

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 28 (2015)

Artikel: Zwischen S-Bahn 2013 und FL-A-CH : die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Rheintal
Autor: Heer, Anton
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893361>

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>

Zwischen S-Bahn 2013 und FL-A-CH

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Rheintal

Anton Heer

Am 15. Dezember 2013 hat die neue S-Bahn St.Gallen den Betrieb aufgenommen. Eine einst kaum vorstellbare Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) führte zu umwälzenden Än-

derungen auf der Angebotsseite. Die Bahnlandschaft im St.Galler Rheintal ist heute dank umsichtigem Agieren und trotz haushälterischem Umgang mit den knappen verfügbaren Mitteln

kaum wieder zu erkennen. Zwischen der Jahrtausendwende und dem Dezember 2013 ist sehr viel geschehen. Ein Blick hinter die Kulissen und in die Chronik der jüngeren Vergangenheit



Das Stationsgebäude Trübbach erinnert an die SOB-Normbauten der Gründerzeit. Um 1900 wehrte sich der St.Galler Regierungsrat gegen die Aufstockung, die er als teures Provisorium bezeichnete. Foto Daniel Heer, 1. April 1976



Trübbach erhielt durch den Bau der Sarganserschleife Aussenperrons. Die Gleisanlagen wurden auf ein Minimum zurückgebaut. Für die nächsten Jahre wird Trübbach wohl ohne Zugshalte bleiben. Foto Anton Heer, 25. April 2013



Die letzten Reste der Bahnhofbauten von Buchs aus dem Jahr 1873 sind noch sichtbar. Die einst für Buchs typischen Fahrleitungsgehänge gingen auf die Modernisierung der 1950er Jahre zurück. Foto Daniel Heer, 1. April 1976



Die Bahnhofbauten der Gegenwart aus der Drehscheibenperspektive im Frühjahr 2013. Foto Anton Heer, 25. April 2013



Der «Rheintal-Express» wurde im Jahr 2000 aus modernen Einheitswagen Typ IV und Zusatzwagen Typ II formiert. In Heerbrugg blieben die Gleis- und Fahrleitungsanlagen noch weitgehend auf dem Stand der Elektrifikation von 1928. Foto Anton Heer, 29. Juli 2000



Heerbrugg im Frühjahr 2013. Die Perronkanten sind schienenfrei und behindertengerecht zugänglich, der Bushof liegt in komfortabler Nähe. Foto Anton Heer, 25. April 2013



In Au erinnerten im Jahr 2000 Stationsgebäude, Güterschuppen und Anschlussgleise an die Zeit des Güter- und Personenverkehrs als selbstverständliches Nebeneinander. Das junge Angebot «Ostwind» baute noch auf NPZ-Pendelzüge der SBB. Foto Anton Heer, 24. Juli 2000



Die Gleisanlagen von Au sind inzwischen auf ein Minimum reduziert. Es bleiben noch die Funktionen einer Haltestelle und Kreuzungsstation. Foto Anton Heer, 25. April 2013

ist fällig geworden und wird überraschen.

