

Ein Fest der Langsamkeit

Am 25. August 2002 gehören die Strassen rund um Romanshorn und Arbon einen Tag lang ausschliesslich den Genussradlern, Hobbyskatern, aktiven Familien, Freizeitsportlern und allen Freunden der nicht motorisierten Mobilität. Ein 30 Kilometer langer Rundkurs führt durch die Region Oberthurgau/Bodensee. Entlang der Strecke werden an den verschiedensten Festplätzen kulinarische, kulturelle und sportliche Attraktionen geboten. Für den ersten autofreien Erlebnistag wird die Strecke für jeglichen motorisierten Verkehr gesperrt.

Zentren des Grossanlasses sind Romanshorn und Arbon. In Romanshorn wird zudem das Slow-Up Village mit Festbühne, Serviceleistungen bei Pannen an Velos und Skates, Miet- und Testmöglichkeiten, Kinderland und weitere Attraktionen stehen. Der Slow-Up-Tag wird mit einer Parade skurriler Fahrzeug-Eigenkonstruktionen und von Gruppen mit originellen Ideen eröffnet. Die Teilnahme ist gratis.

Gemütlich in drei Stunden

Der Rundkurs führt über flache, breite Strassen und Wege. Die Länge der Strecke ist so bemessen, dass sie von allen Teilnehmern in etwa drei Stunden gemütlich gemeistert werden kann. Damit bleibt auch genug Zeit, die Köstlichkeiten entlang der Strecke zu geniessen. Es ist keine Sportveranstaltung gegen die Uhr, sondern ein lustbetontes Fortbewegen. Im Village und an weiteren Orten besteht die Möglichkeit, im poly-sportiven Sinn auch verschiedene Geräte zu testen.

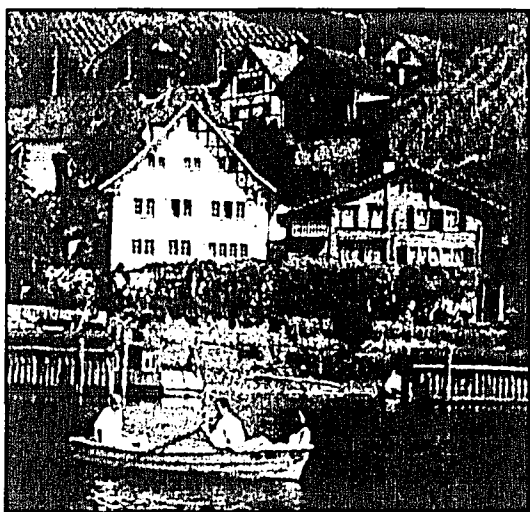
Idee und Geschichte

Vorletztes Jahr lancierten die Stiftung «VeloLand Schweiz» und Schweiz Tourismus den ersten autofreien Erlebnistag HPM Slow'Up Murtensee (Human Powered Mobility bedeutet Fortbewegung ausschliesslich mit Muskelkraft wie Velofahren, Wandern, Inlineskaten). Trotz mässigem Wetter beteiligten sich 30000 Personen an diesem Anlass, an der zweiten Auflage im letzten Jahr waren es bereits über 40000 Personen.

Ziel der Stiftung ist, die Idee Slow'Up in weiteren Regionen zu etablieren. Nach eingehenden Gesprächen hat sich Ostschweiz Tourismus bereiterklärt, den ersten Slow'Up in der Region Oberer Bodensee im August 2002 zu lancieren. Dank der Internationalität und der hervorragenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eignet sich das Veloferienland am Bodensee ideal, um einen Anlass in dieser Grösse durchzuführen.

Bereits etablierte Region

Aber nicht erst seit der Eröffnung von VeloLand Schweiz im Mai 1998 setzen Thurgau Tourismus und Ostschweiz Tourismus zunehmend mit dem Veloferienland am Bodensee auf die zukunftsorientierte «Human Powered Mobility». Die wiederentdeckte Mobilität wurde schon früh in touristische Angebote eingebunden. Die Ostschweiz etablierte sich schnell weit über die Landesgrenzen hinaus als ideale Velo- und Inlineskate-Region.



