

Die Schweiz hört nicht in Winterthur auf! : St. Gallen im regionalen und überregionalen Verkehr

Autor(en): **Kesselring, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1983)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948480>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Schweiz hört nicht in Winterthur auf!

St. Gallen im regionalen und überregionalen Verkehr

Wenn auch der Verkehr nicht der «Vater aller Dinge» sein kann, so ist seine umfassende Bedeutung für Staat, Volk und Wirtschaft doch erst in den letzten Jahrzehnten in der vollen Bedeutung erkannt worden. Bezeichnend hierfür mag sein, dass auch in der dem allgemeinen Geschehen gewidmeten «Gallusstadt» nach dem vorwiegend auf den innerstädtischen Verkehr ausgerichteten Artikel von Stadtmann Dr. Christen im vorangehenden Jahrbuch nunmehr in dieser neuesten Ausgabe einige Betrachtungen zur Stellung der Stadt St. Gallen im regionalen und überregionalen Verkehr folgen. Diese Schwergewichtsverlagerung in der – positiven und negativen! – Bewertung der verkehrsmässigen Aktivitäten fliesst aus der gewachsenen Erkenntnis, dass der Verkehr letzten Endes die Grundlage jeder wirtschaftlichen Aktivität, ja in seinem universellen Charakter die Voraussetzung jeder Zivilisation ist. Er übt einen entscheidenden sozialen und wirtschaftlichen Einfluss aus auf die Besiedlung einer Region, das Wachstum der Städte, die Standortwahl der Industrien, die Absatzmärkte usw. und wird in neuerer Zeit auch vermehrt in seinen Zusammenhängen erkannt und gewertet bei den Problemen der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Energieversorgung.

Allgemein haben deshalb Volksgemeinschaft und die sie vertretenden Instanzen ein grosses Interesse an einem gut funktionierenden und rational betriebenen Verkehrssystem. Dieses soll im umfassenden Sinne folgende Aufgaben erfüllen:

- Erhöhung der Chancengleichheit von Regionen und Volksgruppen
- Ermöglichung freier Wahl von Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsorten in den Schranken der Raumplanung

- Förderung einer ausgewogenen Siedlungsstruktur (Standortplanung) und einer sparsamen Nutzung des Bodens
- Vermeidung untragbarer Umweltbelastungen
- Gewährleistung eines unverfälschten Wettbewerbs, soweit dies ohne Fehlinvestitionen und Vernachlässigung berechtigter Ansprüche der allgemeinen Wohlfahrt möglich ist

Damit ist auch hervorgehoben, dass dem Verkehrssystem vor allem eine dienende Rolle im Hinblick auf diese übergeordneten Zielsetzungen zukommt. Es entspricht damit sozusagen dem Blutkreislauf im Körper und hat so die Voraussetzungen für jene Entwicklungsimpulse zu schaffen, wo die Raumplanung dies für sinnvoll hält. In diesem Sinne ist der Verkehr eine wichtige Steuergrösse für die Prosperität der «Gallusstadt».

Was ist erreicht worden, was ist anzustreben?

Noch vor wenigen Jahren konnte man seitens der St.Galler gegenüber andern Miteidgenossen die Klage hören, dass für diese die Schweiz in Winterthur aufhöre. Diese tatsächliche oder vermeintliche Abgeschlossenheit gegenüber den wirtschaftlichen und politischen Zentren unseres Landes ergab sich aus der peripheren Lage, die besonders während der Jahre des letzten Weltkriegs nachteilig spürbar war. Demgegenüber sind nun aber in den letzten Jahren in der regionalen und überregionalen Verkehrsbedienung von St.Gallen in einem Ausmass Fortschritte erzielt worden, dass im Vergleich zu andern schweizerischen Regionen sowohl im privaten Verkehr wie im öffentlichen Verkehr eher von einer grösseren Verkehrsgunst gesprochen werden kann. Der erfreuliche Stand der nachstehend summarisch wiedergegebenen Verbesserungen darf einer vorbildlichen Zusammenarbeit der städtischen Behörden mit den Vertretern der verschiedenen Verkehrsinteressen zugeschrieben werden, die im «verkehrsökumenischen» Sinne stets das Gesamtwohl der städtischen Gemeinschaft anstrebten.

