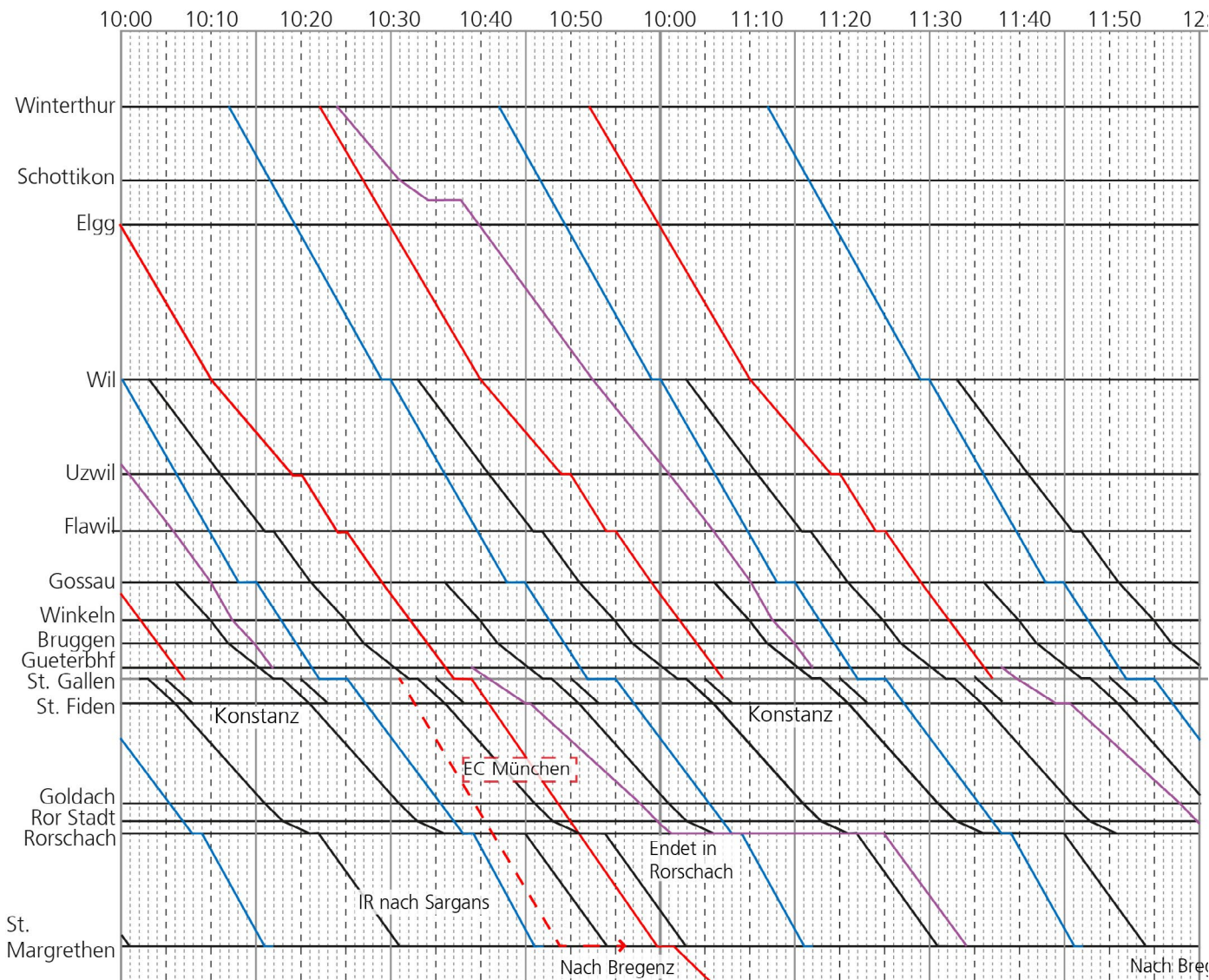
Von einem Ausbau der S-Bahn zwischen Gossau und Herisau (-Waldstatt) wird abgesehen. Dies hätte erhebliche Mehraufwände für zusätzliches Rollmaterial und die Kreuzungsinfrastruktur zur Folge.

Anstatt des 15' Taktes auf der Bahn sollen zeitlich versetzte Verbindungen von Bus und Bahn viertelstündliche Verbindungen zwischen den beiden Nebenzentren ermöglichen. Die Abfahrten vom Bhf. Appenzell können so konzipiert werden, dass der Knoten im Bahnhof Appenzell erhalten bleibt und die Umsteigeverbindungen auf den FV der S23/21 in Gossau /St. Gallen gut liegen.

Für den Korridor Trogen - St.Gallen - Teufen wird ein 15' Takt mit kurzen Wartezeiten am Bahnhof St.Gallen vorgeschlagen.

7. Anhänge

EC München, VAR 1: zeitlich verschieben

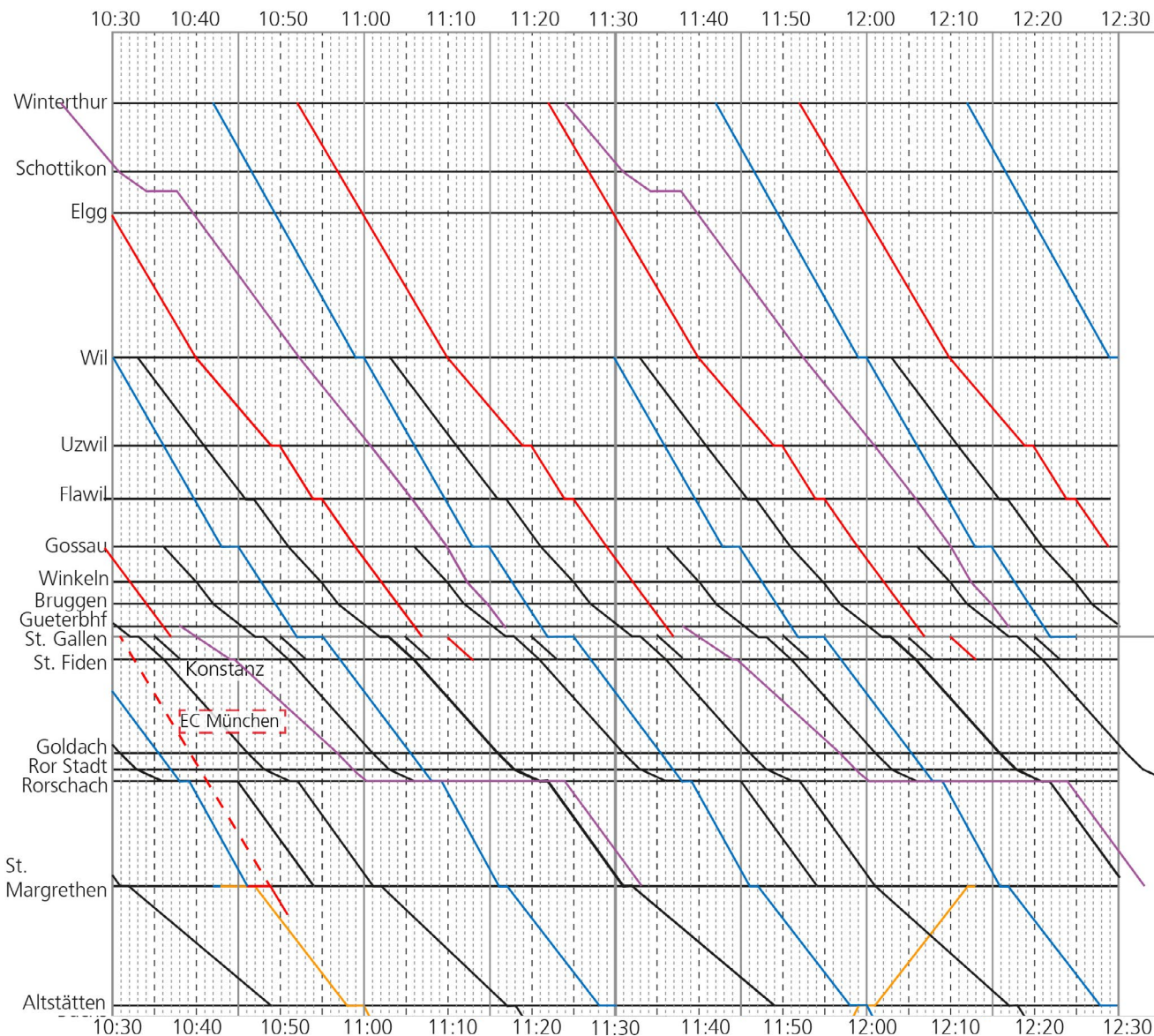


Beschreibung

- Der EC fährt 13 min später von St.Margrethen ab.
- Die Gesamtreisezeit des EC verlängert sich um 10min
- Die Trassierung zwischen St.Margrethen in Richtung München wurde nicht geprüft.

