

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 14 (2001)

Artikel: Chancen und Grenzen der regionalen Verkehrspolitik : Überlegungen zur notwendigen grundlegenden Erneuerung der Rheintallinie
Autor: Zwingli, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893057>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Chancen und Grenzen der regionalen Verkehrspolitik

Überlegungen zur notwendigen grundlegenden Erneuerung der Rheintallinie

Walter Zwingli, Rheineck

5

Der öffentliche Verkehr (öV) – was ist das? Landläufig und für «Normalverbraucher» scheint diese Frage einfach zu beantworten zu sein: die Alternative zum öffentlichen Verkehr ist der Individualverkehr mit dem privaten Verkehrsmittel. Diese scheinbar klare Aussage gilt jedoch nur bei stark vereinfachter Betrachtungsweise. In der alltäglichen Verkehrswirklichkeit stellen wir eine Vielzahl von komplizierten Kombinationen fest, die die Grenzen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr weitgehend verwischen. Diese Definition gilt zudem primär für den Personenverkehr, stark eingeschränkt aber auch für den Güterverkehr. Allerdings ist es für verkehrspolitische Probleme, die den Güter- beziehungsweise

Schwerverkehr betreffen, ohnehin zweckmässiger, zwischen Schiene und Strasse als zwischen öffentlichem und Individualverkehr zu unterscheiden.

In der Schweiz verfügen wir über umfangreiche und aussagekräftige Verkehrsstatistiken. Wir könnten also, mindestens wenn wir wollten, wissen, wie sich der Verkehr auf Schiene und Strasse und innerhalb und durch die Schweiz und auch rund um die Schweiz herum abwickelt. Und trotzdem stellen wir die Frage: Wen kümmern diese Zahlen? Im besten Falle dienen sie einigen Verkehrsplanern, verschiedenen Behörden und Verwaltungen und auch einigen Gruppen von politisch interessierten Mitbürgerinnen und Mitbürgern. Der Grossteil der am Verkehr teilhabenden Mitmen-

schen beurteilt «seine» Verkehrssituation weitgehend von seiner Haustüre aus. Die für gute Verkehrslösungen Verantwortlichen aber stehen vor der schwierigen Aufgabe, aus diesen von der Haustüre aus gestellten Verkehrsbegehren die der «Mehrheit» dienenden guten Lösungen herauszufiltern.

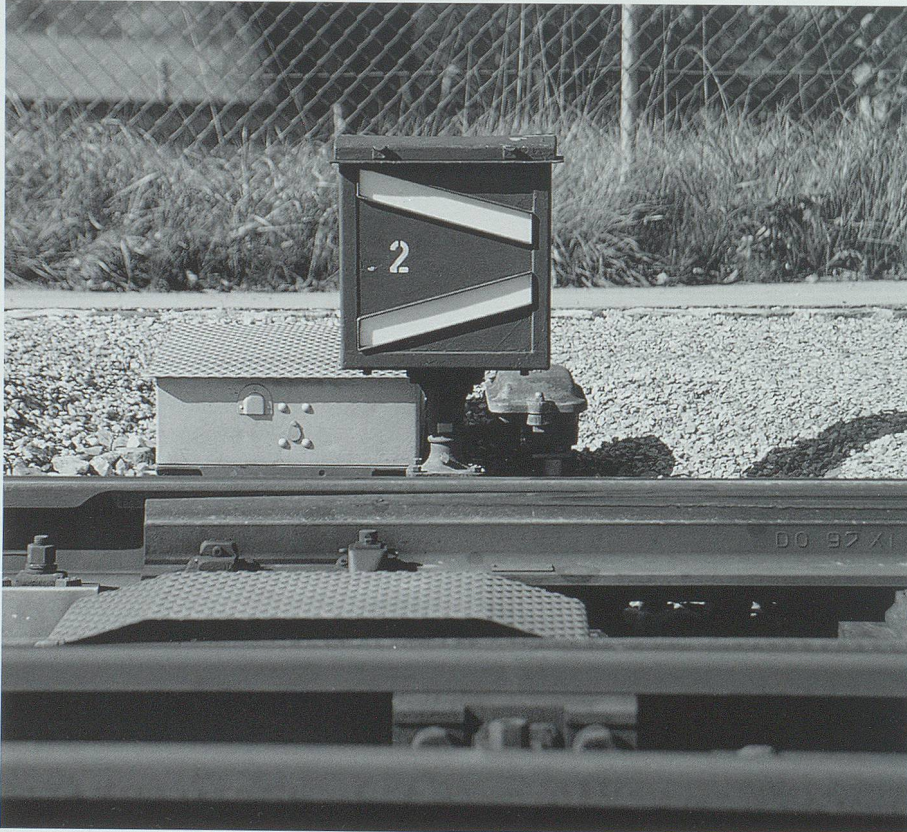
Nach Fahrplanwechseln steigt jeweils die Flut der Leserbriefe zum Verkehr derart an, dass man meinen könnte, der neue Fahrplan habe nur Unzufriedene «produziert». Natürlich provozieren diese Leserbriefe immer wieder die heisse Frage: Wie viele sind es in Wirklichkeit, die vom neuen Fahrplan profitieren beziehungsweise benachteiligt sind? Zudem gesellt sich zu dieser ersten Frage immer auch eine zweite: Wie können die Begehren der wirklich Benachteiligten wenigstens beim nächsten Fahrplanwechsel berücksichtigt werden?

Diese wenigen, hauptsächlich aus dem Personenverkehr stammenden Beispiele zeigen uns, dass Verkehrspolitik recht hohe Ansprüche stellt. Dabei haben wir im bisher Gesagten weder die individuellen noch die öffentlichen Kostenfolgen noch die mit dem Verkehr verbundenen Umweltbelastungen (Abgase und Lärm) und Chancen (zum Beispiel die Ermöglichung der dezentralen Besiedlung des Landes) zur Diskussion gestellt.

Drei erste Folgerungen können aus dem bisher Gesagten gezogen werden:

1. Uns stehen im Ganzen gesehen leistungsfähige Verkehrssysteme auf Strasse, Schiene und in der Luft zur Verfügung.
2. Durch weitere Verbesserungen ist vor allem die Störungsanfälligkeit (Unfälle und Staus auf den Strassen und Stromausfälle und Fahrleitungs- und Stellwerkstörungen bei den Bahnen) zu vermindern.
3. Weitere Verbesserungen im Verkehrsablauf sind viel mehr als früher auf das sachkundige Mitdenken und Mitwirken grösserer Teile der betroffenen Bevölkerung angewiesen.

Weichenstellungen sind nötig: Ohne mutige Entscheide ist die richtige Schiene in die Zukunft nicht zu finden. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.



Verkehrspolitik – «von oben» oder «von unten»?

Werfen wir zunächst einen Blick auf die heutigen verkehrspolitischen Strukturen, obwohl diese in den vergangenen Jahren massiv verändert wurden. Unsere politischen Strukturen mit der Gliederung in Volk, Gemeinden, Kantone und Bund sind hierarchisch aufgebaut und für die Gewaltentrennung zudem auf den entsprechenden Stufen in gesetzgebende, gesetzvollziehende und richterliche Gewalt unterteilt. Eine ähnliche Gliederung finden wir ebenfalls im verkehrspolitischen Bereich.