Die Verkehrsstatistik 1980 hält fest, dass in der Schweiz der Leistungsanteil der Bahnen am gesamten Personenverkehr vom Jahre 1950 mit 50,7 auf 12,7% zurückfiel und im Güterverkehr der Anteil der Schiene 1980 nur noch 50,7% betrug, wäh-

rend diese Quote im Jahre 1950 noch rund 70% ausgemacht hatte. Das für diese Entwicklung massgebende erhöhte Mobilitätsbedürfnis, die Steigerung der Einkommen sowie die Verbesserung des Strassennetzes haben auch in der Region St. Gallen zu einer fortgesetzten Verschiebung des Verkehrsanteils zugunsten der Strasse geführt. Um so bedeutsamer ist die Tatsache, dass im Ausbau des kantonalen und kommunalen Strassennetzes in den letzten Jahren weitere wesentliche Fortschritte möglich waren. Demgegenüber lässt die von der städtischen Nationalstrasse SN 1 erhoffte Entlastung des lokalen Strassenverkehrs noch längere Zeit auf sich warten, da deren Fertigstellung trotz behördlichen Anstrengungen kaum vor 1986 möglich sein dürfte. Wenn damit – obschon mit nachteiliger Verzögerung – in bezug auf diese dringlich notwendige Stadtumfahrung eine Lösung in Sicht ist, so kann in bezug auf die Parkierungsverhältnisse in der Stadt St. Gallen noch nicht von einer optimalen Situation gesprochen werden.

Hier zeichnet sich jedoch vielleicht eine neue Entwicklung ab, die im Sinne des Park-and-Ride-Systems im Interesse menschlicherer Strassenverkehrsverhältnisse und wirtschaftlicher Überlegungen unter anderem der City-Geschäfte, der OLMA usw. wesentliche Verbesserungen versprechen könnte. So sehen die neuesten Vorlagen für eine verfassungsmässige Neuregelung der Treibstoffzölle unter anderem eine Erweiterung des Katalogs der dadurch zu finanzierenden Zwecke vor. Da bei der Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Vorschlägen der eidgenössischen Räte wie der interessierten Verkehrsverbände übereinstimmend die Finanzierung von Massnahmen zur Entlastung der Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs vorgesehen werden soll, ist es naheliegend, sich hier der Park-and-Ride-Projekte zu erinnern, die auch für die Stadt St. Gallen strassenseitige Verkehrsverbesserungen versprechen, die jedoch in früheren Jahren vor allem aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden mussten. Erwähnt sei hier nur das im Jahre 1969 vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene Vorprojekt für den Bau einer zweistöckigen Parkgarage für ca. 560 Autos über den Gleisen des Hauptbahnhofs St. Gallen (anstelle des Hallendaches) und eine Überdeckung der Gleisanla-

gen des Bahnhofs St.Gallen-St.Fiden zur Schaffung zahlreicher Parkplätze in unmittelbarer Nähe des OLMA-Areals. Derartige Projekte im Interesse der Verdünnung des städtischen fliessenden und ruhenden Verkehrs haben in neuerer Zeit auch deshalb vermehrte Chancen einer Verwirklichung erhalten, als die Bahnen die für sie damit zusammenhängenden mehrfachen Vorteile ebenfalls besser erkannt haben.

Können derartige Verbesserungen bei den Parkierungsproblemen eine Milderung der nachteiligen Erscheinungen des übersteigerten privaten Motorfahrzeugverkehrs bewirken, so dient diesem Zweck jedoch vor allem eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und eine damit anzustrebende Verschiebung des «Modal split» zugunsten der öffentlichen Verkehrsträger. Und hier darf nun erfreulicherweise festgestellt werden, dass gerade im regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr zugunsten der Stadt St.Gallen in den letzten Jahren wesentliche Verbesserungen möglich geworden sind; einige hievon seien nachfolgend summarisch erwähnt:

Hauptträger des öffentlichen Verkehrs nach und von der Stadt St.Gallen sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit ihrer Hauptlinie Zürich–Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach und der Regionallinie Weinfelden–Sulgen–Gossau–St.Gallen. Die seit dem 23. Mai 1982 (Einführung des Taktfahrplans) in der Regel im Stundenrhythmus angebotenen schnellzugsmässigen Verbindungen auf der Hauptstrecke haben ab 1. Juni 1980 noch eine wesentliche Aufwertung erfahren durch den direkten Anschluss an den interkontinentalen Flughafen Zürich-Kloten, der der Stadt St.Gallen den qualifizierten Anschluss an die weite Welt sichert. Zudem werden verschiedene im Ausbau befindliche Stationen und Streckenabschnitte dieser wichtigsten Verkehrsverbindung bald höhere Fahrgeschwindigkeiten gestatten; erwähnt sei hier lediglich der im Gang befindliche Ausbau der Station Flawil mit Zwischen-

Rechts: Mit der ständig verbesserten Verkehrserschliessung konnte die Stadt St.Gallen noch enger als bisher mit den übrigen Gebieten unseres Landes und darüber hinaus mit der ganzen Welt verbunden werden. Somit wurde ein wichtiger Schritt zum menschlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Kontakt mit der «Aussenwelt» verwirklicht. (Foto: Karl Künzler)





perron. Im Bau befindet sich ferner das neue Zentralstellwerk Rorschach, und bald wird mit dem Bau einer neuen elektrischen Stellwerkanlage im Bahnhof St.Gallen-St.Fiden samt Gleisverlängerung begonnen werden. Die im Frühjahr 1982 erfolgte Inbetriebnahme der Doppelspurinsel Galgentobel-Mörswil kann leider nur als eine erste Etappe der wohl erst in einer ferneren Zukunft möglich werdenden erwünschten durchgehenden Doppelspur der Strecke St.Gallen-St.Fiden-Rorschach bezeichnet werden! Diese Ausbaulücke ist um so nachteiliger, als auf dieser Strecke auch die verspätungsanfälligen Züge München-St.Gallen-Zürich verkehren. In bezug auf die internationalen Zugverbindungen ist im übrigen bemerkenswert, dass mit Inkrafttreten des Taktfahrplans im Sommerabschnitt nunmehr direkte Wagen von St.Gallen über Romanshorn nach Konstanz-Stuttgart und umgekehrt verkehren.

Im mittelfristigen Bauprogramm der SBB ist für den Hauptbahnhof St.Gallen ein neues Zentralstellwerk und Fernsteuerzentrum vorgesehen. Damit im Zusammenhang könnte auch die Erstellung eines weiteren Perrons (IV) aktuell werden, der seinerseits vom bereits seit Jahren diskutierten Projekt eines neuen Postverteilzentrums abhängen dürfte, für dessen Standort unter anderem das alte Lokomotivdepot im Westen der Bahnhofanlage in Aussicht genommen worden ist. Diese Projektstudien haben mit dem wahrscheinlich notwendig werden den Neubau der St.Leonhard-Brücke auch den Ausbau der Strassenverbindungen im Bereich Kreuzbleiche zur neuen Nationalstrasse SN 1 sowie allenfalls die vorgängig erwähnten Parkierungsmöglichkeiten über den Gleisanlagen zu berücksichtigen.

Die Bedeutung der Privatbahnen und der Reisepost für die Stadt

Von erheblicher Bedeutung ist für St.Gallen auch der von den Regionalbahnen bewältigte öffentliche Verkehr. Im ein-

Links: Bei den Privatbahnen konnten in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte im Ausbau der Infrastruktur und des Fahrzeugparkes verzeichnet werden. Bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurden in diesem Jahr sechs dreiteilige Pendelzüge modernster Bauart in Betrieb genommen. (Foto Gross)

gangs erwähnten Beitrag von Stadtammann Dr. Christen in der «Gallusstadt 1982» wurden die entsprechenden jährlichen Transportleistungen von und nach St.Gallen wie folgt beziffert:

– Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)	3 000 000 beförderte Personen
– Trogenerbahn (TB)	850 000 beförderte Personen
– St.Gallen-Gais-Appenzell- Altstätten-Bahn (SGA)	750 000 beförderte Personen