- IC / EC AS35 Var
- IR AS35 Var
- S-Bahnen Var
- - - EC AS35
- Güterzug

EC München, VAR 2: IR nach Sargans abkoppeln

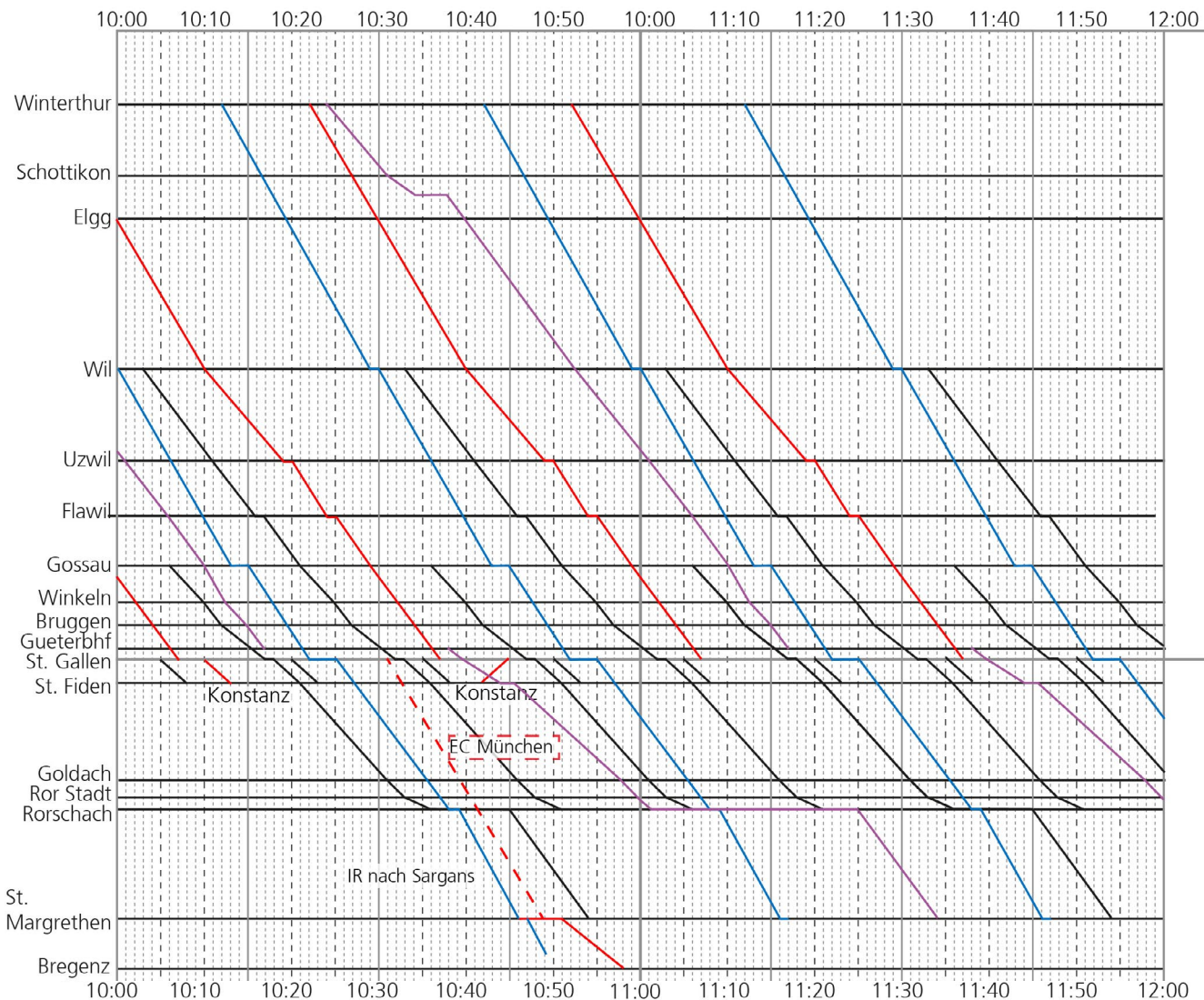


Beschreibung

- Der EC übernimmt die Trasse des IR
Der EC muss 17 min. früher ab Zürich abfahren. Dies ergibt eine längere Reisezeit nach München.
- Der EC bedient auch den Flughafen.
- Der IR zwischen Sargans und St. Margrethen ist abgekoppelt (Orange Linie)

- IC / EC AS35 Var
- IR AS35 Var
- S-Bahnen Var
- - - EC AS35
- Güterzug

EC, VAR 3: EC verkehrt geflügelt mit IR nach Sargans

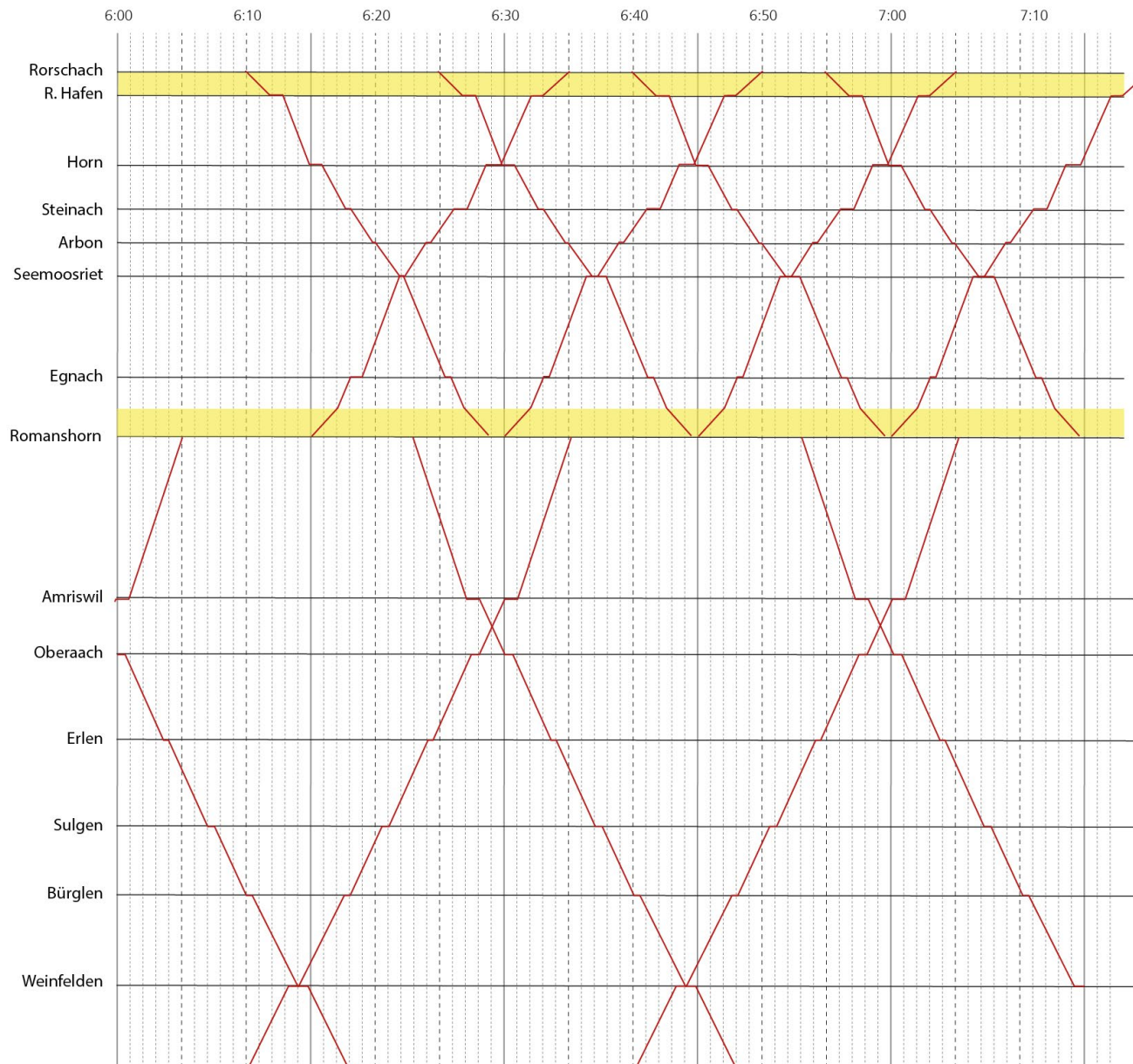


Beschreibung

- EC kann seine Abfahrtszeit in St.Margrethen realisieren
- Gesamtreisezeit Zürich - München verlängert sich um 17 min gegenüber AS35
- Mehr Autonomie für CH-FV: Wenn der EC stark verspätet ist, kann der Zugteil von Sargans ohne EC fahren