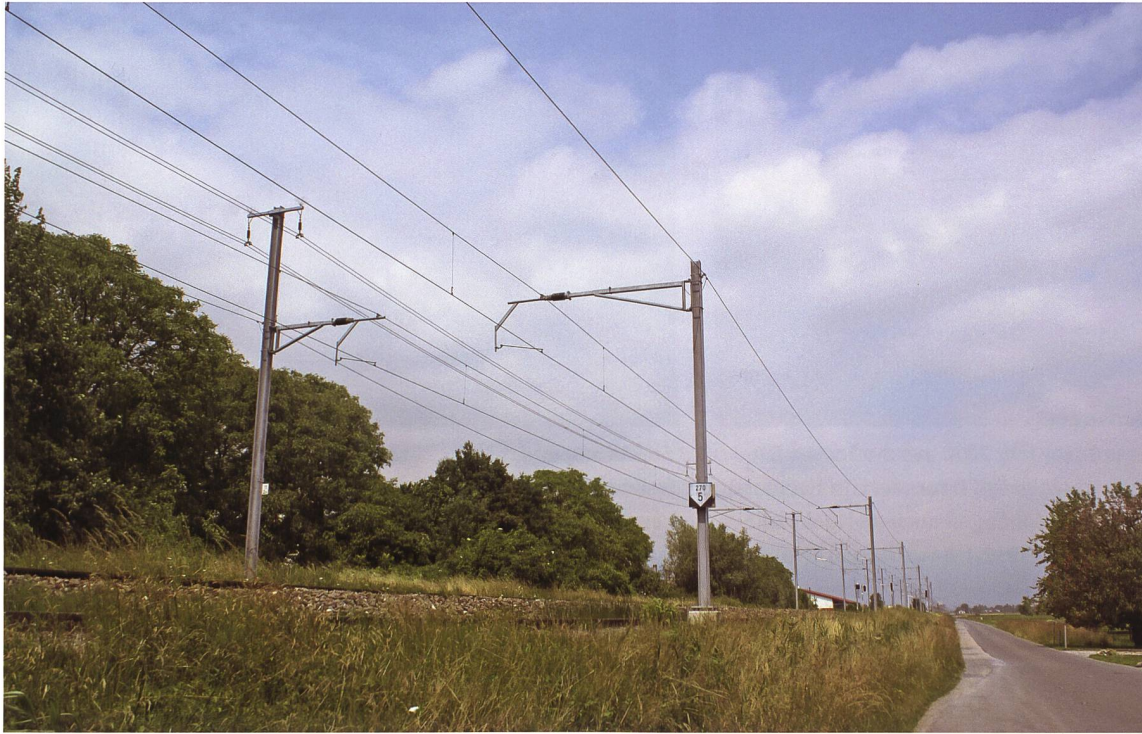
170 Jahre kantonale Eisenbahnpolitik

Die «S-Bahn St.Gallen 2013» ist sowohl Frucht umsichtiger kantonaler Verkehrspolitik als auch Frucht der jüngeren eidgenössischen Verkehrspolitik. Die «S-Bahn St.Gallen 2013» hat gute Chancen, als Auslöser für noch viel weitergehendere öV-Entwicklungen Geschichte zu schreiben. Soviel sei vorweggenommen. Ein Blick zurück auf die st.gallische Eisenbahnpolitik zeigt ein Auf und Ab zwischen Erfolgs-

geschichten und enttäuschten Erwartungen. Diese Rückschau soll nicht zuletzt das Verständnis für aktuelle Gegebenheiten und Entwicklungen wecken.

Das Eisenbahnnetz auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen entstand in der Frühzeit der schweizerischen Eisenbahnen. Die Linien der «Schweizerischen Südostbahn» (der ersten SOB) durch das Rheintal sowie zwischen Sargans und Rapperswil entstanden im Hinblick auf eine fraglos kommende Ostalpenbahn. Der Bau der Gotthardbahn machte diese Vision gegenstandslos. Die «St.Gallisch-Appenzellische Ei-

senbahn» (SGAE) auf der Achse Rorschach–St.Gallen–Winterthur entstand aufgrund der wirtschaftlichen Interessen der Stadt und Region St.Gallen, jedoch im Widerspruch zur bundesrätlichen Eisenbahnpolitik von 1850 und gar im krassen Widerspruch zu den verkehrspolitischen Interessen des Kantons Thurgau. Die sogenannte St.Gallerlinie überflügelte die Thurtallinie alsbald bei Weitem und gehört seit Generationen zur Ost-West-Transversalen. St.Gallische Eisenbahn- und Interessenpolitik mit Höhen und Tiefen hat also Tradition – oder eben eine lange Geschichte vorzuweisen!



Die für höhere Fahrgeschwindigkeiten geeigneten neuen R-Fahrleitungen bei Sevelen.

Foto Anton Heer, 11. Juli 2013

Auffällig an der Netzentwicklung im Kanton St.Gallen ist die Zurückhaltung im Investitions- und Expansionsgebaren der damaligen «Vereinigten Schweizerbahnen» (VSB), der Nachfolgesellschaft der SOB, SGAE und der Glattalbahn. Der verkehrs- und finanzpolitisch mutige Schritt zum Bau der Bodensee-Toggenburg- und Rickenbahn war die Folge wirtschaftlich und politisch motivierter Interessen. Treibende Momente waren die Vision einer direkten Anbindung an die Gotthard-Achse über St.Gallen–Zug, beispiellose private Initiativen sowie das erwachte staatspolitische Interesse des Kantons St.Gallen an fortschrittlichen Verkehrsbeziehungen. Das Linthgebiet und das Toggenburg wollten und sollten verkehrstechnisch besser erschlossen sowie mit der Kantonshauptstadt und Textilmetropole St.Gallen enger verbunden werden. Die Diagonalverbindung St.Gallen–Rapperswil durch das bautechnisch anspruchsvolle Voralpengebiet ist auch heute noch die konkurrenzlos schnellste Verkehrsverbindung. Das Normalspurnetz auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen blieb ab 1910 bis in die jüngste Zeit nahezu unverändert.