Auch bei diesen Privatbahnen konnten in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte im Ausbau von Infrastruktur und Fahrzeugpark verzeichnet werden, und es gewährleistet der ab 23. Mai 1982 wirksame Taktfahrplan ein verbessertes Leistungsangebot. Für die BT im besonderen seien infrastrukturmässig in unmittelbarer Nähe der Stadt St.Gallen der Neubau der Bruggwaldbrücke und die Verstärkung des grossen Sitterviadukts vermerkt; ferner sind die Fahrleitungsanlagen durchwegs neu erstellt und ist die Zugsicherung zwecks Verbesserung der Betriebssicherheit eingebaut worden. Schliesslich konnten im Jahre 1982 6 dreiteilige Pendelzüge modernster Bauart in Betrieb genommen sowie die Projektierung und Finanzierung von 8 neuen Umrichterlokomotiven eingeleitet werden.

Im Rahmen der regionalen öffentlichen Verkehrsbedienung kommt schliesslich im Raum St.Gallen den zahlreichen Reisepostlinien eine wesentliche Bedeutung zu, die in dichtem Fahrplan mit bequemen Autobussen grosse Verkehrsmengen bewältigen. Auch hier sind die Bemühungen um ständige Verbesserungen der Bedienung der reisenden Kundschaft deutlich spürbar, sind doch z.B. mit der Einführung des Taktfahrplans die fahrplanmässigen Leistungen auf den Kurslinien der Reisepost in der Region St.Gallen um jährlich rund 100 000 km erhöht worden.

Ungleiche Behandlung durch den Bund

Die in den letzten Jahren möglich gewordene verkehrsmässige Aufwertung von St.Gallen im regionalen und überregionalen Verkehr soll nicht verkennen lassen, dass auch auf diesem Gebiet noch einige Probleme einer objektiven Lösung zuge-

führt werden sollten. Unter anderem trifft dies zu auf die Belastung des städtischen Finanzhaushalts aus den Beiträgen zur Deckung von Investitionsaufwendungen und Rechnungsfehlbeträgen der erwähnten Privatbahnen, die weitgehend auf den fortbestehenden «Systemzwiespalt» zwischen SBB- und Privatbahn-bedienten Gebieten zurückzuführen sind. Eine vergleichsweise analoge Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Privatbahnen durch den Bund wie für die SBB könnte diesbezüglich eine erwünschte Milderung der städtischen Zahlungen ermöglichen. Ferner vermag aus Gründen rechtsgleicher Behandlung nicht zu befriedigen, dass die Stadt St.Gallen (670 m ü.M.) bisher aus der sogenannten Tarifannäherung ausgeschlossen blieb, während z.B. die Stadt Chur (585 m ü.M.) für Fahrten auf der Rhätischen Bahn Nutzniesser der damit gewährten Tarifverbilligung durch den Bund ist. (Gemäss Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 bezweckt «die Annäherung stark überhöhter Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der SBB, die wirtschaftliche Entwicklung geografisch oder aus andern Gründen benachteiligter Landesgegenden zu fördern».)

Stellen sich aufgrund dieser Beispiele somit auch in Zukunft für die Stadt St.Gallen weiterhin zu lösende Aufgaben in bezug auf die Förderung des regionalen und überregionalen Verkehrs, so dürfen dennoch die in rückliegender Zeit diesbezüglich möglich gewordenen Fortschritte als beachtlich bezeichnet werden. Während der Stadtgründer Gallus in St.Gallen die Abgeschiedenheit suchte, hat für diese brückenreiche Stadt die skizzierte günstige Entwicklung der Verkehrsverbindungen nach allen Richtungen «Brückenschläge» ermöglicht und damit auch zur Mehrung des allgemeinen Wohlstandes geführt. Die erwähnten wesentlichen Verbesserungen der Verkehrerschliessung haben aber auch dazu beigetragen, dass die Stadt St.Gallen sich eng mit den übrigen Gebieten des Landes und darüber hinaus mit der ganzen Welt verbunden fühlen darf. Damit ist es der Stadt St.Gallen noch intensiver als früher vergönnt, ihre Beiträge zum gesamten menschlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu leisten.