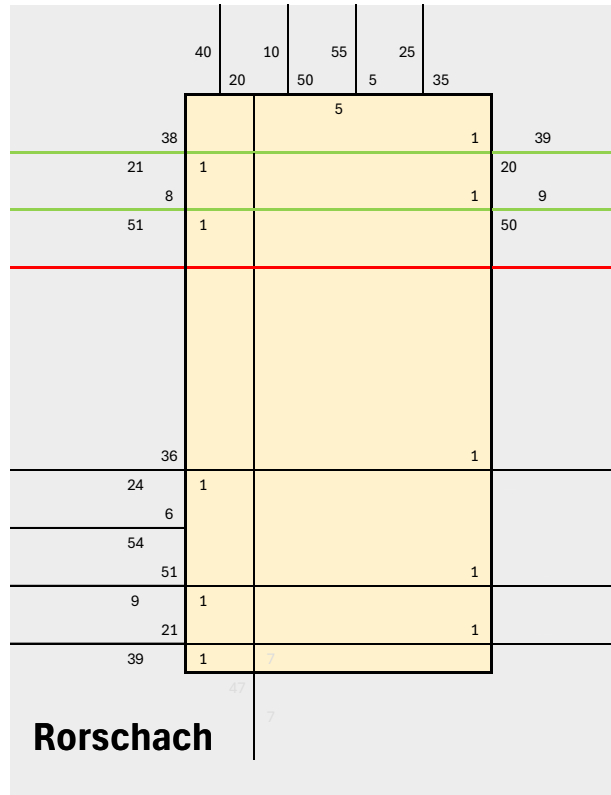
- IC / EC AS35 Var
- IR AS35 Var
- S-Bahnen Var
- - - EC AS35
- Güterzug

Grafischer Fahrplan Var Horn AS35 15' Takt



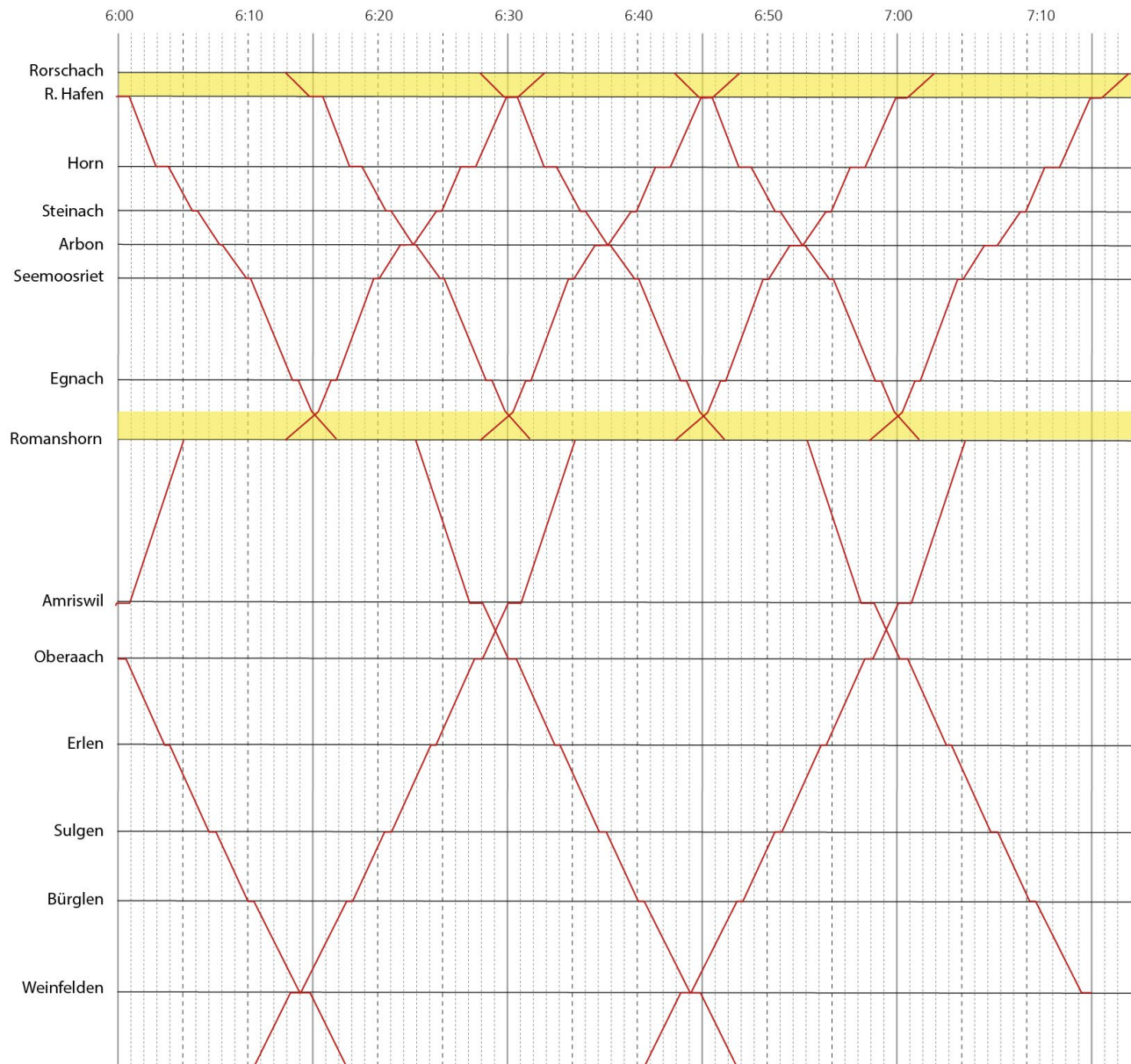
Beschreibung

- AS35 sieht für S7 lange Wartezeit in Romanshorn vor (9min)
- Auch mit 15' Takt bleibt die Wartezeit bestehen
- Güterzug sowie Schnellzug mit einem 15' Takt nicht möglich
- Annahme: Strecke Frauenfeld-Romanshorn bleibt unberührt



- Standzeit von 8' in Romanshorn
- 15' Umsteigezeit in Romanshorn
- 4' Umsteigezeit in Rorschach von/ nach St.Gallen (S-Bahn)