Jede Angebotsentwicklung baut auch heute noch auf diesen teils weit über hundertjährigen Strukturen auf.

Als Randgebiet und Grenzregion konnte der Kanton St.Gallen seine verkehrsgeografische Stellung nach dem Scheitern der Ostalpenbahn-Pläne und -Visionen politisch kaum je ausspielen. Man blieb über lange Zeit Randregion oder Nebenschauplatz im Transitverkehr und wurde erst in der jüngeren Vergangenheit Nutzniesser von Errungenschaften wirtschaftlicher Ballungsgebiete, des schweizerischen Taktfahrplans oder der Bahn 2000. Der Kanton St.Gallen ist also traditionell gezwungen, selbst aktive Eisenbahnpolitik zu betreiben und – trotz seiner verkehrsgeografisch bedingten inneren Interessenvielfalt – tragfähige Lösungen zu finden. Die «S-Bahn St.Gallen 2013» ist nun Ergebnis des finanziell zwischen Bund und Kanton austarierten Einsatzes der Mittel für die Ausbauten der Bahninfrastruktur. 30 Prozent Mehrleistung zu Gunsten der öV-Kundschaft lassen sich sehen – auch wenn einige schmerzliche oder vielmehr emotionsbelastete Kompromisse eingegangen werden mussten.

Regionale Ansprüche müssen sich in die übergeordneten nationalen und internationalen Fahrplanstrukturen sowie langfristigen Entwicklungen des Eisenbahnnetzes einfügen lassen. So ist es naheliegend, dass Infrastrukturausbauten oder Leistungsangebote im nahen Ballungszentrum Zürich unmittelbare Folgen für die Nachbarregionen haben. Die Grenznähe wie auch die verkehrsgeografisch heterogenen Interessen zwingen den Kanton St.Gallen zudem zur aktiven Auseinandersetzung mit einer überraschenden Vielfalt von Visionen und Zukunftskonzepten. Einige aktuelle Begriffe und Schlagworte erinnern uns auch an diese Tatsache. Die S-Bahn Obersee, Bodan-Rail 2020, Initiativen wie die Bodensee S-Bahn und das Bodensee-Rheintal-Y sowie D-A-CH und FL-A-CH als grenzüberschreitende öV-Konzepte stehen als verkehrspolitische Herausforderungen im Raum – und finden Resonanz in der aktuellen Verkehrspolitik.

Rheintal – zwischen Alltag und Visionen

Lang führte die Eisenbahn im St.Galler Rheintal ihr Schattendasein

Alte Fahrleitungsanlagen, die Geschichte sind. Eine Momentaufnahme im Frühjahr 2013 beim verkehrsgeschichtlich bedeutenden Niveauübergang von Haag-Gams.

Foto Anton Heer,
25. April 2013



als eine Art Denkmal oder Merkwürdigkeit überholter Visionen und eines freundeidgenössischen Ostalpenbahnversprechens. Die einst als Zulaufstrecke zu einer Ostalpenbahn konzipierte Transitbahn von Rorschach über St. Margrethen nach Chur blieb eine Nebenstrecke – zuweilen weitab von den Siedlungen. Einen Hauch Internationalität brachten die Arlbergbahn und der aufkommende Tourismus im Bündnerland. Die Bahnelektrifikation und der durch die Industrialisierung geförderte Güterverkehr belebten den Eisenbahnverkehr im Rheintal. Reste zahlreicher Anschlussgleisanlagen erinnern noch heute an die einstige Güterbahn SBB. Über Jahrzehnte blieben aber die Gleisanlagen nahezu unverändert und die streckenweise problematischen Baugrundverhältnisse in der Rheinebene störten nur bedingt.