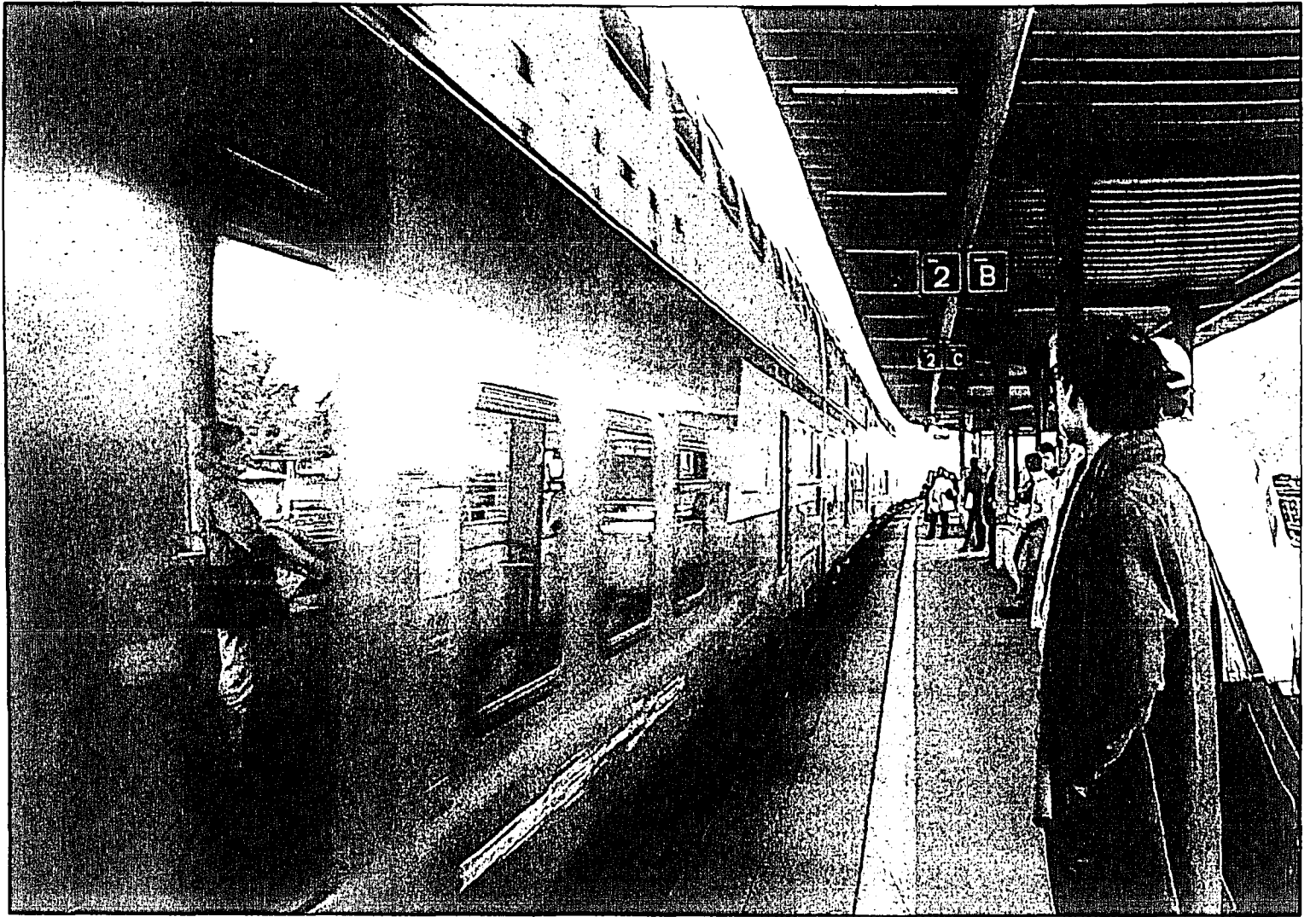
Quinten.

Bild: fh

Bilderbuchdorf – nur zu Fuss oder per Boot

Quinten an der Nordseite des Walensees ist das einzige Dorf in der Schweiz, das nur zu Fuss oder per Schiff zu erreichen ist. Das kleine Weindörfchen mit seinen knapp 50 Einwohnern am Fusse der Churfürsten hat sich in den letzten Jahren prächtig herausgeputzt und ist gerade jetzt ein beliebtes Ziel von Ausflüglern. Das milde Klima lässt sogar den Anbau von Kiwis und Feigen zu. Nach wie vor führt der erste und der letzte Gang der Quintener über den Walensee: Taufen und Bestattungen finden in Quarten statt.