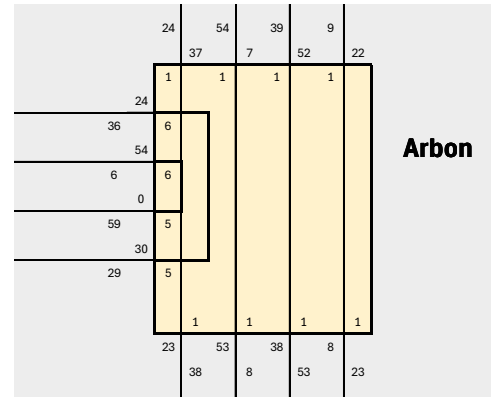
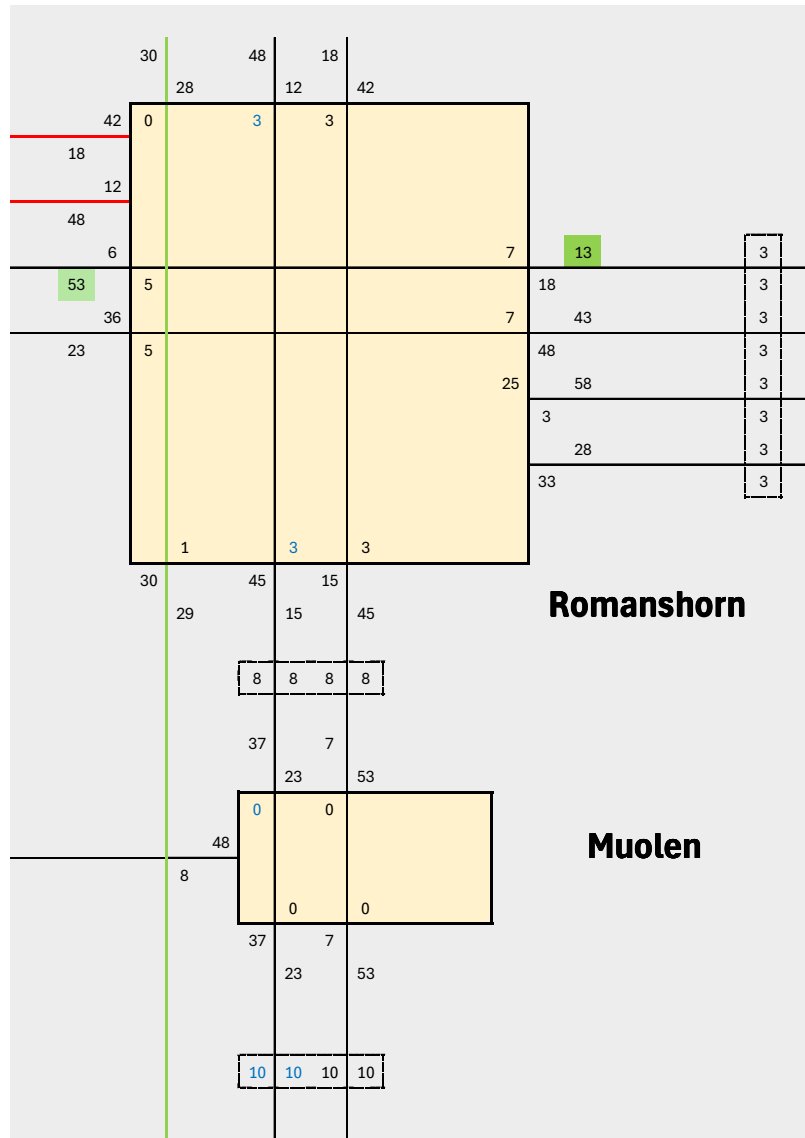
Grafischer Fahrplan Var Arbon AS35 15' Takt



Beschreibung

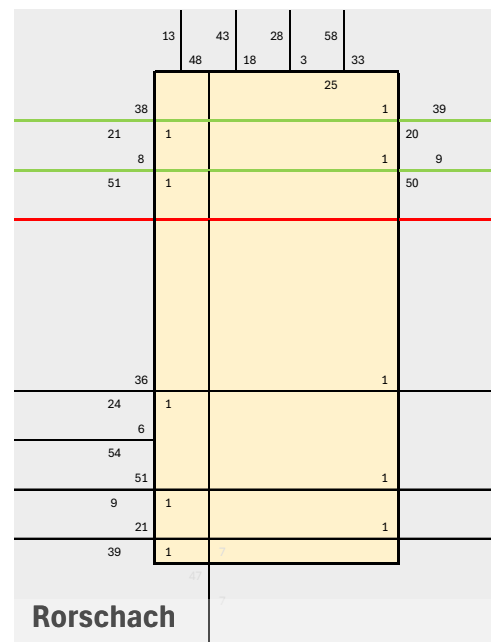
- AS35 sieht für S7 lange Wartezeit in Romanshorn vor (9min)
- Auch mit 15' Takt bleibt die Wartezeit bestehen
- Annahme: Strecke Frauenfeld-Romanshorn bleibt unberührt

Standzeiten und Anschlüsse Var Arbon



Beschreibung

- Standzeit von 7' / 5' in Romanshorn
- 12' / 13 Umsteigezeit in Romanshorn
- 7' / 6' Umsteigezeit in Rorschach von/nach St.Gallen (S-Bahn)



Vorteile / Nachteile

Variante Horn

- 15' Takt grundsätzlich möglich 
- Neue Kreuzungsstelle Seemoosriet 
- Weiterfahrt Frauenfeld ähnlich wie AS35 
- Anschlüsse Rorschach auf S-Bahn gut 
- Anschlüsse Romanshorn nicht gut 

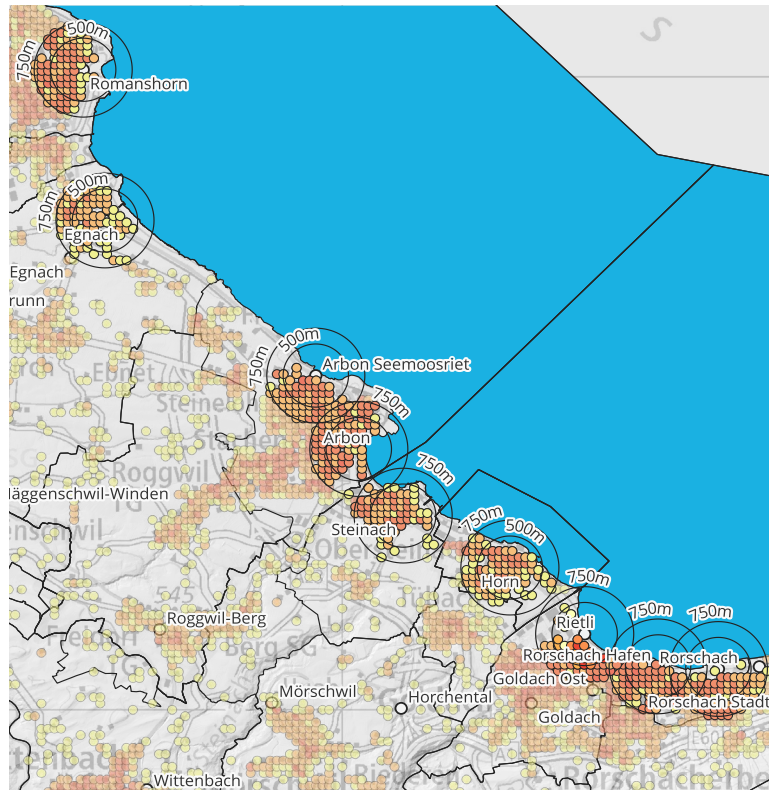
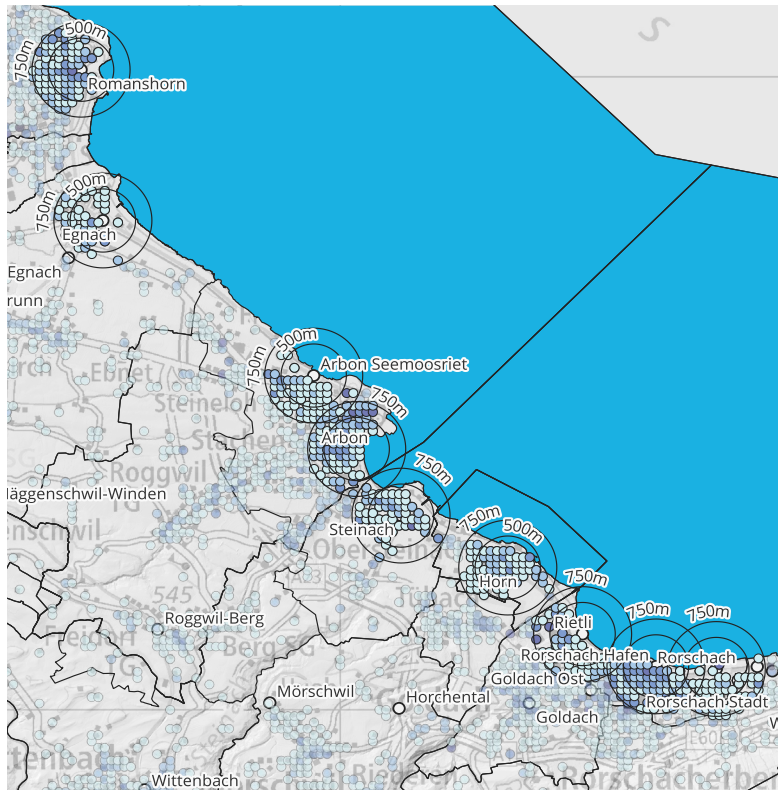
Variante Arbon