Erste bauliche Veränderungen konzentrierten sich vorerst um 1960 auf den Grenz- und Güterbahnhof Buchs. Dort kündigten schienenfreie Zugänge zu den Zügen und Inselperrons die Moderne an. Durch den zunehmenden Strassenverkehr drängte sich im Rhein-

tal sodann der Bau verschiedenster Strassenüberführungen oder -unterführungen auf. Bahnbetrieblich blieb die einspurige Rheintalstrecke allerdings dem unseligen Ruf der chronischen Verspätungsursache treu. Kurz: An dichtere Fahrpläne oder höhere Streckengeschwindigkeiten durfte bis in die jüngste Zeit gar nicht gedacht werden.

Das eher durchgezogene Bild darf dennoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Rheintal wiederholt Aufbruchstimmung herrschte. So brachte die Industrialisierung des unteren und mittleren Rheintals die Trambahnen und den Anschluss ins Appenzellerland. Fast gleichzeitig entstanden Normalspurbahnprojekte, die eine direkte Verbindung zwischen Altstätten und St. Gallen (Ruppenbahn) sowie zwischen dem Werdenberg und dem Toggenburg bringen sollten. Verkehr und Handel Richtung Osteuropa beflügelten die Visionen des noch jungen 20. Jahrhunderts. Die Weltpolitik zerschlug alsbald die hochfliegenden Pläne. Der Aufbruchstimmung folgte die konsequente Beschränkung auf das Allernotwendigste.

Eine wenigstens späte Einlösung des Ostalpenbahn-Versprechens und die damit einhergehende Aufwertung der Bahnachse durch das Rheintal fiel der wenig überzeugenden Verkehrspolitik und den widersprüchlichen Interessen der Ostschweizer Kantone zum Opfer. Alte politische Animositäten trugen das ihre zum Scheitern der wiederauflebenden Ostalpenbahn-Visionen bei. Erst die Bahn 2000 und eine eigentliche Renaissance des öV führten im Rheintal zu einer fast unglaublich erscheinenden Dynamik. Ostwind, HGV-Anbindung, ZEB, D-A-CH, FL-A-CH, Bahn-Y, BODEX und andere Bezeichnungen für Visionen und Konzepte fanden den Weg an die Öffentlichkeit. Zusätzliche verkehrspolitische Impulse lieferten das Fürstentum Liechtenstein und der bemerkenswert visionenfreundliche Nachbarkanton Graubünden. Dieser spielte dem Kanton St. Gallen unter dem Arbeitstitel BODEX einen Steilpass zu, der nun durch die Region Rheintal und die Ständeräte Karin Keller-Sutter und Paul Rechsteiner aufgenommen und als Bahn-Y mit Nachdruck weitergespielt werden: «Boden-see-Rheintal-Y – Wir sind am Zug.» Am

Freitag, 21. Juni 2013, hat das Parlament die Vorlage FABI/STEP definitiv verabschiedet und somit die erste Etappe des Bahn-Y aufgegleist. Die FABI-Vorlage wurde anlässlich der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 mit über 60 Prozent Ja-Stimmen angenommen.

Die Betriebsaufnahme der vierten S-Bahn der Schweiz – «Ostwind, Bahn und Bus Region St.Gallen» – erfolgte im Jahr 2000 noch mit mässigen Investitionen. Eine bescheidene neue Perronkante mitten in der Stadt Rorschach war etwa alles, was als wesentliche Neuerung im st.gallischen Schienen- beziehungsweise Stationsnetz bezeichnet werden kann. Diese Perronkante sollte sich allerdings als Baumassnahme grösster Tragweite erweisen. Die unendlich lange Geschichte rund um die Rorschacher Eisenbahnfrage war vom Tisch. Kaum jemand zieht heute den grossen Nutzen dieser für Generationen umstrittenen Eisenbahnlinie mitten durch das Stadtgebiet in Zweifel. Die Bahnhofumbauten in Staad, Rheineck und St.Margrethen stellten für «Ostwind» weitere wichtige Elemente dar. Damit konnte endlich der betrieblich erforderliche schienenfreie Zugang zu den Zügen wenigstens entlang der Doppelspurstrecke angeboten werden. Mit der neuen Perronhöhe P55 wurde auch der stufenfreie Zugang zu den meisten Zugkompositionen moderner Bauart möglich. «Ostwind, Bahn und Bus Region St.Gallen» brachte für den öV im Rheintal zwischen Altstätten und Sargans einschneidende Änderungen. Das Regionalzugsangebot wurde durch Busverbindungen ersetzt, womit die Schliessung mehrerer Stationen verbunden war. Siedlungsnah Busangebote entstanden zum Preis erheblich längerer Gesamtfahrzeiten. Weitere bauliche Anpassungen folgten darauf in Schwerpunkten und Umsteigeknoten wie Buchs, Heerbrugg und Altstätten. So liessen sich im Rahmen des Ostwind-Angebots kundenfreundliche bauliche Verbesserungen umsetzen. Damit waren bahnseitig die ange-

