

Regierungsrat Jakob Stark tritt nicht mehr an

Verzicht SVP-Politiker Jakob Stark scheidet auf Ende der Amtszeit im kommenden Mai aus der Thurgauer Regierung aus. Er verzichtete auf eine erneute Kandidatur anlässlich der Gesamterneuerungswahl am 15. März 2020. Das hat Stark gestern Morgen zu Beginn der Sitzung des Grossen Rats in Frauenfeld erklärt. Der 60-Jährige gehört der Kantonsregierung seit dem 1. Juni 2006 an. Er führte zu Beginn seiner Regierungstätigkeit das Departement für Erziehung und Kultur, wechselte dann ins Baudepartement und steht seit 2014 dem Departement für Finanzen und Soziales vor. Stark begründete seinen Entscheid vor dem Parlament mit einer Standortbestimmung, die er während der Sommerferien vorgenommen habe. «Ich freue mich auf die verbleibende Zeit im Regierungsrat.»

SVP-Regierungsrat Stark kandidiert im kommenden Herbst für den Ständerat. Für den Fall seiner Wahl hatte er schon früher angekündigt, die laufende Amtsdauer in der Kantonsregierung auf jeden Fall be-



Jakob Stark (SVP). Bild: Reto Martin

enden zu wollen. Mit dem gestrigen Entscheid wäre Starks politische Karriere, falls er nicht in den Ständerat gewählt werden sollte, faktisch beendet. (ck)

Sprachtausch wird vereinfacht

Bildung Ab Anfang September führen die Regionalen Didaktischen Zentren der Pädagogischen Hochschule St. Gallen ein neues Angebot zum Sprachtausch. Dieses besteht aus Information, Beratung, Vernetzung und Entwicklung von Vorschlägen für Austauschmöglichkeiten. Unterstützt werden Schulen und Lehrpersonen, die sich für einen Sprachtausch interessieren. Damit wird ein Teil der Schweizerischen Strategie für Austausch und Mobilität umgesetzt, wie es in einer Mitteilung der Staatskanzlei heisst. Das neue Angebot ist Inhalt einer Leistungsvereinbarung, die das Amt für Volksschule und der Verband St. Galler Volksschulträger (SGV) mit der PHSG unterzeichnet haben. Sie haben damit den Auftrag erteilt, den Austausch zwischen den Sprachregionen in der Volksschule zu stärken. Mehr Lehrpersonen der 5./6. Primarklassen und der Oberstufe sollen ihren Schülern einen Austausch mit Gleichaltrigen einer anderen Sprachregion ermöglichen. Die Leistungsvereinbarung ist vorerst auf fünf Jahre beschränkt. (ar)



Zwischen Kisslegg und Leutkirch ist die Elektrifizierung in vollem Gange. Für den Einbau der neuen Brücke bei Wangen am 19. August muss vor Ort ein 650-Tonnen-Monsterkran montiert werden. Gesamtbauleiter Matthias Neumaier zeigt den Umbau des Bahnhofs Kisslegg. Bilder: Peter Hummel



München rückt nun wirklich näher

Der Bahnwunsch erfüllt sich endlich: In gut einem Jahr wird die Fahrt in Bayerns Metropole eine Stunde kürzer.

Peter Hummel

«Das Allgäu ist – neben Nordostbayern – das letzte «Dieselnest» in Bayern», flachst Matthias Neumaier, Projektleiter ABS 48, Ausbaustrecke München–Lindau. In der Tat gibt es im ganzen Allgäu noch keine elektrische Bahnlinie; insbesondere die beiden Transversalen, die Flachbahn über Memmingen und die Bergstrecke über Kempten, müssen mit Dieseltriebfahrzeugen bedient werden, weil der Fahrdrat ab München nur bis Geltendorf reicht. Ab Dezember 2020 kommt endlich die lang erwartete Verbesserung: Auf der Strecke Lindau–Memmingen–München wird auf der letzten Fernverkehrslinie in Bayern der elektrische Betrieb aufgenommen.

Die Geschichte des Allgäu-Ausbaus ist eine Geschichte der Versprechungen und Verströbungen. Schon seit der Einstellung des TEE-Zugs Bavaria Zürich–München 1977 wird von einer Beschleunigung der Fahrzeiten gesprochen; von 2001 bis 2003 bringt der deutsche Diesel-ICE vorübergehend mindestens eine Komfortsteigerung – allein, die 4:07 Stunden des TEEs bleiben bis heute unerreicht.

Langer Plan – forciertes Bau

2009 endlich wird zwischen der Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik ein Finanzierungsvertrag unterzeichnet, in dem sich die Schweiz zu einer rückzahlbaren Vorfinanzierung von 50 Millionen Euro verpflichtet.