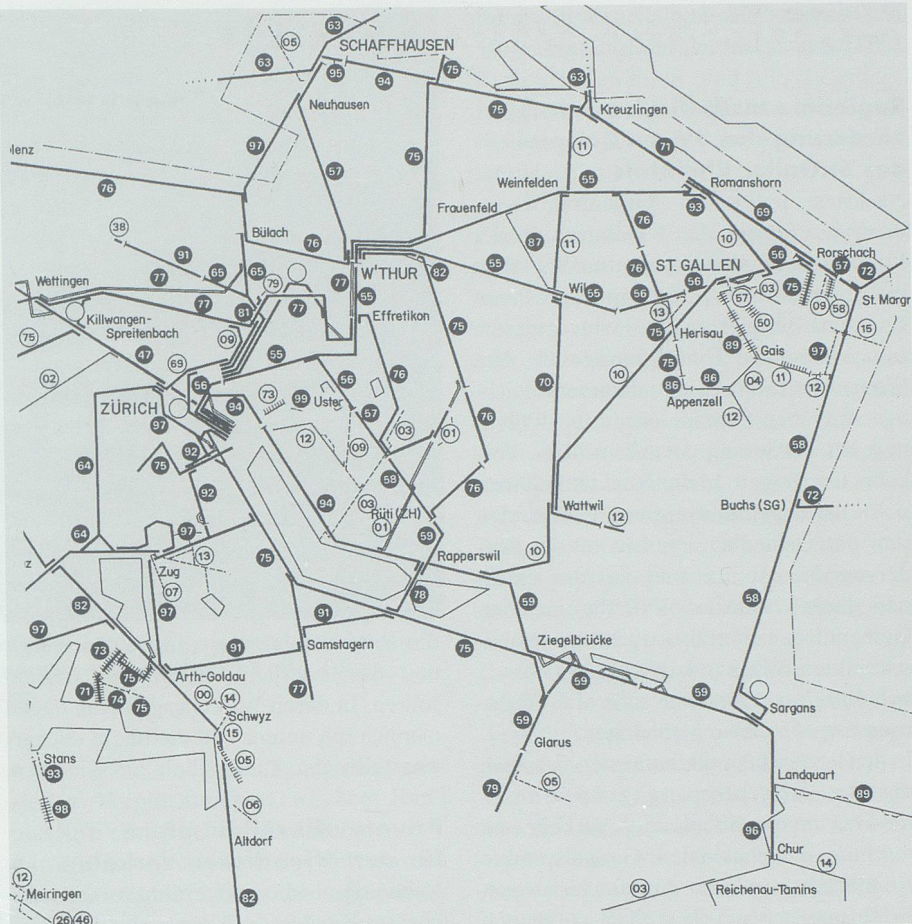
Die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Bundesebene

Auch in der Verkehrspolitik sind auf Bundesebene der National- und der Ständerat für die gesetzlichen Rahmenbedingungen zuständig. Beispiele aus den letzten Jahren für entsprechende Beschlüsse aus der Verkehrspolitik sind:

- der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland vom 6. September 1996 über die «Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur Neat»;
 - der Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) vom 20. März 1998;
 - das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (Volksabstimmung vom 27. September 1998: Ja: 1355 735, Nein: 1014 370);
 - der Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998 (Volksabstimmung vom 29. November 1998: Ja: 1 104 235, Nein: 634 711).
- Für die Realisierung dieser Beschlüsse ist der Bundesrat, besonders das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), verantwortlich. Diesem Departement ist als Stabsstelle für Fragen des öffentlichen Verkehrs das Bundesamt für Verkehr (BAV) angegliedert.

Organisation der Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Kantonen

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bestehen in den meisten Kantonen ähnli-



Das Schienennetz der Ostschweiz. Die Zahlen geben das Jahr der Betriebsaufnahme an. Darstellung aus «Schienennetz Schweiz», Bern 1980.

che Strukturen wie beim Bund. Am Beispiel des Kantons St. Gallen dargestellt, ist auch für die Gesetzgebung bei öV-Problemen die gesetzgebende Behörde – der Grosse Rat – zuständig. Dies selbstverständlich nur soweit, als die Gesetzgebungskompetenz nicht durch Bundesrecht eingeschränkt ist. Beispiele sind:

- das kantonale Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 25. September 1988;
 - das kantonale Einführungsgesetz zum Eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971;
 - das II. Nachtragsgesetz vom 9. Januar 1997 sowie dazu
 - die entsprechenden Verordnungen.
- Zuständig für den Vollzug ist der Regierungsrat, konkret das Volkswirtschaftsdepartement, dem analog der Organisationsform beim Bund das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Tourismus angegliedert ist.

Zusätzlich zu dieser «offiziellen» Behördenorganisation werden Fragen des öffentlichen Verkehrs regelmässig auch im

Rahmen der Ostschweizer Regionalkonferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs – Mitglieder sind die Kantone Glarus, Schaffhausen, beide Appenzell, St. Gallen, Graubünden und Thurgau – diskutiert und zu entsprechenden Stellungnahmen an die Bundesbehörden und an die Öffentlichkeit verarbeitet.

Auch über die Landesgrenzen hinweg bestehen ähnliche Konsultativorgane:

- Die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK). Mitglieder sind die Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, beide Appenzell und neu Zürich, das Fürstentum Liechtenstein und die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern.

- Die Arge-Alp (Arbeitsgemeinschaft Alpenländer). In ihr arbeiten elf Regionen in den vier Ländern Deutschland, Österreich, Italien und Schweiz (Kantone Graubünden, Tessin und St. Gallen) grenzüberschreitend zusammen, um Probleme des Alpenraumes zu bearbeiten und zu lösen. Gegründet wurde die Arge-Alp am

12. Oktober 1972; St.Gallen stellt ab Juli 2000 für zwei Jahre das Präsidium.¹

Regionale Institutionen zur Förderung des öV am Beispiel des St.Galler Rheintals

Nächstes politisches Organisationselement für Fragen des öV unterhalb der Kantonsebene sind im Kanton St.Gallen die politischen Gemeinden. Ihnen sind zum Beispiel im II. Nachtragsgesetz zum kantonalen Einführungsgesetz zum Eidgenössischen Eisenbahngesetz wichtige Aufgaben (Kompetenzen und Pflichten) zur Förderung des öffentlichen Verkehrs übertragen. In der Realität befassen sich allerdings die einzelnen Gemeinden sehr unterschiedlich intensiv mit der Förderung des öV. Das mag mit der unterschiedlichen Nähe des öV für die einzelnen Gemeinden, sicher aber auch mit der beschränkten Wirksamkeit von Vorstössen von einzelnen Gemeinden für die Förderung ihres öV zusammenhängen.

In den letzten Jahren kümmern sich auch die Regionalplanungsgruppen intensiver um den öffentlichen Verkehr und machten die regionalen Gesichtspunkte ein Stück weit geltend. Aus den bisherigen Erfahrungen beurteilt stossen aber auch die Aktivitäten der einzelnen Regionalplanungsgruppen an Grenzen: im St.Galler Rheintal sind drei Regionalplanungsgruppen tätig (Rorschach, Rheintal und Werdenberg). Obwohl der Übergang bestimmter Aspekte der Förderung des öffentlichen Verkehrs von der einzelnen Gemeinde an die betreffende Regionalplanungsgruppe wesentliche Fortschritte brachte, war die Wirkung beschränkt, weil die Begehren der einzelnen Regionalplanungsgruppen zu oft ohne Konsultationen und hin und wieder sogar in Opposition zur Nachbarregion gestellt wurden. Den kantonalen Behörden und erst recht der beteiligten Bahngesellschaft, der SBB AG, fiel es unter diesen Umständen leichter, «eigene» Lösungen durchzubringen!

Die Diskussion neuer, zweckmässigerer Verwaltungsstrukturen zwischen Kanton und Gemeinden wurde ja bekanntlich auch bei der Beratung der neuen st.gallischen Verfassung zum wichtigen Thema.²

Die Diskussionen um die Verlegung des Arlberg-Express von der bisherigen Strecke Zürich–Sargans–Buchs–Feldkirch–Arlberg–Wien auf die Linie Zürich–St.Gallen–Bregenz–Feldkirch–Arlberg–Wien haben bisher ein wichtiges Ergebnis ge-

bracht: Die beteiligten Regionalplanungsgruppen erkannten im Frühjahr 2000, dass die Rheintallinie (St.Gallen)–St.Margrethen–Buchs–Sargans mit ihren nationalen und internationalen Bahnverzweigungen (Rorschach: Bodensee; St.Margrethen: Bregenz und Wolfurt; Buchs: Wolfurt und Feldkirch) und den zahlreichen abzweigenden Buslinien die zukünftige Planungseinheit werden muss.³

So «gründeten» die beiden Regionalplanungsgruppen Rheintal und Werdenberg, zusammen mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und der Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg, eine gemeinsame Verkehrskommission. Diese Lösung ist als erfreulicher Fortschritt und verheissungsvoller Anfang zu werten. Ich bin allerdings der Meinung, dass zur wirklichen Betreuung der Rheintallinie auch die Regionalplanungsgruppen Rorschach und Sarganserland einbezogen werden sollten. In deren Wirkungsgebieten liegen nämlich die untere und die obere «Scharnierstelle» der Rheintallinie.⁴

Private «Einzelkämpfer» für den öffentlichen Verkehr

Neben den bisher aufgezählten Institutionen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden beziehungsweise Regionen setzt sich auch eine schwer abschätzbare Zahl privater Einzelkämpfer für den öffentlichen Verkehr ein.