- 15' Takt grundsätzlich möglich 
- Keine neue Kreuzungsstelle 
- Weiterfahrt Frauenfeld ähnlich wie AS35 
- Anschlüsse Rorschach mittel 
- Anschlüsse Romanshorn nicht gut 
- Knoten Arbon -> Anschluss Schnellbus möglich 

Beide Varianten

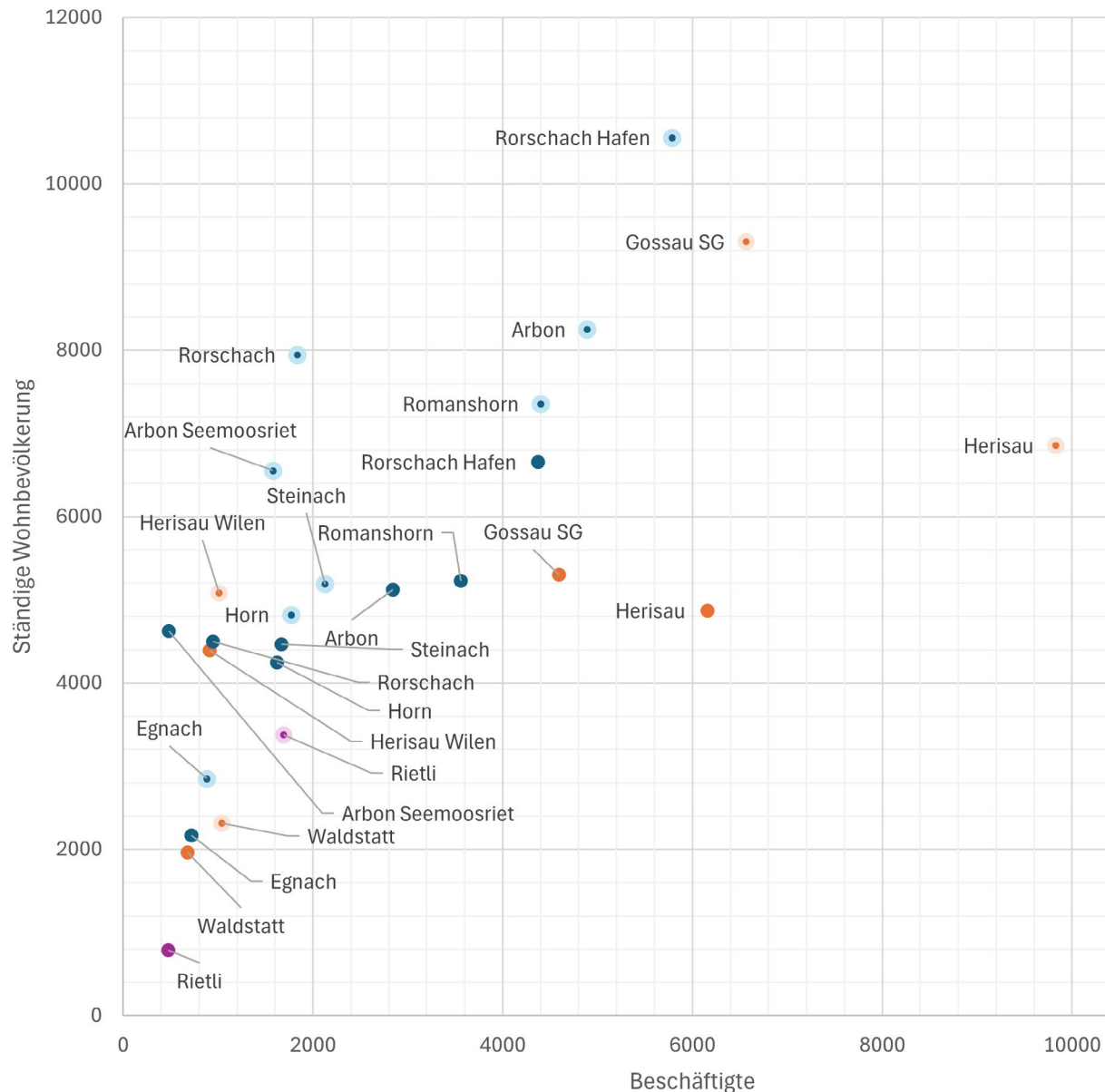
Güterzug und Schnellzug nicht Möglich

Einwohnende und Beschäftigte Seekorridor



Analyse und Vergleich der Bevölkerung und Arbeitsplätze im Umkreis der Bahnhöfe (500m und 750m)

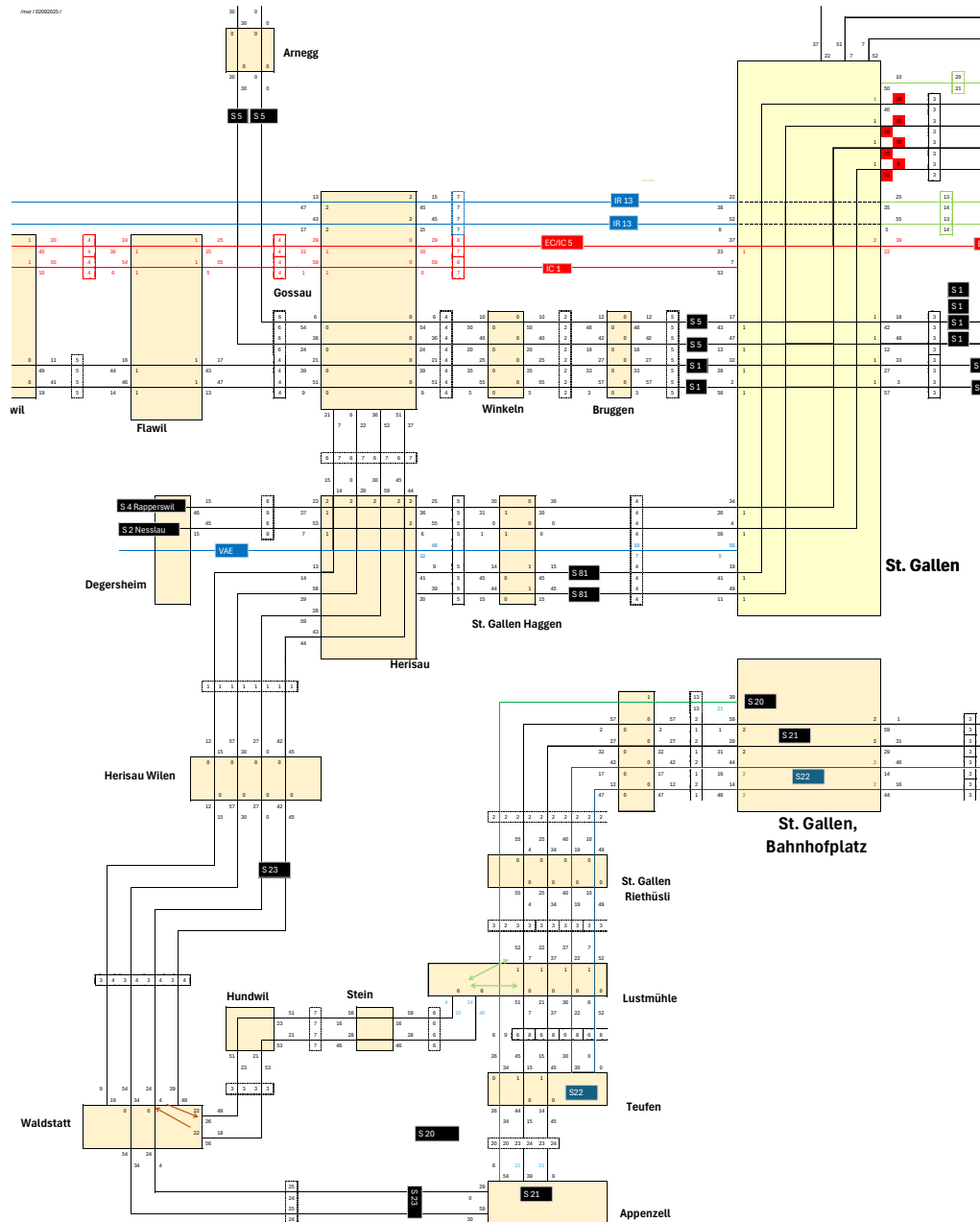
Vergleich Bahnhöfe



Feststellungen

- Bahnhof Rietli weist bescheidenes Nachfragepotential auf.
- Im 500m Radius (dunkle Kreise) kaum vergleichbar mit anderen Bahnhöfen
- Im 750m Radius (helle Kreise) ist Rietli vergleichbar mit anderen kleinen Bahnhöfen