Zusammen mit der Vorfinanzierung des Freistaats Bayern ist damit rund die Hälfte der damals veranschlagten Ausbaumkosten von 210 Millionen Euro sichergestellt. Gleichwohl geht die Hängepartie bis 2015 weiter; die amtliche deutsche Verkehrsprognose von 2011 zeigt nämlich auf, dass die Anzahl der Güterzüge bis 2025 auf täglich über 15 steigen könnte – die kritische Marke, welche Lärmschutzmassnahmen erfordert. Projektleiter Neumaier kann zwar glaubhaft versichern, dass die Allgäu-Strecke aufgrund der Topografie und der langen Überholgleise nie zur befürchteten Gotthard-Zulaufstrecke werden wird, doch um keine langwierigen Einsparungen zu riskieren,

St. Gallen–München in 150 Minuten

In rund einem Jahr sollen der Ausbau und die Elektrifizierung der Allgäustrecke fertiggestellt sein und Testfahrten mit dem ETR 610 der SBB aufgenommen werden. Dieser siebenteilige Neigezug (derzeit im Italienverkehr via Gotthard und Simplon eingesetzt) soll ab Dezember 2020 mit sechs Kurspaaren im Zweistundentakt zwischen Zürich und München verkehren, ab St. Gallen von 8.32 bis 20.32 Uhr. Allerdings besteht über Mittag vorläufig noch eine Taktlücke, für welche die SBB aber bereits eine besondere Verbindung an-

werden 25 Kilometer Lärmschutzwände eingeplant.

Mit diesen 100 Millionen Euro Mehrkosten sowie den übrigen Verteuerungen ist das Projekt bei 440 Millionen Euro angelangt; in der Endabrechnung soll es jedenfalls bei unter 500 Millionen Euro bleiben.

Zwei halbjährige Streckensperren

So lange es gedauert hat, so forciert erfolgt ab März 2018 der Bau: Er wird nämlich entgegen der üblichen DB-Praxis etappenweise in Angriff genommen, noch ehe für alle 20 Planfeststellungsabschnitte die Baurechte erteilt waren. Und der ambitionierte Zeitplan von zweieinhalb Jahren ist nur möglich dank

zwei halbjähriger Streckensperren: 2018 rund 100 Kilometer zwischen Geltendorf und Leutkirch, und von April bis Oktober 2019 40 Kilometer zwischen Aichstetten und Hergatz. Zusätzlich ist diesen Sommer das Teilstück Lochau–Lindau-Insel sieben Wochen für den Zugverkehr gesperrt.

«Mit der Aufstellung von Masten und dem Spannen des Fahrdraths ist es eben überhaupt nicht getan», erläutert Neumaier die massiven Streckenunterbrüche. «Wir machen praktisch auf jedem Meter etwas, um die Ausbaulinie gleich zu einer modernen Strecke zu ertüchtigen.» Zu den wichtigsten Bauarbeiten gehört der Ersatz von drei Brücken aus der

Gründungszeit, Gleisabsenkungen bei 10 Strassenbrücken und Anhebung von fünf Brücken zur Erreichung der lichten Höhe für die Oberleitung, der Bau eines Umrichterwerks und der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe. Und immerhin 3560 Masten gilt es zu setzen, zur Landschaftsschonung teilweise per Helikopter. Durch den Streckenausbau, die Elektrifizierung und das bogenschnelle Fahren mit Neigetechnik lässt sich auf der 155 Kilometer langen Ausbaustrecke zwischen Geltendorf und Lindau die Fahrzeit um 40 Minuten verkürzen.

Neue Bahnhofshierarchie in Lindau

Das wichtigste Baulos besteht im Raum Lindau, wo DB Netz nicht weniger als 21 Baumassnahmen durchführt; sieben wichtige Projekte wie Strassenunterführungen werden allein in der gegenwärtigen Totalsperre bis zum 9. September realisiert. Zu den markantesten Arbeiten gehört die Wiedererweckung des einstigen Bahnhofes Lindau-Reutin zum neuen Durchgangsbahnhof mit vier Bahnsteigkanten für vier Strecken. Bei der Betriebsaufnahme im Dezember 2020 wird zwar noch das Bahnhofsrelikt von 1872 stehen; für ein neues Gebäude sucht die DB einen Investor. Regiozüge und Busse werden ab hier die Anschlüsse von den Eurocitys zum Inselbahnhof gewährleisten. Der Inselbahnhof muss aufgrund von Bürgerentscheiden weiter bedient werden, allerdings nur noch in kleinem Umfang als Bahnhof.

«Die Elektrifizierung der Allgäubahn kommt 10 Jahre zu spät.»

Armin Weber
Leiter Internationaler
Personenverkehr SBB AG