Welches sind die konkreten Anreize und Motive für ihr Handeln? – In vielen Fällen mögen nüchterne Vorteilserwartungen hinter dem Entstehen für den öffentlichen Verkehr stehen. Man ist vielleicht des zunehmenden Stresses auf der Strasse überdrüssig geworden; oder man «gewinnt» Zeit durch das Arbeiten während der Bahnfahrt. Daneben aber liefern auch ideelle und emotionale Gründe Anreiz für die Benützung und für das verkehrspolitische Engagement zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs: Man benützt Bahn und Bus, um die Umwelt zu schonen, oder man hat über Verwandte oder Bekannte Kontakt mit Bähnern und der Bahn, oder man ist einfach fasziniert von «unserer» Bahn und ihrer modernen Technik.

Ich schätze die Bedeutung all dieser Einzelkämpfer und ihrer Motive sehr hoch ein. Aber auch die Institutionen und Amtsstellen des öffentlichen Verkehrs tun offensichtlich gut daran, ihre Freunde im «Volk» ebenfalls positiv einzuschätzen und deren Anliegen ernst zu nehmen!

Wir haben bereits festgestellt, dass eine zeitgemässe Verkehrspolitik an alle Beteiligten hohe Anforderungen stellt. Das gilt natürlich auch für die Benützer und Freunde des öffentlichen Verkehrs. Der Wille zum Mitreden wird noch wertvoller, wenn er durch Sachkenntnis und Mitdenken unterstützt wird. Die heutigen Bahn- und Busunternehmungen bieten eine wahre Fülle von Informationen an. Wer weiteren Appetit verspürt, kann sich zusätzliche Informationen beschaffen und wird dabei bald merken, dass er als sachkundiger Gesprächspartner besonders geschätzt wird. Mit Sachkenntnis gepaarte Verkehrswünsche haben zudem grössere Chancen, erfüllt zu werden.

Die Verkehrspolitik der Bahn- und Busverwaltungen

Es gab zweifellos Zeiten, in denen Bähnler und Bahnverwaltungen (analog auch das Personal von Busbetrieben) recht unwirsch mit weniger «pflegeleichten» Kunden umsprangen. Und in zahlreichen Büros dieser Verwaltungen wollte «man» möglichst ungestört Bahn oder Bus fahren. Ich kann mich aus meiner Bubenzzeit vor 60 bis 70 Jahren, als ich mit meiner Mutter Eisenbahn fahren durfte, an einen bestimmten Kondukteur erinnern, der seinen Kunden in Sachen Demut vor Amtspersonen allerhand abverlangte. Unterdessen sind derartige «Kontaktpersonen» zwischen Bahn und Reisenden längst ausgestorben.

Die Bahnstrukturen vor der Bahnreform

Wir beleuchten diese Fragen am Beispiel der SBB. Sie ist für den Bahnbetrieb im St.Galler Rheintal zuständig.

Die früheren Organisationsstrukturen der SBB waren stark geprägt durch die Dominanz der Generaldirektion in Bern und der drei angegliederten Kreisdirektionen in Lausanne (Kreis I), Luzern (Kreis II) und Zürich (Kreis III). Obwohl mindestens die drei Kreisdirektionen in der Regel bemüht waren, mit den betreffenden Kantonen gute Verbindungen zu pflegen, fehlte jener Organisationsstruktur für verschiedene Problemlösungen die erforderliche Kundennähe. Trotzdem konnten auch mit diesen Strukturen bedeutende «Würfe» realisiert werden. Zu erinnern ist an die Einführung der schnellen und komfortablen Intercity-Züge im Jahr 1982 auf (anfänglich) gewissen Hauptlinien, an die Einführung des Takt-Fahrplans, ebenfalls



Bei der Suche nach Regelungen für eine regionale Verkehrspolitik sind Lösungen «von unten» gefragt. Der Bahnhof Oberriet – als noch nicht alle Züge vorbeifahren. Bild: Kuno Bont, Werdenberg.

1982, mit stündlich wiederkehrenden gleichen Abfahrtszeiten und wesentlich verbesserten Anschlüssen, und schliesslich an die Planung von Bahn und Bus 2000. Im Nachhinein musste allerdings das ambitionierte und weit in die Bahnzukunft vorstossende Programm Bahn und Bus 2000 namentlich aus Kostengründen an verschiedenen Stellen schmerzlich zurückgestutzt werden. Dadurch wurden mehrere wichtige Versprechen regelrecht «vom Winde verweht», zum Beispiel der Doppelspurausbau auf der Rheintallinie. Vermutlich wird die Verteilung des vorhandenen «Kuchens» für die zweite Etappe von Bahn 2000 weitere Enttäuschungen mit sich bringen!

Die Hauptpunkte der Bahnreform vom 1. Januar 1999

Bei dieser Revision sind für zahlreiche «strategische» Positionen neue Ziele gesetzt worden:

1. Steigerung der Effizienz und Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im öffentlichen Verkehr;
2. Einführung von Wettbewerbselementen im gesamten Bahnsystem;
3. klare Trennung der politischen und unternehmerischen Funktionen;
4. Erweiterung des unternehmerischen Spielraumes der SBB und der konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Die Bahnreform 1999 erweist sich inzwischen bereits als erfolgreich:

- sie brachte eine Bereinigung der finanziellen Verpflichtungen zwischen Bund und SBB (Entschuldung der SBB);
 - in der Geschäftsleitung der SBB wurden klare Strukturen (Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur) geschaffen;
 - an die Stelle der drei Kreisdirektionen traten an der «Front» die Regionalleitstellen;
 - die konsequenten, bahnhofspezifischen Umsatzerhebungen brachten gesunden und fairen Wettbewerb.
- Dazu ein Zahlenbeispiel von Rheineck: Als wir uns 1992 im Zusammenhang mit den Schnellzugshalten intensiver um den Bahnhof Rheineck zu kümmern begannen, erreichte der Jahresumsatz etwa 1,3 Millionen Franken. Mit der Einführung des Rex-Schnellzuges⁵ und der direkten Schnellzüge Basel–Zürich–St.Gallen–St.Margrethen–Buchs–Sargans–Chur und zwei Jahre später des stündlichen Schnellzugshaltes auch in Rheineck stiegen die Jahresumsätze auf 1,6 bis 1,7 Millionen Franken. Ab Juni 1999 (Einweihung der neuen Bahnhofsanlagen, neue Zusammenarbeit mit Reisebüros und trotzdem wesentliche Personaleinsparungen) überschritt der Umsatz innerhalb von zwölf Monaten erstmals die 2-Millionen-Franken-Grenze.
- Zurzeit noch nicht möglich sind Aussagen darüber, wie sich weitere mit der Bahnreform verbundene Änderungen (zum

Beispiel die weitgehende betriebliche Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr) bewähren und die Leistungsfähigkeit und die Flexibilität des Güterverkehrs auf der Schiene verbessern werden.

Die finanzielle «Verstrickung» im öffentlichen Verkehr zwischen Bahn und Kantonen beziehungsweise Gemeinden

Hinter der neuen Lösung, die das kantonale Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahn-Gesetz ab 1997 brachte, steht die Grundidee: Wer öffentlichen Verkehr in Anspruch nehmen will, soll sich an den Kosten beteiligen.