botsmässigen Grenzen vorläufig ausgereizt.

Durch die Annahme der FABI-Vorlage rückten in der Region Werdenberg grundlegende Angebotsverbesserungen in überraschende Nähe. Der Doppelspurausbau zwischen Buchs und Sevelen sowie eine Wiederinbetriebnahme einer neuen, Richtung Norden verschobenen Station Trübbach gehören zum Projekt. Rund 180 Millionen Franken sollen kurz nach 2020 nutzbar werden und auch das Bahn-Bus-Angebot zwischen Buchs und Sargans für die öV-Kundschaft beidseits des Rheins aufwerten. Park&Ride-Anlagen bieten zudem für die Gemeinden Wartau und Balzers attraktive öV-Anbindungen.

Ein Blick hinter die Kulissen

Das 2005 durch die eidgenössischen Räte verabschiedete HGV-Anschlussgesetz machte auch für das St.Galler Rheintal Bundesmittel für den Bahnausbau verfügbar. Angebotsseitige Verbesserungen wurden unter dem Titel der Einbindung in das europäische Bahn-Hochleistungsnetz möglich. Das auslösende Moment für Planungsarbeiten zu Gunsten weiterer Angebotsverbesserungen auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen war gegeben und liess sich wohlorchestriert zusammen mit weiteren verfügbaren Finanzquellen nutzen. Die Zeit für Konzept- und Planungsarbeiten war gekommen.

Die Entwicklung eines attraktiven und dennoch kostengünstigen öV-Angebots stellt ein äusserst komplexes Unterfangen dar. Der öV-Kunde erwartet Verbesserungen, indem mehr Fahrgelegenheiten und zugleich schlanke Anschlüsse angeboten werden sowie gute Beziehungen mit dem übergeordneten schweizerischen oder gar internationalen Fahrplangefüge gewährleistet sind. Zugleich sollten Güterzugstrassen verfügbar bleiben und längerfristige Angebotsentwicklungen berücksichtigt werden. Investitionen in die kostspielige Bahninfrastruktur sollen stets nachhaltig sein. Die Fachleute und Planer bewegen sich also im magischen Dreieck,

gebildet aus (Fahrplan-)Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur. Dass ein Mehrangebot von rund 30 Prozent mit dem unmittelbar verfügbaren Rollmaterial und der bestehenden Bahninfrastruktur nicht möglich sein würde, war längst klar.

Welches Fahrplanangebot lässt sich mit welchem Rollmaterial und mit welcher Infrastruktur umsetzen? Herausfordernde Abklärungen fahrplan-technischer Art bezüglich der Rollmaterialbewirtschaftung und damit der Zugumläufe sowie erreichbarer Zugsgeschwindigkeiten und der Fahrbahndynamik mussten getätigt werden. Das bautechnisch problemlos erscheinende Rheintal hat es in sich, denn die Bodenmechanik weist die Zugsgeschwindigkeiten unerbittlich in Grenzen. Der weiche Torfboden zwischen Altstätten und Heerbrugg oder verhältnismässig hochliegende Grundwasservorkommen in der Gegend von Sargans galt es zu beachten. Technische Grenzen waren darauf auch experimentell auszuloten. Abschnittsweise zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 125 km/h, 140 km/h und 160 km/h wurden durch Serien von Probefahrten bestätigt. Sicherungs-, Fahrbahn- und Fahrleitungstechnik machten im Rheintal beträchtliche Investitionen erforderlich, die etwa der folgenden Faustregel entsprechen: 2 Sekunden Fahrzeitgewinn durch höhere Fahrgeschwindigkeiten kosten eine Million Franken. Über 70 Sekunden mussten im Rheintal gewonnen werden!