Varianten: 5a / V1 / Bus Richtung St.Gallen



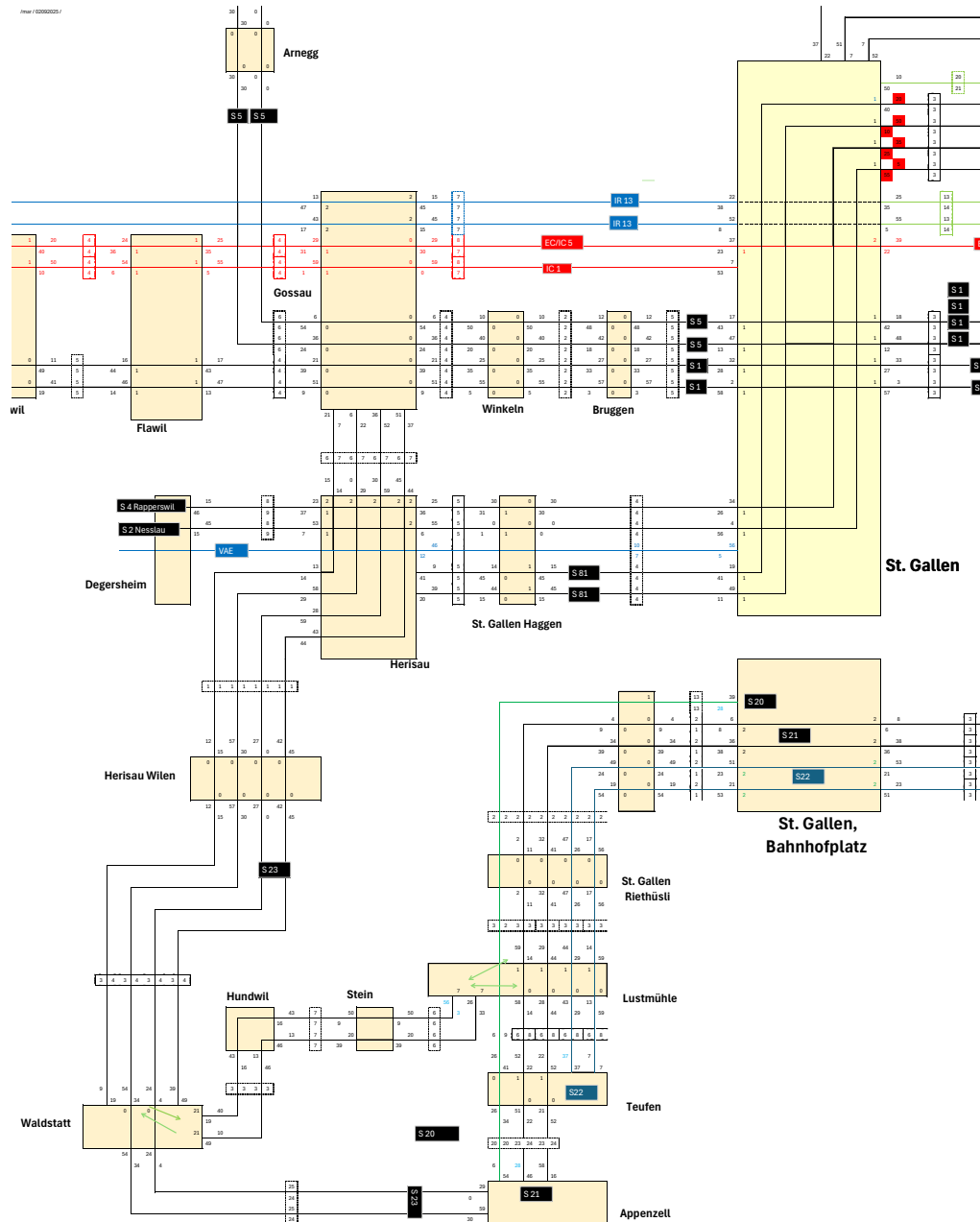
Beschreibung

- Teufen - Trogen, Var 5a gemäss SMA-Studie
- Gossau-Herisau, Variante 1 (siehe Folie 20)
- Busverbindung Lustmühle-Waldstatt mit Umsteigen in Lustmühle und Waldstatt (Ziel Fahrleistung sparen). Konstruktion mit Anschluss von/nach St.Gallen 3min

Feststellungen

- Anschlüsse Gossau: mittelmässig für FV, nicht befriedigend für RV
- Anschlüsse St.Gallen: unterschiedlich je nach Richtung
- Busverbindung mit schlechter Umsteigesituation in Waldstatt