Für die Realisierung bedurfte diese Neuerung zweier wichtiger Grundlagen:

1. des verlängerten, kundennäheren Armes der SBB-Generaldirektion in der Form von Regionalleitern;
 2. der engen Zusammenarbeit zwischen dem Kanton (Amt für öffentlichen Verkehr) und den Gemeinden beziehungsweise den Regionalplanungsgruppen.
- Beim Vollzug des neuen Verfahrens ergaben sich im Zusammenhang mit zwei Bereichen weitere Schwierigkeiten:

- einerseits aus der Einteilung der Züge in a) von der Bahn finanzierten Fernverkehr (EC, IC und IR) und b) von Kanton und Gemeinden mitfinanzierten Zügen und Bussen des Regionalverkehrs;
 - andererseits aus der für die Beitragsfestsetzung wichtigen Bewertung von Haltestellen mit unterschiedlicher Bedeutung.
- Diese notwendigen Unterteilungen führten in der Folge bei Ausbauwünschen (neue Züge oder zusätzliche Halte) zu Problemen. Dazu ein Beispiel: Durch die Verlegung des bisherigen Eurocity (Zürich–Sargans–Buchs–Feldkirch–Arlberg–Wien) muss für die Verbindung Sargans–Buchs–Feldkirch ein Ersatz gesucht werden (IC-Halt in Sargans und Ersatzzüge Sargans–Buchs–Feldkirch). Gelten diese nun als bisherige EC oder als neue Regionalzüge, und wer finanziert diese Züge, weiterhin die Bahn oder neu auch Kanton und Gemeinden?

1 Der Rheintaler, 24. Juli 2000.

2 Vgl. NZZ vom 20. Juli 2000: «Die St.Galler Bezirke als Auslaufmodelle».

3 Vgl. dazu in diesem Beitrag den Abschnitt «Die Rheintallinie – ein besonderes Stück Eisenbahn».

4 Vgl. dazu in diesem Beitrag den Abschnitt «Die Rheintallinie – ein besonderes Stück Eisenbahn».

5 Rex steht für Regional-Express.

Die starre Bewertung von Bushaltestellen (unabhängig von ihrer Bedeutung) führte unterdessen in einzelnen Fällen zur Aufhebung solcher «zu teurer» Haltestellen, weil die betreffende Gemeinde ihren Beitrag verweigerte.

Regionale Verkehrspolitik braucht viel Spielraum für das Mitwirken «von unten»

Die regionale Verkehrspolitik steht im Zentrum dieses Beitrags. Es gilt, den Begriff «regional» den Verfahrensweisen «Verkehrspolitik von oben» und «Verkehrspolitik von unten» gegenüberzustellen – eine Differenzierung, die wichtig ist, weil die beiden Möglichkeiten zueinander in einem engen Zusammenhang stehen.

Nationale oder gar internationale (gleichsam strategische) Verkehrspolitik wird zwangsläufig eher «von oben» geführt werden müssen. Verkehrspolitik in regionalem oder gar lokalem Rahmen lässt hingegen grösseren Spielraum für die Mitwirkung «von unten» offen.

Ich bin klar der Meinung, dass der Spielraum für die «von unten herauf» organisierte Mitwirkung in der Verkehrspolitik grundsätzlich zu begrüßen ist und möglichst gross sein soll. Die «Verkehrsstrategien» auf irgendeinem hohen Olymp sollten durch diese Mitwirkung «von unten» nicht sogleich in Panik geraten. Sie sitzen durch ihren Wissensvorsprung ohnehin am längeren Hebelarm. Aber es dürfte zweckmässig sein, für ein gutes Zusammenspiel «von oben herab» und «von unten herauf» einige Spielregeln zu beachten.

Die früheren Organisationsstrukturen waren eher auf eine Verkehrspolitik «von oben» zugeschnitten. Heute sind zweifellos eher Lösungen «von unten» gefragt. Dies gilt zudem besonders, wenn Regelungen für eine regionale Verkehrspolitik gesucht werden. Was soll für die Zukunft gelten?

Die massgebenden Rahmenbedingungen

Als wichtige Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr sind vor allem die gesetzlichen Grundlagen angesprochen. Diese sind in den letzten Jahren samt und sonders auf dem Boden von grundsätzlichen Auseinandersetzungen zwischen Anhängern des Individualverkehrs und jenen des öffentlichen Verkehrs «gewachsen». Bezogen auf den Güterverkehr lässt sich die gleiche klare Trennung zwischen Verfechtern des Strassen- und solchen des Schienenverkehrs ausmachen.



Die erste auf der Rheintallinie geschlossene Bahnstation: Haag-Gams. Die Stationstafeln sind abmontiert, die Läden bleiben geschlossen. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

Auf der Suche nach wirtschaftlichen und umweltgerechten Lösungen werden wir es uns in Zukunft weniger leisten können, zwar zu wissen, was wir anrichten, aber trotzdem so zu tun, als ob nichts «passiert» wäre!

Wer entscheidet über das «von oben» oder das «von unten»?

Von den gesetzlichen Grundlagen her ist durch den Ersatz der Kreisdirektionen durch Regionalleiter grössere Kundennähe erreicht worden. Damit ist namentlich für die regionale Verkehrspolitik grundsätzlich die Tür für eine gute Zusammenarbeit «von oben herunter» und «von unten herauf» offen.

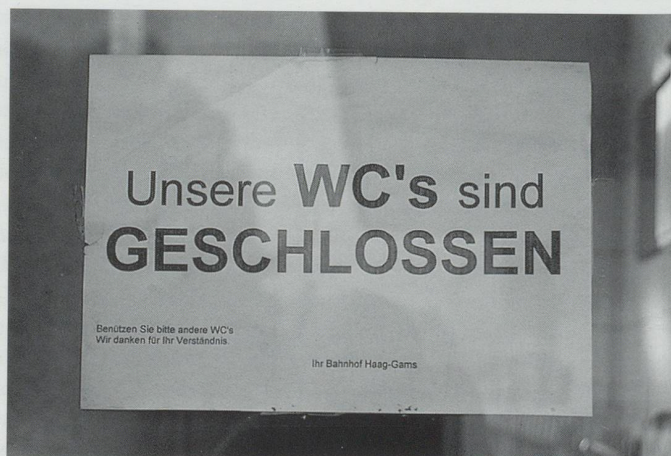
Die Entscheidungsfindung durch die zuständigen Instanzen ist in vielen Fällen schwierig genug. Wenn nun noch weitere am öffentlichen Verkehr interessierte Institutionen

beizuziehen sind, wird die Entscheidungsfindung wohl kaum einfacher. Die Versuchung, ohne «die da unten» zu entscheiden, wird grösser!

Hinzu kommt ausserdem, dass mit weiteren Entscheidungsinstanzen zu den vorwiegend bahntechnischen Kriterien fast zwangsläufig zusätzliche Entscheidungskriterien hinzu kommen. Und trotzdem dürfte sich – im Hinblick auf breit abgestützte, gute Entscheide – der Aufwand an Geduld und Nerven für «die da unten» meist auszahlen.

Eine weitere unerlässliche Voraussetzung für eine gute Entscheidungsfindung sehe ich in der Bereitschaft zu offener und ehrlicher Zusammenarbeit sowohl «von oben herab» als auch «von unten herauf». Diese Spielregeln ergeben Aussichten auf gute Entscheide.

Symbol für die Zukunft der Bahn im Rheintal? – Auf der Bahnstation Haag-Gams. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.



Das Zusammenspiel zwischen «strategischer» und «regionaler» Verkehrspolitik?

Ist das Fragezeichen zum Zusammenspiel zwischen diesen beiden Dimensionen der Verkehrspolitik angebracht? Stossen wir damit nicht unweigerlich an die Grenzen der Chancen der Verkehrspolitik vor?

Wenn auf einer Bahnlinie die Regionalzüge neben den Schnellzügen nur aus Kapazitätsgründen keinen «Platz» mehr finden und deshalb durch Busse ersetzt werden müssen, hat das Zusammenspiel zwischen strategischer (übergeordneter) und regionaler (lokaler) Verkehrspolitik Schiffbruch erlitten! Im Rheintal kommt allerdings durch die Distanz vieler Ortschaften zum Bahnhof ein weiteres gültiges Argument für den Ersatz oder wenigstens für die Ergänzung der Bahn durch Busse hinzu. Aber den Anforderungen einer «harmonischen» Gesamtlösung wird dieses Zusammenspiel noch nicht gerecht.