Mit der Ringbahn (S4) rund um den Kanton gelang ein rund dreistündiger Zugsumlauf und mit dem REX-Zugsdurchlauf von Wil über St.Gallen nach Chur konnte eine rund zweistündige

Zulässige Streckengeschwindigkeiten

125 km/h	Übliche Höchstgeschwindigkeit
140 km/h	Buchs–Weite
160 km/h	Rüthi–Haag-Gams

Kurz erklärt

HGV-A: Das Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz soll unter anderem den Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschluss (HGV-A) der Ostschweiz sicherstellen. Die Massnahmen betreffen beispielsweise die Verbindungen Zürich–München, Chur–St.Margrethen und St.Gallen–Konstanz.

InfraFonds: Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr ermöglicht Beiträge zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen.

ZEB: Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur bezweckt unter anderem den Ausbau der Güterverkehrskapazitäten sowie die Erhöhung der Zahl der Vollknoten im schweizerischen Taktsystem.

FABI/STEP: FABI steht für Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur, STEP für Strategisches Entwicklungs-Programm.

Fahrzeit erreicht werden. Optimale Umläufe im Stundentakt-Raster erlauben minimale Rollmaterialbestände und manchenorts wieder Zughalte sowie schnelle Verbindungen mit Knotenbahnhöfen. Wermutstropfen bleiben dabei weniger REX-Halte (St.Fiden und Rheineck) und der Wegfall des 2005 eingeführten «Thurbo-Shuttles» zwischen Buchs und Sargans. Mindestens vorläufig und ohne durchgehende Doppelspur zwischen Sargans und Buchs kann bis auf Weiteres nur noch Sevelen mit der Bahn bedient werden.

Beachtlich ist im Hinblick auf die «S-Bahn St.Gallen 2013» die Vielfalt der genutzten Finanzquellen und die dadurch begründete Fragmentierung der Projekte. Der Kanton als Besteller, HGV-, NEAT- und ZEB-Kredite sowie InfraFonds spielen mit. Im Rheintal er-



Perron P55 und spartanische Publikumsanlagen von Rebstein-Marbach.

Foto Anton Heer, 11. Juli 2013

folgten die Investitionen mehrheitlich unter dem Titel HGV-A – das Rheintal als Nutzniesser der Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz! Das verkehrspolitische und finanztechnische Puzzle, das die Standortattraktivität des Rheintals stärken soll, ist komplex.

Die Anpassungen der Bahn-Infrastruktur im Rheintal umfassten die Publikumsanlagen und insbesondere die Erhöhung der Perronkanten auf die Normhöhe P55, das heisst auf eine Perronhöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante. Wesentliche weitere Baumassnahmen betrafen den Rück- und Umbau der Gleisanlagen, neue

Fahrleitungsanlagen für höhere Geschwindigkeiten sowie die Erneuerung der Sicherungsanlagen. Diese Arbeiten erfolgten im Rheintal teils während des regulären Bahnbetriebs oder während fahrplanmässigen Betriebspausen, teils aber auch während Totalsperrungen einzelner Streckenabschnitte. Solche bautechnisch vorteilhafte Totalsperrungen bedingten im Rheintal jeweils zwei Inselbetriebe mit Pendelzügen, die durch Bahnersatzbusse miteinander verbunden wurden. Für die Bahnkunden ergaben sich dabei einschneidende und überraschende Konsequenzen, die individuelle Reisepläne zuweilen ziemlich gründlich über den

Die Vielfalt der Finanzquellen

HGV-A	Kreuzungsstation Au
InfraFonds	Publikumsanlagen Rebstein
HGV-A	Bahnhofausbau Altstätten
InfraFonds	Publikumsanlagen Oberriet
InfraFonds	Publikumsanlagen Rüthi
ZEB	Bahnhofausbau Salez-Sennwald
InfraFonds	Publikumsanlagen Sevelen
HGV-A	Bahnhofausbau Sargans
HGV-A	Geschwindigkeitserhöhungen 140/160 km/h

Zu den Abkürzungen siehe den Kasten «Kurz erklärt»



In Salez-Sennwald wurde für den Personen- und Güterverkehr investiert.