Varianten: 5a + 7.5min / V1 / Bus Richtung St.Gallen



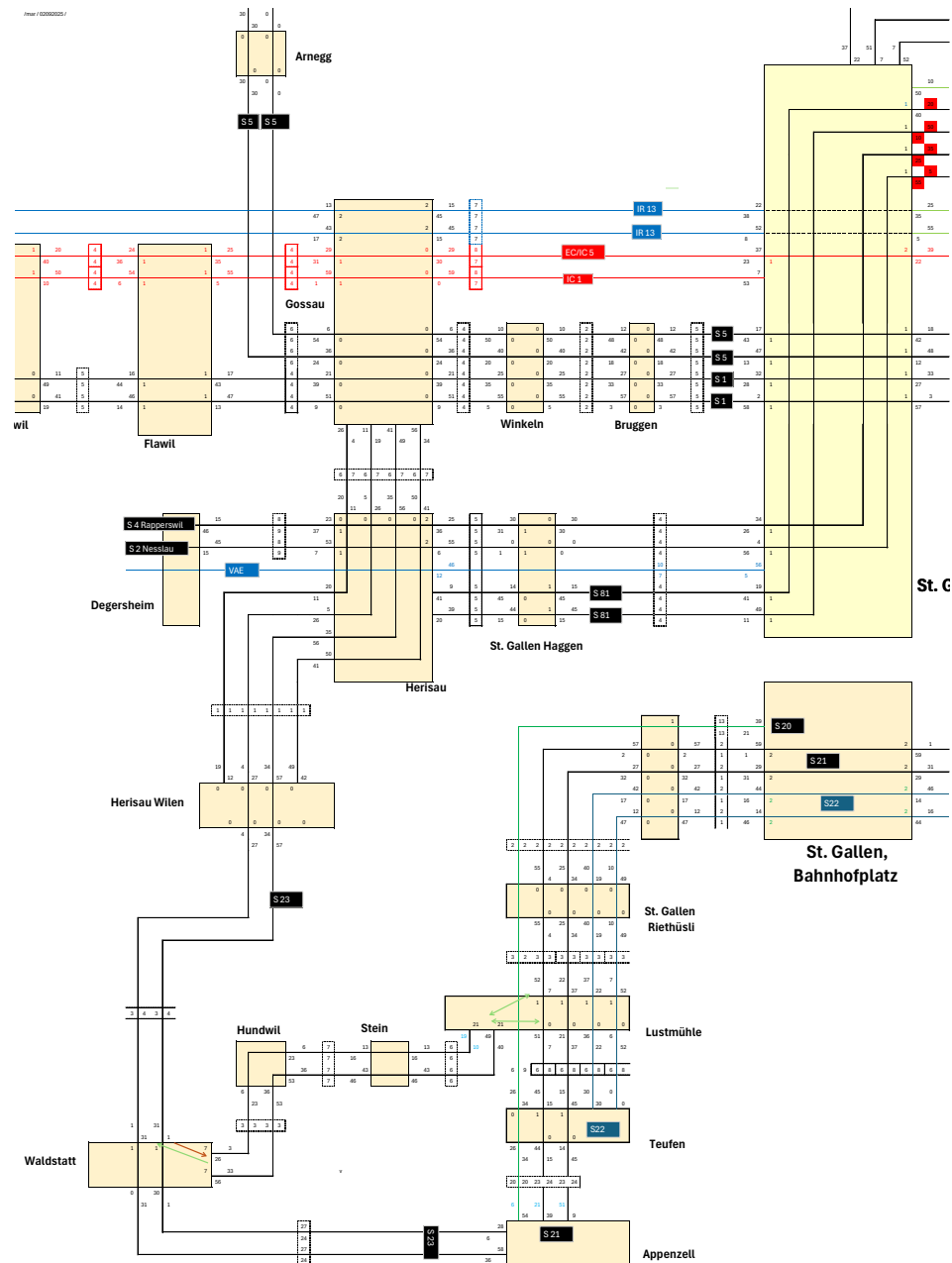
Beschreibung

- Teufen - Trogen, Var 5a gemäss SMA-Studie, gedreht um 7.5min
- Gossau-Herisau, Variante 1 (siehe Folie 20)
- Busverbindung Lustmühle-Waldstatt mit Umsteigen in Lustmühle und Waldstatt (Ziel Fahrleistung sparen). Konstruktion mit Anschluss von/nach St.Gallen 3min

Feststellungen

- Anschlüsse Gossau: ~für FV, nicht befriedigend für RV
- Anschlüsse St.Gallen: unterschiedlich je nach Richtung
- Busverbindung mit schlechter Umsteigesituation in Waldstatt

Varianten: 5a / V2 / Bus Richtung St.Gallen



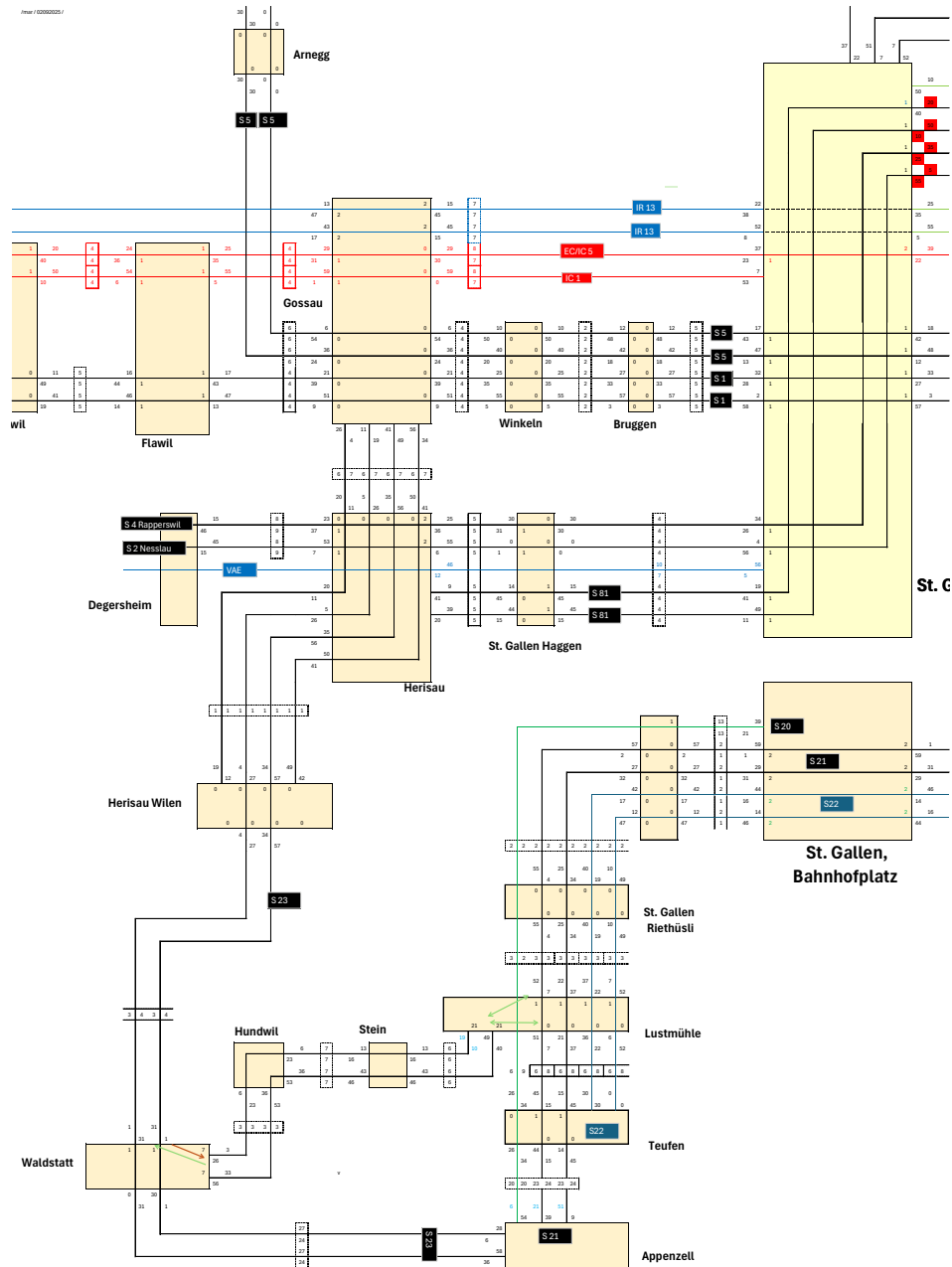
Beschreibung

- Teufen - Trogen, Var 5a gemäss SMA-Studie
- Gossau-Herisau, Variante 2 (siehe Folie 21)
- Busverbindung Lustmühle-Waldstatt mit Umsteigen in Lustmühle und Waldstatt (Ziel Fahrleistung sparen). Konstruktion mit Anschluss von/nach St.Gallen 3min

Feststellungen

- Anschlüsse Gossau: eher gut für FV, nicht befriedigend für RV
- Anschlüsse St.Gallen: unterschiedlich je nach Richtung
- Busverbindung mit guter Umsteigesituation in Waldstatt in einer Richtung, knapp in der anderen Richtung
- Weiter auf nächster Seite