Unter einem «harmonischen» Zusammenspiel zwischen strategischer und regionaler Verkehrspolitik verstehe ich kurz zusammengefasst die folgenden Schwerpunkte:

- Ein grosszügiges Schnellzugsnetz von nationaler Bedeutung; für die Haupterschliessung wichtiger Hauptlinien zwei verschiedene Schnellzugstypen:

- a) die «sehr» raschen IC- oder EC-Züge mit wenigen für die weitere Erschliessung wichtigen Halten. Beispiel: IC Lausanne–Genf ohne Halt (Distanz: 64 Kilometer, Fahrzeit: 34 Minuten, Geschwindigkeit: 112,9 km/h);

- b) die raschen Schnellzüge: Beispiel: Abfahrt in Lausanne Richtung Genf unmittelbar nach dem IC mit weiteren Halten in Morges und Yvonand. (Fahrzeit: 39 Minuten, Geschwindigkeit: 98,46 km/h).

- Die eigentlichen Regionalzüge: Abfahrt in Lausanne zwei Minuten nach dem Schnellzug und Unterbruch in Yvonand. Ihre wichtigsten Aufgaben mit 31 Halten von Lausanne bis Genf (durchschnittlich 64 Kilometer à 31 Halte = 2,065 Kilometer zwischen zwei Halten) sind:

- a) der Zubringerdienst zu den Schnellzügen;

- b) die Gewährleistung guter Verbindungen für lokale Pendler (Fahrzeit: 44 + 32 = 76 Minuten, Geschwindigkeit: 50,526 km/h).

- Buslinien für die weitere Feinverteilung in den Ortschaften und Ergänzung der Bahn im lokalen Bereich.

Die Rheintallinie – ein besonderes Stück Eisenbahn

Was kann uns an dieser Bahnlinie interessieren? Und wo beginnt die Rheintallinie eigentlich? In St.Gallen? In Rorschach? Oder in St.Margrethen? Und wo endet sie? In Sargans? Oder in Chur? Im offiziellen Kursbuch belegt die Rheintallinie das Feld 880 (also die Strecke St.Gallen–Chur und retour). Als Bahnenbenützende und als Fahrplankonsultierende schätzen wir diese Streckenzuteilung. Sie hat unter anderem durchgehende Schnellzüge St.Gallen–Chur und umkehrt zur Folge.

Die Rheintallinie weist zwei weitere wichtige Stärken auf:

- die weitgehend gerade Linienführung;

- die ausgesprochenen Flachbahn-Eigenschaften. Rorschach (399 m ü. M.) und Rheineck (400 m ü. M.) sind die tiefsten Stellen der Strecke. Abgesehen von Staad (423 m ü. M.) und Altstätten (430 m ü. M.) verläuft das Trasse weitgehend dem sanft ansteigenden Talboden folgend über Buchs (447 m ü. M.) und Sargans (482 m ü. M.) nach Chur (585 m ü. M.). Die Höhendifferenz zwischen St.Margrethen (402 m ü. M.) und Sargans (482 m ü. M.) beträgt 80 Meter und ergibt bei 54 Kilometer Distanz eine mittlere Steigung von knapp 1,5 Promille. Beide Merkmale stempeln die Rheintallinie eigentlich zu einer ausgesprochenen Schnellfahrstrecke. Besondere Umstände wie Streckenabschnitte mit instabilem Untergrund (Moorboden), die früheren Streitereien um die Standorte der Bahnhöfe sowie auch rigorose Sparmassnahmen beim Streckenunterhalt und die gebräuchliche Verwendung von veraltetem Rollmaterial verhindern jedoch ambitionöse Geschwindigkeitsrekorde.

Auch der Vergleich mit ähnlichen Strecken und Schnellzügen weist auf strukturelle Probleme hin: Die Rex-Schnellzüge benötigen für die Strecke St.Margrethen–Sargans (54 km) bei drei Halten (Heerbrugg, Altstätten und Buchs) 41 Minuten. Sie erreichen also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 79 km/h. Vergleichbare Schnellzüge, zum Beispiel auf der Strecke Lausanne–Genf (64 km mit zwei Halten) benötigen 39 Minuten. Sie fahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 98,5 km/h (also 20 Kilo-

meter pro Stunde schneller als die Rex-Schnellzüge!).

Eine weitere nicht unproblematische Besonderheit der Rheintallinie ist ihr Einzugsgebiet im unterschiedlich dicht besiedelten und zudem relativ schmalen Streifen Land zwischen Rhein und Berghang. In den letzten Jahren sind zwar die Querverbindungen ins schweizerische Berggebiet und über den Rhein (Landesgrenze) hinweg nach Vorarlberg und nach dem Fürstentum Liechtenstein mit grossen Anstrengungen durch gute Busverbindungen ausgebaut worden. Trotzdem fehlt auf einzelnen Abschnitten (zum Beispiel zwischen Altstätten und Buchs) das für einen rentablen Betrieb oder gar für einen zeitgemässen Ausbau der Linie erforderliche Verkehrsaufkommen.

So blieben im Rheintal sowohl die Eisenbahnlinie als auch die Transportleistungen und Zugsgeschwindigkeiten während Jahrzehnten unverändert rückständig.

Die Rheintallinie auf der Intensivstation?

Es ist anzuerkennen, dass sich sowohl die SBB als auch der Kanton und die Gemeinden beziehungsweise die Regionalplanungsgruppen der sich stellenden Probleme annahmen.

In den achtziger Jahren führten die sich häufenden schweren, meist tödlichen Unfälle auf unbewachten Bahnübergängen zu einer umfangreichen Sanierungsaktion. Von 61 Niveauübergängen auf der Strecke zwischen St.Margrethen und Sargans waren 1980 noch 33 ungeschützt. Mit Mitteln von SBB, Kanton und Gemeinden konnten dank ausgezeichnete Zusammenarbeit innerhalb von fünf Jahren 29 davon saniert werden. Damit gehörten die durch diese Übergänge bedingten gravierenden, viel Leid verursachenden Unfälle der Vergangenheit an.

In den neunziger Jahren führten mehrere «Streichkonzerte» bei Regionalzugsverbindungen (namentlich zwischen Altstätten und Buchs) zu Sorgen und tiefgehender Verärgerung bei bisher treuen Bahnkunden. «Wird die Rheintallinie aufgegeben?» wurde zur oft gestellten Frage.

Das Rex-System ab 1995

Mit dem Fahrplanwechsel vom Mai 1995 erhielt das Rheintal mit dem Rex-System auf der Rheintallinie eine völlig neue Verkehrsorganisation:



Seit Ende Juni 2000 nicht mehr von SBB-Personal bedient und die Infrastruktur durch Gleisrückbau bereits redimensioniert: Bahnstation Rüthi. Bild: Walter Zwingli, Rheineck.

Nächstens sollen Heerbrugg, Rorschach und Buchs folgen. Die hohen Investitionen sind nur zu verantworten, wenn ihnen auch Einsparungen an Kosten und Personal und/oder höhere Erträge folgen.

Da stellt sich die Frage: Welche grundlegenden strategischen Überlegungen sind einzuleiten, um mit den laufenden hohen «Nachhol»-Investitionen auch steigende Erträge erwirtschaften zu können?

Die zukünftige Bahn – eine Bahn mit Zukunft

Nachfolgend wollen wir einen Blick in die Zukunft der Rheintallinie werfen und dabei auch provokative Vorschläge wagen.

Die Rheintallinie neu planen – aber wozu?

Eine sinnvolle Planung in eine gute Zukunft muss

- die einwirkenden Gegebenheiten auflisten und beschreiben;
- die realen Chancen sorgfältig bewerten;
- diese Grundlagen zu einem funktions-tüchtigen Ganzen zusammenfügen.

Zahlreiche Fachleute sind in der Lage, ein ganzes Inventar von kritischen Fragen zur Rheintallinie aufzulisten und gleichzeitig beizufügen, dass anstelle einer effizienten, strategischen Planung und klaren Konzepten zu häufig Lösungen von Fall zu Fall vorgezogen worden seien.