Mehr über Quinten im neuen Buch «Quinten – Landschaft und Leute»; erschienen 2001. Erhältlich bei der Stiftung Pro Quinten, Telefon 081 735 28 57.



Werden die Schnellzüge Sargans künftig ohne Halt passieren?

Bild: Sam Thomas

Fürs viele Bahnfahren noch bestraft?

Die Region um den Bahnhof Sargans wehrt sich gegen Leistungsabbau

VON LEO CORAY

Die Schweizerischen Bundesbahnen wollen nicht, über 30 000 Leute aber sehr wohl: bessere Zugverbindungen aus dem Raum Sargans-Rheintal-Liechtenstein nach Zürich und St. Gallen. Heute Abend wird SBB-Chef Benedikt Weibel in Sargans öffentlich erklären müssen, weshalb die Bahn abblockt.

In nur sechs Wochen hatten 39.372 Personen die Petition «IC-Halt Sargans» unterschrieben. Die Bittschrift wurde vor einer Woche in Bern an SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel und an Vertreter des Bundesamtes für Verkehr übergeben. «Wir hoffen, dass diese imposante Zahl den Bahnehofs Eindruck macht», sagt Markus Zimmermann, Gemeindepräsident von Mels und Präsident der regionalen Fachkommission öffentlicher Verkehr.

Ein Stück Bahn 2000

Von den SBB wird gefordert, den Bahnhof Sargans, wie seit 15 Jahren versprochen, zum Systemknoten auszubauen, von dem aus gemäss Bahn-2000-Konzept die nächsten Systemknoten St. Gallen und Zürich in weniger als einer Stunde Fahrzeit erreicht werden. Ferner werden der Halbstundentakt, längst fällige Streckenausbauten und Fahrzeitverkürzungen nach Zürich und Buchs-St. Gallen sowie

Lärmschutzmassnahmen an der Walenseestrecke verlangt

Künftig über Bregenz

Begonnen hatte die ganze Aufregung vor Jahresfrist mit der Meldung, die SBB planten eine massive Abwertung des Bahnknotenpunktes Sargans. Die täglich je sieben Eurocityzüge von und nach Österreich sollen künftig über Bregenz, St. Gallen und den Flughafen statt wie bisher über Sargans nach Zürich fahren. Damit verliert die Grossregion mit 130000 Einwohnern von Altstätten über Buchs, Vaduz und Sargans bis in die Bündner Herrschaft fast alle schnellen Verbindungen nach Zürich.

«Gut genug bedient»

Mit den stündlichen Interregiozügen nach und von Zürich sei die Region um den Bahnhof Sargans «gut genug bedient», beschied Bahnhofsleiter Benedikt Weibel im August in Buchs. Nur gerade je drei rasche Züge morgens nach und abends von Zürich sagte er ab Dezember 2004 zu. Ab dann wird zwischen Zürich und Chur der Halbstundentakt eingeführt, doch sollen die zusätzlichen Interregiozüge unterwegs nur in Landquart halten, in Sargans aber vorbeibrausen.

Interessantere Märkte...

Vollends frustriert war man in der Region, als im Oktober detaillierte Begründungen für die Abwertung des Bahnhofs

Sargans bekannt wurden. «Der Markt Graubünden ist für uns interessanter als der Sarganser Markt», hiess es von SBB-Seite unverblümt. Der Grund: Von den täglich zwischen Sargans und Zürich verkehrenden Personen nehmen 30 Prozent die Bahn, von Graubünden nach Zürich aber nur meckrige 17 Prozent. «Jetzt werden wir für das viele Zugfahren noch bestraft», entrüstete sich Kommissionspräsident Zimmermann.

Andere Bahnhöfe wichtiger

Die SBB stäuben sich gegen Intercity-Halte in Sargans auch wegen der Fahrplanstabilität. Um in Zürich, Landquart und Chur längere Umsteigezeiten zu erhalten und bessere Anschlüsse herzustellen, muss die Fahrzeit um fünf Minuten verkürzt werden. Dies geschieht durch verschiedene Ausbauten, wobei das langsamste (und zudem lärmigste) Teilstück am Walensee ein weiteres Mal nicht dabei ist. Nach Zimmermanns Ansicht würde die Sanierung dieser einzigen Einspurstrecke zwischen Basel und Chur die gesuchten Sekunden für den Halt in Sargans freilich locker bringen.