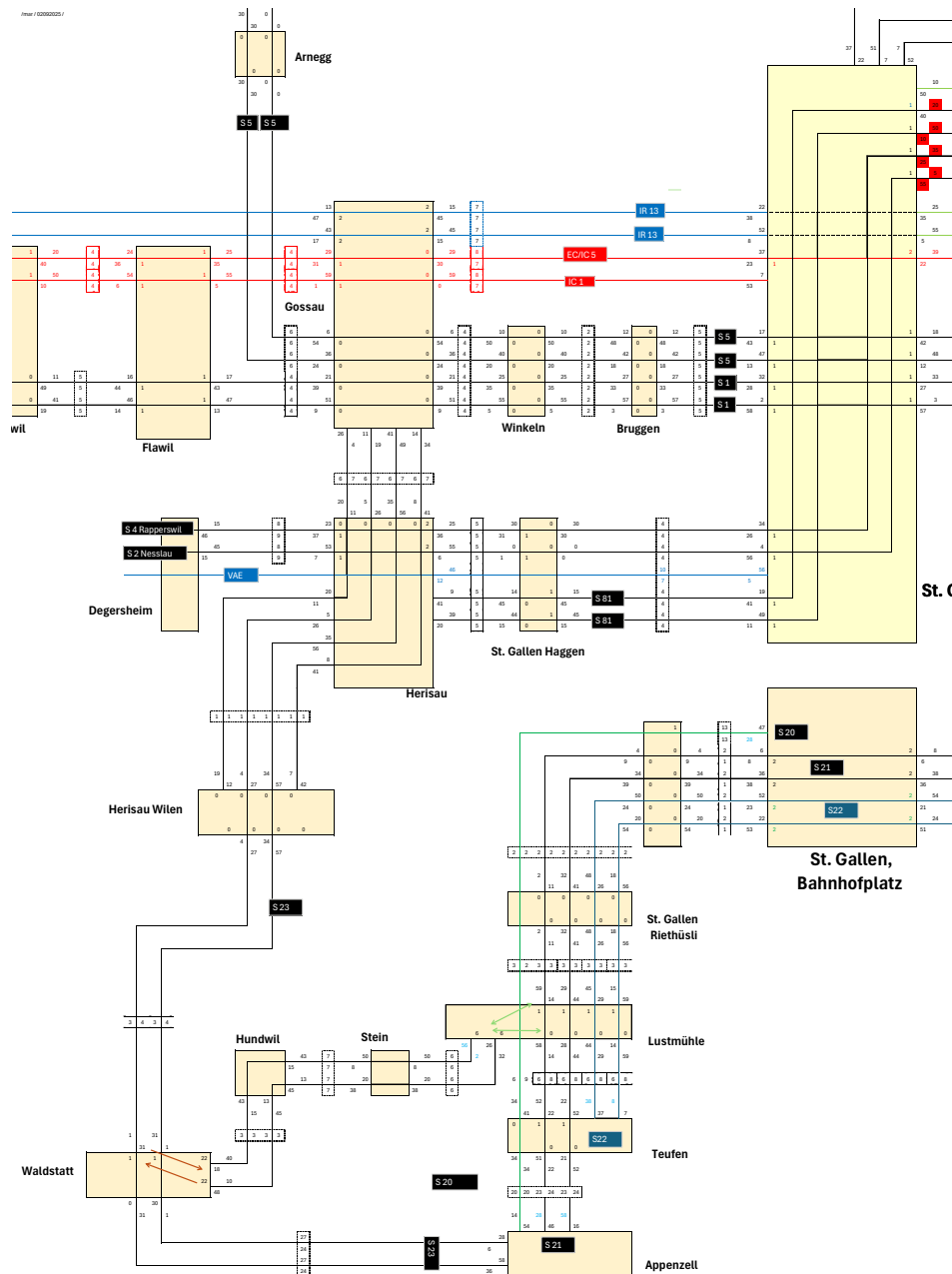
Varianten: 5a / V2 / Bus Richtung St.Gallen



Feststellungen

- + 1 Komposition
- Taktverdichtung bis Wilen
- Kreuzung in Waldstatt und Sulzbrunnen
- Neue Kreuzungsstelle Zwischen Herisau und Gossau
- Zugsanschlüsse FV:
5' Ri ZH, 4' Ri. SG
- Zugsanschlüsse RV:
13' / 16' Ri Wil, 10' Ri SG
- Anschluss in Walstatt nur in eine Richtung attraktiv

Varianten: 5a + 7.5min / V2 / Bus Richtung St.Gallen



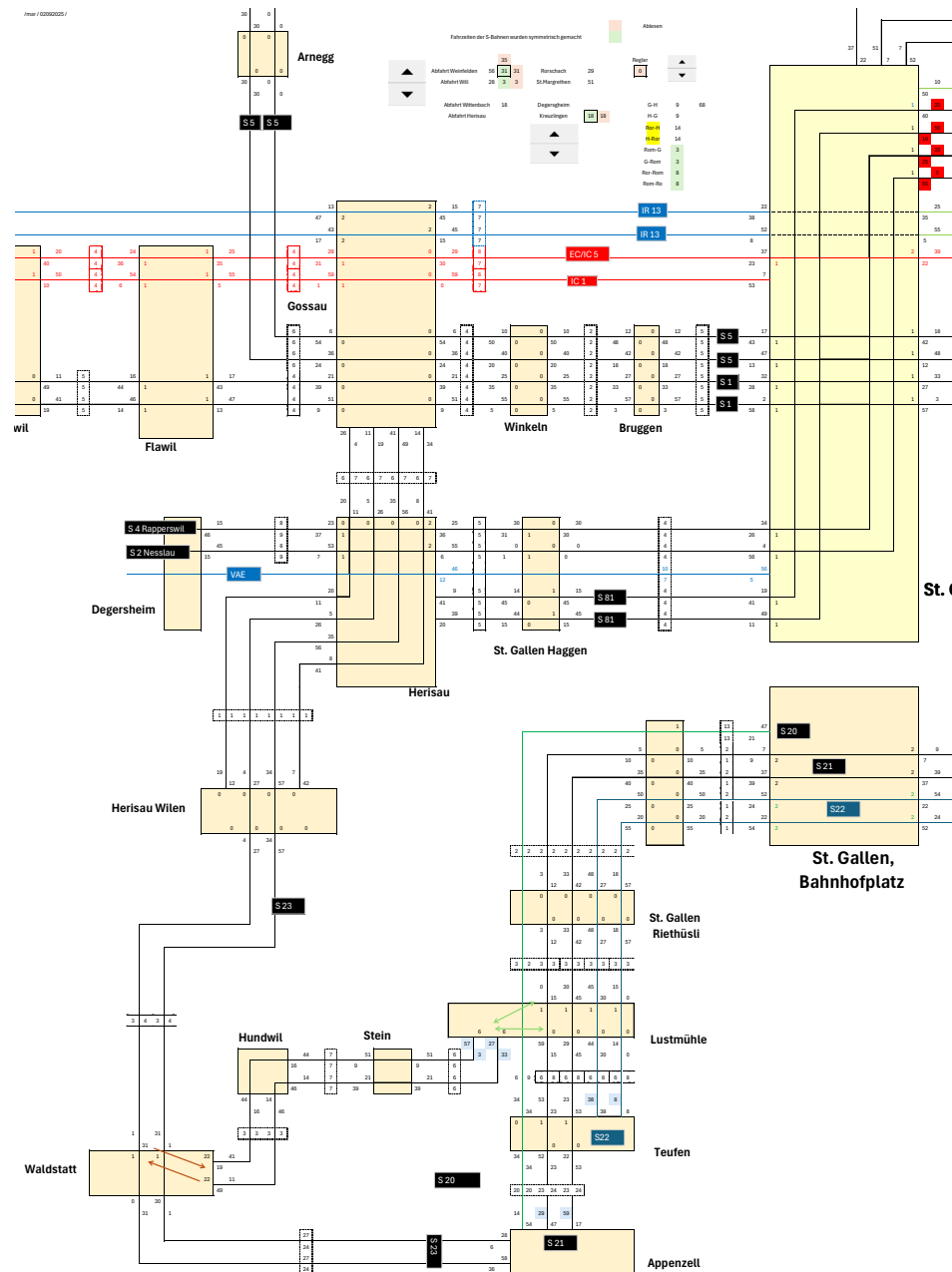
Beschreibung

- Teufen - Trogen, Var 5a gemäss SMA-Studie, gedreht um 7.5min
- Gossau-Herisau, Variante 2 (siehe Folie 21)
- Busverbindung Lustmühle-Waldstatt mit Umsteigen in Lustmühle und Waldstatt (Ziel Fahrleistung sparen). Konstruktion mit Anschluss von/nach St.Gallen 3min

Feststellungen

- Anschlüsse Gossau: eher gut für FV, nicht befriedigend für RV
- Anschlüsse St.Gallen: unterschiedlich je nach Richtung
- Busverbindung mit guter Umsteigesituation in Waldstatt in einer Richtung, knapp in der anderen Richtung

Mögliche Konzeptionen, Variante 2 mit Drehung 7.5 min



Feststellung

- + 1 Komposition
- Taktverdichtung bis Wilen
- Kreuzung in Waldstatt und Sulzbrunnen
- Neue Kreuzungsstelle Zwischen Herisau und Gossau
- Zugsanschlüsse FV:
5' Ri ZH, 4' Ri. SG
- Zugsanschlüsse RV:
13' / 16' Ri Wil, 10' Ri SG
- Anschlüsse Waldstatt (Bus-Bahn)
nicht attraktiv

Synthese / Beurteilung Agglo Süd

Äste Trogen / Teufen

- Reiner 15' Takt grundsätzlich möglich
- Neue Kreuzungsstelle für Schnellzug notwendig
- Verlorene Investition Tunnel Vögelin-segg

Gossau - Herisau

- Reiner 15' Takt grundsätzlich möglich
- Variante 2 bevorzugt
- Anschlüsse in Gossau auf Fernverkehr

Bus Lustmühle - Waldstatt

- Anschlüsse in beide Richtungen nicht möglich
- Hub in Waldstatt nicht weiterverfolgen