An der Rheintallinie sind immer wieder zwei besondere Probleme kritisiert worden: die langen Fahrzeiten und die zum Teil unzumutbar schlechten Anschlüsse. Dieser Grundtenor der Kritik muss offenbar eine reale Ursache haben! Eine weitere kritische Feststellung ist dem beizufügen: Zu häufig hat sich in den letzten Jahren «das Rheintal» in Verkehrsfragen in zahlreiche lokale Interessengruppen aufgelöst! Die Problemlösung wurde unter diesen Umständen dann der SBB oder allenfalls dem Kanton überlassen. Dabei ist gerade die Rheintallinie für ihre Weiterentwicklung in besonderem Masse auf strategische Planung und auf klare Konzepte angewiesen.

Planung mit neuen strategischen Zielen

Die meisten schweizerischen Bahnlinien pflegen ihre Hauptaufgabe: möglichst vie-

1. Die stündlichen Schnellzüge St.Gallen–Chur. Jeder zweite dieser Züge war ein «Inter-Regio» (Basel–Zürich–St.Gallen–Chur), der dem unteren Teil des Rheintals und den beiden Bahnhofen Flawil und Uzwil gute Schnellzugsverbindungen an den Flughafen sowie nach Zürich HB und Basel brachte.

2. Für das Oberrheintal und das Werdenberg brachte das Rex-System von Altstätten bis Sargans gute Busverbindungen durch die Dörfer und in Buchs und Sargans gute Anschlüsse an die Schnellzüge.

3. Der stündliche Schnellzug St.Gallen–Chur verdrängte aber die Regionalzüge auf der Strecke Altstätten–Buchs–Sargans auf die Strasse und brachte namentlich der Agglomeration Buchs in Sargans inakzeptabel schlechte Anschlüsse an die Schnellzüge nach Zürich.

Bereits Ende 1995 erschienen erste Beurteilungen in der Tagespresse: «'Rex' läuft, mit Ausnahmen, gut», titelte die NZZ.⁶ Und Der Rheintaler: «Der Rheintal Express 'Rex' überzeugt, aber nicht auf der ganzen Linie.»⁷ Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1997 erhielt auch Rheineck den stündlichen Schnellzugshalt, und verschiedene weitere kleine Korrekturen brachten weitere Verbesserungen.

Andererseits blieb das erwähnte Anschlussproblem in Sargans ungelöst, und zudem brauten sich mit dem angekündigten Routenwechsel des EC Zürich–Sargans–

Buchs–Feldkirch–Arlberg–Wien über St.Gallen–Bregenz–Feldkirch–Arlberg–Wien am «Bahnhimmel» neue Gewitterwolken zusammen. Im Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Beitrags noch nicht endgültig beurteilt werden kann die mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2000 eingeführte Verdichtung des Regionalzugsangebotes zwischen St.Gallen und Heerbrugg.

Parallel zu den erwähnten Fahrplanänderungen sind an den Geleisen, Weichen und Sicherungsanlagen verschiedener Rheintaler Bahnhöfe einschneidende bauliche Veränderungen im Gange. «Überflüssige» Geleise und Weichen müssen weg. Sie verursachen Kosten und sind ein dauerndes Sicherheitsrisiko, bekommt man auf Fragen zur Antwort. Und was, wenn zwischen Buchs und Altstätten (25 Kilometer, 17 Minuten Fahrzeit) Schnellzüge inskünftig nicht mehr kreuzen können? Der talabwärts fahrende Zug muss nun in Buchs einen allenfalls verspäteten Schnellzug aus der Gegenrichtung abwarten und erhält dadurch mindestens die gleiche Verspätung: Die Fahrplanstabilität gerät ins Wanken!

Erneuerungen an Geleisen und Weichen sowie an Sicherungs- und Publikumsanlagen (so die Anpassung der Perronhöhen) kosten in jedem Falle sehr viel Geld. In St.Margrethen schlugen sie mit 35 Millionen, in Rheineck mit acht Millionen und in Staad mit einer Million Franken zu Buche.



Stärken der Rheintallinie sind ihre weitgehend gerade Linienführung und ihre ausgesprochenen Flachbahn-Eigenschaften. Schnellzug St.Gallen-Chur zwischen Salez und Haag. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

le Passagiere pünktlich von A nach B zu bringen. Für die Rheintallinie kommt eine weitere wichtige Zusatzaufgabe hinzu: Die Züge müssen auf ihrer Fahrt rheintalauflauf und rheintalab eine ganze Reihe von Anschlüssen sicherstellen. Wir denken dabei nicht nur an den Anfangs- (St.Gallen) und den Endpunkt (Chur), sondern zusätzlich auch an Rorschach, St.Margrethen, Buchs, Sargans und Landquart.

Diese Sichtweise macht die Rheintallinie zu einer Seitenlinie des strategischen Dreiecks a) Zürich–St.Gallen (oder St.Margrethen), b) St.Gallen (oder St.Margrethen)–Sargans und c) Sargans–Zürich.

Die Rheintallinie bildet in diesem Dreieck natürlich nicht die Hauptlinie. Sie muss ehrlicherweise als «Spange» zwischen den beiden Hauptlinien Zürich–St.Gallen–St.Margrethen–(München) und Zürich–Sargans–Chur bezeichnet werden.

Eine erfolgreiche strategische Planung müsste folgende Anforderungen gewährleisten können:

- Infrastrukturanlagen und Züge zur Verfügung stellen, die in höchstens 55 Minuten jede der drei Dreiecksseiten durchfahren;
- darauf aufbauend Zugverbindungen, die sich in den üblichen Taktfahrplan einordnen lassen und an allen drei Eckpunkten des Dreiecks sehr gute Anschlüsse gewährleisten.

Das Dreieckmodell – Utopie oder realistisch?

Die SBB produzieren und benützen umfangreiches statistisches Material für die Beurteilung des Verhaltens und der Bedürfnisse ihrer Passagiere. Wie steht es wohl mit der Aussagekraft dieser Erhebungen zum wichtigen Knotenpunkt Sargans? Es ist anzunehmen, dass in Sargans (Richtung Zürich) ein grosser Teil der potenziellen Passagiere aus dem Werdenberg und dem Fürstentum Liechtenstein in der SBB-Statistik gar nicht erscheint, weil sie längst auf das Privatauto umgestiegen sind und nun auf der Autobahn Richtung Zürich brausen.

Nehmen wir einmal an, dass die Lösung dieses Problems dem öffentlichen Verkehr in dieser Region wieder wesentlichen Auftrieb gäbe, wobei auf der Hand liegt, dass die Verlegung des EC über den Arlberg auf die Route Zürich–St.Gallen–St.Margrethen–Bregenz–Feldkirch–Arlberg das Anschlussproblem noch verschärft. Gleichwohl ist es hoch interessant, das Anschlussproblem in Sargans im Lichte des genannten Dreieckmodells zu betrachten. Allerdings – die Tabelle zeigt es – trennen uns im heute gültigen Fahrplan noch Welten vom strategischen Ziel, die drei Seiten des Dreiecks in je maximal 55 Minuten durchfahren zu können.

Diesem Ziel am nächsten sind heute die EC- und IC-Züge auf der Strecke Zü-

rich–Sargans. Mit einer mittleren Geschwindigkeit von 98 km/h (anstelle von 92 km/h) würden sie die erforderlichen vier Minuten einsparen und die Anschlüsse sicherstellen.

Wenn auf der Rheintallinie zwischen St.Gallen und Sargans mit 87 km/h (anstelle von 70 km/h) gefahren werden dürfte, wäre das Problem ebenfalls gelöst: Man würde, wenn man als Autofahrer mit 120 km/h auf der A 13 unterwegs ist, doch meinen, dass diese 87 km/h möglich sein müssten!

Am weitesten von unserem Ziel entfernt sind die Züge auf der Strecke Zürich–St.Gallen. Auch die schnellsten, die EC-Züge, fahren hier mit lediglich 76 Stundenkilometern und benötigen für diese Strecke 66 Minuten. Wenn sie diese Strecke mit zwei Halten (Zürich-Flughafen und Winterthur) in 55 Minuten zu bewältigen hätten, müssten sie mit durchschnittlich 91 km/h durch die Gegend brausen!