Einspur-Strecken behindert

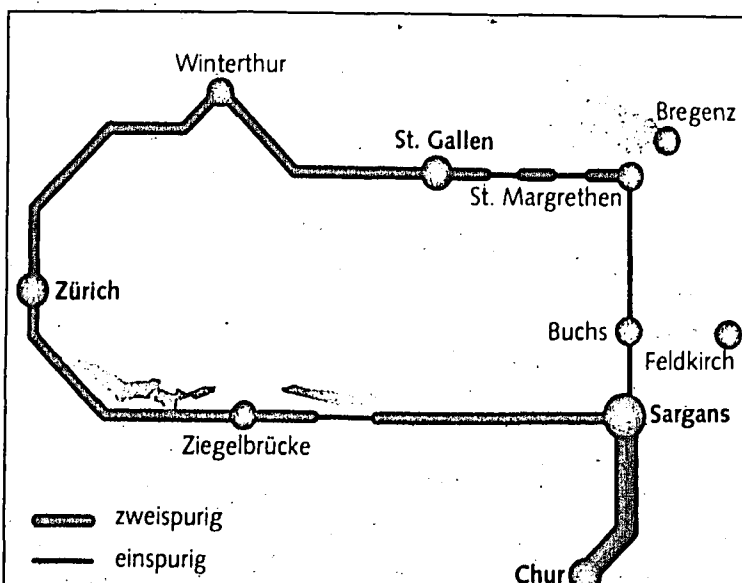
Würden die IC-Züge in Sargans halten, könnte die halbstündige Wartezeit in Sargans in Richtung Rheintal verkürzt werden. Zudem würde man auch den Eurocityzügen nicht

besonders nachtrauern. Weil sie nur unregelmässig verkehren, behindern sie auf den einspurigen Strecken von Sargans nach Buchs und über Liechtenstein nach Feldkirch den Regionalverkehr. Ohne diese Züge könnten Züge zwischen Feldkirch, Buchs und Sargans taktmässig fahren und an den Endpunkten gute Anschlüsse in Richtung Arlberg beziehungsweise Zürich und Chur herstellen.

Sich gemeinsam wehren

Der Grund für die Umlegung der Eurocityzüge über Bregenz und den Flughafen ist nachvollziehbar. Täglich überqueren 11600 Personen die Grenze zwischen Österreich und der Schweiz, 5500 davon mit Ziel Flughafen oder Stadt Zürich. Nur 450 Leute oder vier Prozent benötigen wegen der derzeit schlechten Verbindungen die Bahn.

Nach all den Hiobsbotschaften hatten die zuständigen Regierungen in den betroffenen Regionen Sarganserland-Walensee, Werdenberg und Rheintal genug von den SBB-Benachteiligungen und beschleunigten Anfang Jahr zwei Aktionen. So wurde die Petition «IC-Halt Sargans» gestartet und SBB-Chef Weibel zu einem öffentlichen Anlass am 16. Mai in Sargans eingeladen. Die Regierungen des Kantons St. Gallen und des Fürstentums Liechtenstein unterstützten sowohl Vorgehen als auch Ziele vorbehaltlos.



Knoten Sargans zur Bedeutungslosigkeit degradiert.

Grafik: Tobias Ulrich

Kein Hauch von Bahn 2000

Besonders viel scheint die Ostschweiz den Schweizerischen Bundesbahnen nicht wert zu sein. So flossen von 5,8 Milliarden Franken für die erste Etappe von Bahn 2000 nur schäbige 81 Millionen in die Ostschweiz – also 1,4 Prozent für eine Region, in der ein Sechstel der Bevölkerung der Schweiz lebt!

Das hat im Juni 2001 aber auch der Prospekt zum Fahrplanwechsel gezeigt. 26 namhafte Verbesserungen waren darin aufgeführt: von luxuriösen Streckenausbauten und

ebensolchen Zügen in der Westschweiz über die Einführung des Halbstunden-Schnellzugtakts fast überall im Land bis zu neuen Angeboten im Regionalverkehr.

Gerade mal ein einziger dieser 26 Punkte betraf die Ostschweiz, in Wirklichkeit aber nur die Region St. Gallen mit marginalen Verbesserungen im Regionalverkehr. Die restliche Million Einwohner zwischen Romanshorn und Chur aber bekam nicht den kleinsten Hauch von Bahn 2000 zu spüren.

leo.