Verschiedene Investitionen zur Beschleunigung der Fahrt waren im Projekt «Bahn und Bus 2000» enthalten (zum Beispiel der Brüttener Tunnel). Realisiert wurde von diesen Projekten in der Ostschweiz wenig. Jetzt schwören die SBB auf die Neigezüge. Aber die allein werden das Problem auch nicht lösen. Zur Problemlösung im Ostschweizer Dreieck sind nach wie vor grosse Anstrengungen erforderlich. Wir bleiben aber bei der Feststellung: Das gesteckte Ziel, das Ostschweiz-Dreieck im regulären Stundentakt zu betreiben, ist realisierbar.

Die Rheintallinie – ein Fass ohne Boden?

Es ist zu erwarten, dass neben den Hauptzielen – höhere Geschwindigkeiten und bessere Anschlüsse – noch weitere Verbesserungen notwendig sind. Das ist bei einer Bahnlinie, die nun während 142 Jahren mehr oder weniger unverändert und brav ihren Dienst versah, auch nicht verwunderlich.

Aufgeben oder den Schritt in die Zukunft wagen?

Die Befürchtung, die Rheintallinie sei ein Fass ohne Boden, ist ebenso falsch wie die leichtfertige Hoffnung, dass es ohne mutige Entscheide gelingen werde, den Weg in eine gute Zukunft zu finden. Je gewichtiger die für die Zukunft anstehenden Probleme sind, desto weniger dürfen wir

6 NZZ, 14. Dezember 1995.

7 Der Rheintaler, 14. Dezember 1995.

uns mit leichtfertigen Hoffnungen zufrieden geben. Sich heute stellende ernsthafte Probleme in die Zukunft hinein zu trölen führt früher oder später zum Kollaps.

Um so bedeutungsvoller sind:

- eine konsequente strategische Planung;
- eine detaillierte technisch-betriebswirtschaftliche Überprüfung der Infrastruktur;
- eine auf längere Sicht disponierte Realisierung.

Schlüsselpositionen

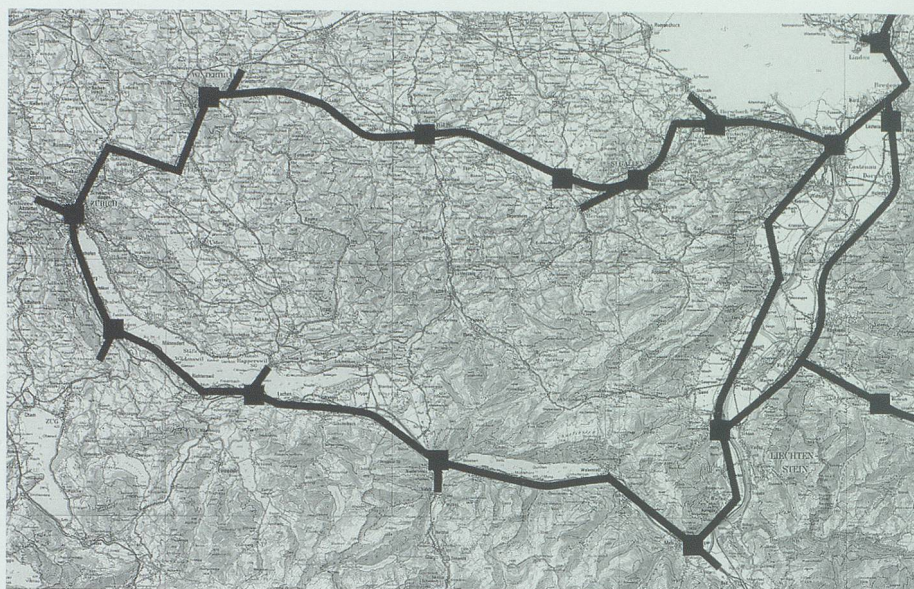
für den Personenverkehr

Schlüsselpositionen einer grundlegenden Erneuerung sind:

- Die Verwirklichung des Dreieckmodells. Damit wird der Bahnverkehr im Ostschweiz-Dreieck in ein leistungsfähiges strategisches Grundmodell eingeordnet, das bei späterem Bedarf jederzeit erweitert werden kann.

- Die Verstärkung von Schwachstellen im Verkehrsaufkommen der Rheintallinie. Zu vermuten sind solche Schwachstellen im Personenverkehr vor allem im Abschnitt zwischen Altstätten und Buchs. An Verstärkungsmöglichkeiten bieten sich an:

a) Die Inter-Regio-Züge: Reisende auf der Rheintallinie schwärmten vom 1993 bis 2000 verkehrenden Inter-Regio Basel–Zürich–St.Gallen–Chur, weil sie dieser Zug umsteigefrei aus dem Rheintal zum Flughafen oder nach Zürich oder Basel beziehungsweise umgekehrt ins Rheintal transportierte und damit zusätzlichen Reiseverkehr brachte. Leider gehört diese



Das «Ostschweiz-Dreieck»: Das Ziel ist, die Strecken St.Gallen–Sargans, Sargans–Zürich und Zürich–St.Gallen im regulären Stundentakt zu betreiben.

wertvolle Verbindung unterdessen der Vergangenheit an!

b) Reiseverkehr ins benachbarte Ausland: Schon zu wiederholten Malen beurteilten Fachleute die Chancen eines grenzüberschreitenden lokalen Bahnverkehrs im Rheintal. Zwei Strecken standen dabei im Vordergrund: St.Margrethen–Bregenz–Lindau und Sargans–Buchs–Feldkirch. Bisher ist allerdings kein Durchbruch geglückt. – Was war an den bisherigen Vorschlägen falsch? Was müsste bei einem nächsten Versuch verbessert werden? Anzustreben wäre eine optimale Kombination zwischen übergeordnetem Schnell-

zugsnetz und der erforderlichen Feinerschliessung durch Regionalzüge und Busse. Die so genannte Feinerschliessung wird von den Verkehrsstrategen leider oft vernachlässigt. Oft nehmen aber auch die lokalen Verkehrs-«Experten» diese Anliegen zu wenig ernst. Für die Bedeutung dieser Feststellung gibt es eine ebenso einfache wie stichhaltige Überlegung: Wenn nicht durch Hunderte von kleinen «Rinn-salen» die zahlreichen täglichen Passagiere für die Hauptlinien (zum Beispiel Zürich–Bern) eingesammelt würden, könnten auch diese Linien nicht in Ertrag und Prestige schwebeln.

Zum Dreieckmodell hinzu muss also – wenn der ganze öffentliche Verkehr überhaupt sinnvoll funktionieren soll – notwendigerweise auch die erforderliche Feinerschliessung hinzukommen. Und gerade in dieser Feinerschliessung liegen die entscheidenden Aufgaben für die lokalen und regionalen Institutionen.

Sofern der EC Arlberg seine Route tatsächlich wechseln muss, werden wir im Rheintal erneut auf das Zusammenspiel von EC und lokaler Feinerschliessung aufmerksam gemacht. Hin und wieder übernehmen durch einen geschickt gesetzten Halt nämlich sogar EC-Züge wichtige regionale Erschliessungsfunktionen.

Der Güterverkehr auf der Rheintallinie

Wenn nicht alles täuscht, wird in den nächsten Jahren auf der A13 Richtung Süden eine regelrechte Schwerverkehrslawine daherrollen. Für diese Prognose spre-

Die Distanzen, Fahrzeiten und Geschwindigkeiten im «Ostschweiz-Dreieck» (heute und gemäss Ziel)

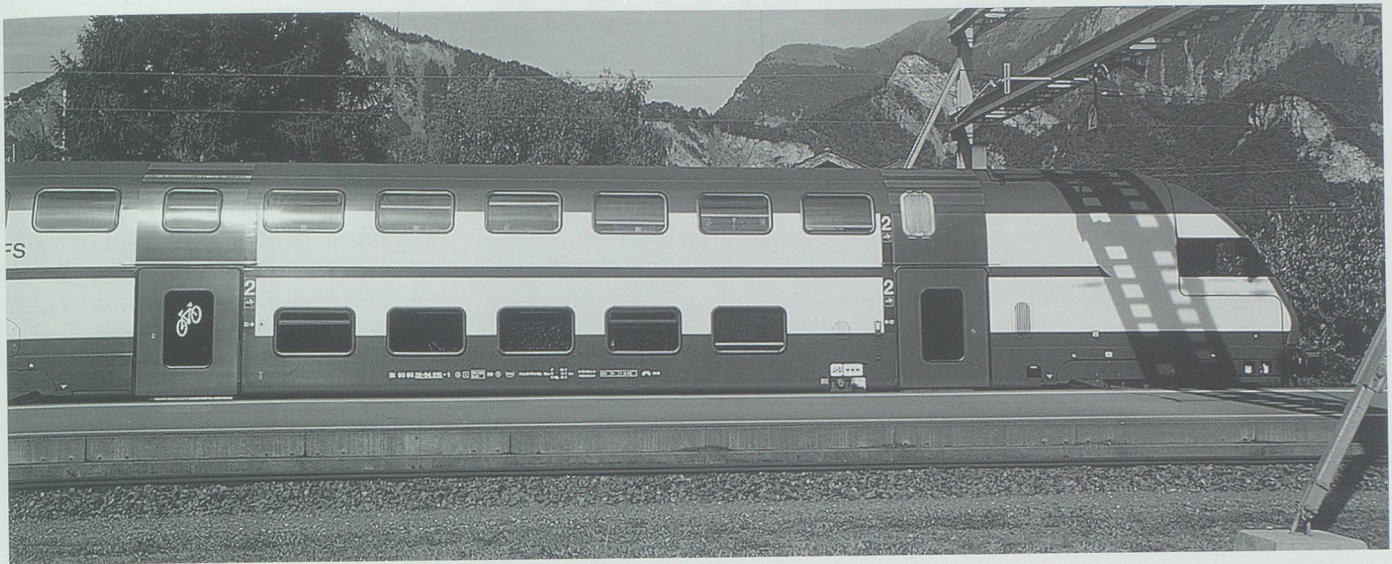
Strecken- abschnitt	Zürich– St.Gallen			St.Gallen– St.Margrethen		St.Margrethen– Sargans	St.Gallen– Sargans	Sargans– Zürich		
Distanz (km)	84			26		54	80	90		
Zugsart	EC	IC	IR	EC	IR	IR	IR	EC	IC	IR
Heute: Minuten	66	70	78	23	26	41	69	59	59	70
Heute: Halte	2	6	4	0	3	3	7	0	0	4
Heute: km/h	76	72	65	68	60	79	70	92	92	77
Ziel: Minuten	55	55	?				55	55	55	?
Ziel: km/h	91	91					87	98	98	
Reduktion/Min.	11	15					14	4	4	

Erklärungen

EC: Euro-City, IC: Inter-City, IR: Inter-Regio.

Heute Minuten: Fahrzeit gemäss Kursbuch.

Reduktion/Min.: Verkürzung der Fahrzeiten gegenüber heute in Minuten.



Auf der Rheintallinie zwischen St.Margrethen und Sargans nicht anzutreffen: moderner Intercity Zürich-Chur im Bahnhof Bad Ragaz. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

chen die Vollendung des Autobahnnetzes in Süddeutschland, die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz und der nur schleppend vorankommende Ausbau leistungsfähiger Bahnverbindungen vom Ostende des Bodensees direkt an die Neat und in den Süden. Diese drei Faktoren bilden Anreize für die Benützung der A 13 mit der Folge eines weiteren massiven Wachstums des Schwerverkehrs auf der Strasse.

Beim Güterverkehr auf der Rheintallinie denken wir vor allem an rasche Güterzüge vom Ostende des Bodensees über Sargans und über den direkten Ostschweiz-Anschluss (Hirzel) an die Neat und weiter nach Chiasso. Sollen solche Züge Erfolgschancen bekommen, müssen den Auftraggebern besonders gute Angebote offeriert werden können – zum Beispiel besonders rasche Züge: Lokomotive in Wolfurt ankoppeln und von dort ohne Halt (und Spitzkehren!) über Sargans–Hirzel–Neat nach Chiasso. Dazu sind allerdings einige zusätzliche Investitionen erforderlich: Spitzkehren, zu enge Kurvenradien und Kapazitätsengpässe müssen eliminiert werden!

Und noch eines: Es ist nicht zu erwarten, dass sich im Rheintal zuerst ein Speditionsdruck aufbaut und dann der Transport «quasi von selber» läuft. Das Umgekehrte ist zu erwarten: Zuerst muss eine leistungs- und konkurrenzfähige Transportkapazität bereitgestellt werden. Die Bewährung im Markt beginnt mit erfolgreich ausgeführten Transportaufträgen. Ein möglichst grosser Teil des am Ostende des Bodensees anfallenden Schwerverkehrs soll deshalb auf der Neat in den Süden transportiert

werden. Geschickt geplant und rechtzeitig realisiert, wird dieser Güterverkehr auf der Schiene ausserdem zu einem bedeutenden und umweltgerechten Kostenträger für die Rheintallinie werden.

Zusammenfassung

Im vorliegenden Artikel wurde versucht, aus der alltäglichen Verkehrswirklichkeit heraus auf drei wichtige verkehrspolitische Schwerpunktfragen Antworten zu geben:

- Wer macht die regionale Verkehrspolitik? – Die im Abschnitt zur Verkehrspolitik «von oben» und «von unten» gemachten Ausführungen zeigen auf, dass sich eine Vielzahl von Behörden, Institutionen, Vereinigungen und Persönlichkeiten mit der «Verkehrspolitik» befasst. Wer mitreden will, muss gut überlegen, wo er mit Aussicht auf Erfolg einsteigen könnte.

- Welche Linien, Verbindungen und Anschlüsse sollen gefördert werden? – Wer zu enge Grenzen zieht, steigt falsch ein! Natürlich ist primär für eine leistungsfähige und gut funktionierende Rheintallinie einzustehen. Aber denken wir doch immer auch an unser «Ostschweiz-Dreieck». Eine dumme Doppelspurlücke oder ein kurvenreiches Streckenstück kann den Verkehr auf der Rheintallinie auch dann erschweren, wenn diese Hindernisse zwischen Zürich und St.Gallen oder zwischen Zürich und Sargans liegen.

- Im Abschnitt «Die zukünftige Bahn – eine Bahn mit Zukunft» wollten wir die Bedeutung von planerischen Überlegungen und von klaren Konzepten aufzeigen.

Ob ein guter Anschluss – zum Beispiel in Sargans nach Zürich – nur durch einen zusätzlich geführten Zug oder aber durch Investitionen für raschere Züge sichergestellt werden kann, sind wirklich grundverschiedene Voraussetzungen.

- Der Schienenverkehr sowohl für Personen wie für Güter wächst immer häufiger über Landesgrenzen hinaus. Wir werden uns dessen besonders gewahr, wenn wir Gelegenheit erhalten, die Entwicklung in der DB (Deutsche Bahn AG) und in der SBB AG miteinander zu vergleichen. In beiden Gesellschaften werden neue Strukturen «erfunden». Der Personen- wird vom Güterverkehr getrennt, bestimmte traditionelle Strecken werden degradiert und andere zu neuen Hauptlinien «ausgebaut». In beiden Ländern zeichnet sich in diesem Zusammenhang eine weitere Tendenz ab: Die degradierten Strecken finden wir auffallend häufig an den Peripherien. Die «auszubauenden» Hauptlinien dagegen verbinden die neuen Zentren. Hinzu kommt in aller Regel, dass für den Unterhalt der degradierten Strecken in Deutschland die Länder (und in der Schweiz die Kantone?) zur Mitwirkung «eingeladen» werden.

Mit diesen Hinweisen soll angedeutet sein, dass auch in der Verkehrsplanung «neue Erfindungen» gesucht und realisiert werden. Das, was hier zur Verkehrspolitik ausgeführt wurde, ist also bestenfalls eine Momentaufnahme. Es darf uns allen nicht gleichgültig sein, wohin die «grosse Reise in die Zukunft» führen wird. Halten wir für eine gute Bahnzukunft Augen und Ohren offen – und denken wir mit!