Foto Anton Heer,
25. April 2013

Haufen warfen. Die überhandnehmenden, wenig kundenfreundlichen Total-sperrungen auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz über Tage, Wochen, Monate oder neustens gar Jahre lassen vermuten, dass heute die zeitnahe, ja laufende Überprüfung von Reiseplänen durch die Bahnreisenden selbst mittels Internet stillschweigend vorausgesetzt wird. Verärgerte Kunden, Umsteigeeffekte weg von der Bahn und teils nachhaltige Umsatzeinbussen scheinen sich immer noch zu rechnen – und werfen dennoch ein eher schales Licht auf die vollmundig propagierte Kundennähe oder das Dienstleistungsverständnis der Eisenbahnunternehmen.

Randglossen zum Angebot

Der Begriff Angebot kann auf das Fahrplanangebot reduziert werden, wird aber den teils recht vielfältigen Bedürfnissen nur bedingt gerecht. 30 Prozent Mehrleistung ist im Sinn jener der S-Bahn-Perspektive oder des Fahrplans zutreffend. Wichtige andere Qualitäten oder gar Rückschritte werden so wirksam ausgeblendet.

Die Industrialisierung des Personentransports mittels Transportmaschine Eisenbahn ist im Hinblick auf das neue S-Bahn-Konzept sehr weit getrieben worden und scheint gar eine bedenkliche Eigendynamik zu entwickeln. Fahrplantechnisch ist dagegen wenig einzuwenden. Das bis aufs Letzte und auf Minutenbruchteile ausgereizte Transportsystem Eisenbahn beziehungsweise Bahn und Bus erweist sich aber auch als zunehmend anfälliger. Technisch gesprochen ist die Fehlertoleranz im komplexen System klein geworden. Fatale Auswirkungen zeitigten denn auch die teils sehr knapp bemessenen Übergangszeiten an verschiedenen Verkehrsknoten. Anschlussbrüche müssen die seltene Ausnahme bleiben, wenn ein Umsteigeeffekt auf die öV-Angebote erreicht werden will. Mit der wirtschaftlich begründeten Zentralisierung, dem Personalabbau und der Rollmaterial-Standardisierung durch die beteiligten Bahnunternehmen wurden nun insbesondere seitens der SBB Grenzen überschritten. Grossstädtische Anonymität wird draussen in den Regionen zelebriert oder vielmehr auf-

gezwungen. Dieses Niemandsland schafft unter anderem Konflikt- und Missbrauchspotenziale, die sich nicht einfach durch Videoüberwachungen beseitigen lassen.

Kurzstreckentaugliches S-Bahn-Material ohne Zugbegleiter passt nämlich weder zu Interregioangeboten noch zu touristisch genutzten Verkehrsbeziehungen. Die Begriffe «REX» oder «Rheintal-Express» entwickeln sich endgültig zu Beschönigungen, weg vom potenziellen Markenzeichen. Dass sich beispielsweise die hochmodernen KISS-Triebzüge von Stadler Rail auch interregiotauglich ausrüsten lassen, haben Eisenbahnunternehmen in Österreich und anderswo gezeigt. Im Rheintal kommt es nun durch die neuen Einsatzkonzepte zur grotesken Situation, dass den Fernverkehrskunden zwischen Wil und Chur S-Bahn-Kompositionen zugemutet werden und den Nahverkehrskunden und Kurzaufenthaltern im S-Bahn-Ringzug S4 dank der komfortablen und vielseitig nutzbaren SOB-Flirts von Stadler Rail sogar Fernverkehrskomfort angeboten wird.

Der «Rheintal-Express», ein S-Bahn-Doppelstöcker neuester Bauart, überholt in Salez-Sennwald einen Re 4/4 II Lokzug. Der Sicherheitswärter sorgt für den Schutz der in Gleisnähe arbeitenden Mannschaft.

Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Sollen der treuen öV-Kundschaft, dem einheimischen Gelegenheitsreisenden oder dem umworbenen Touristen das Bahnunternehmen als kundenorientierter Dienstleister und Gastgeber oder eine bahnseitige Personalpräsenz, die

sich auf die Transportpolizei und peinliche Stichkontrollen beschränkt, in Erinnerung bleiben? Selbsthilfe ist offenbar gefragt, sei es bei der Entsorgung angebotener Hinterlassenschaften oder bei der Information von Mitreisenden. An

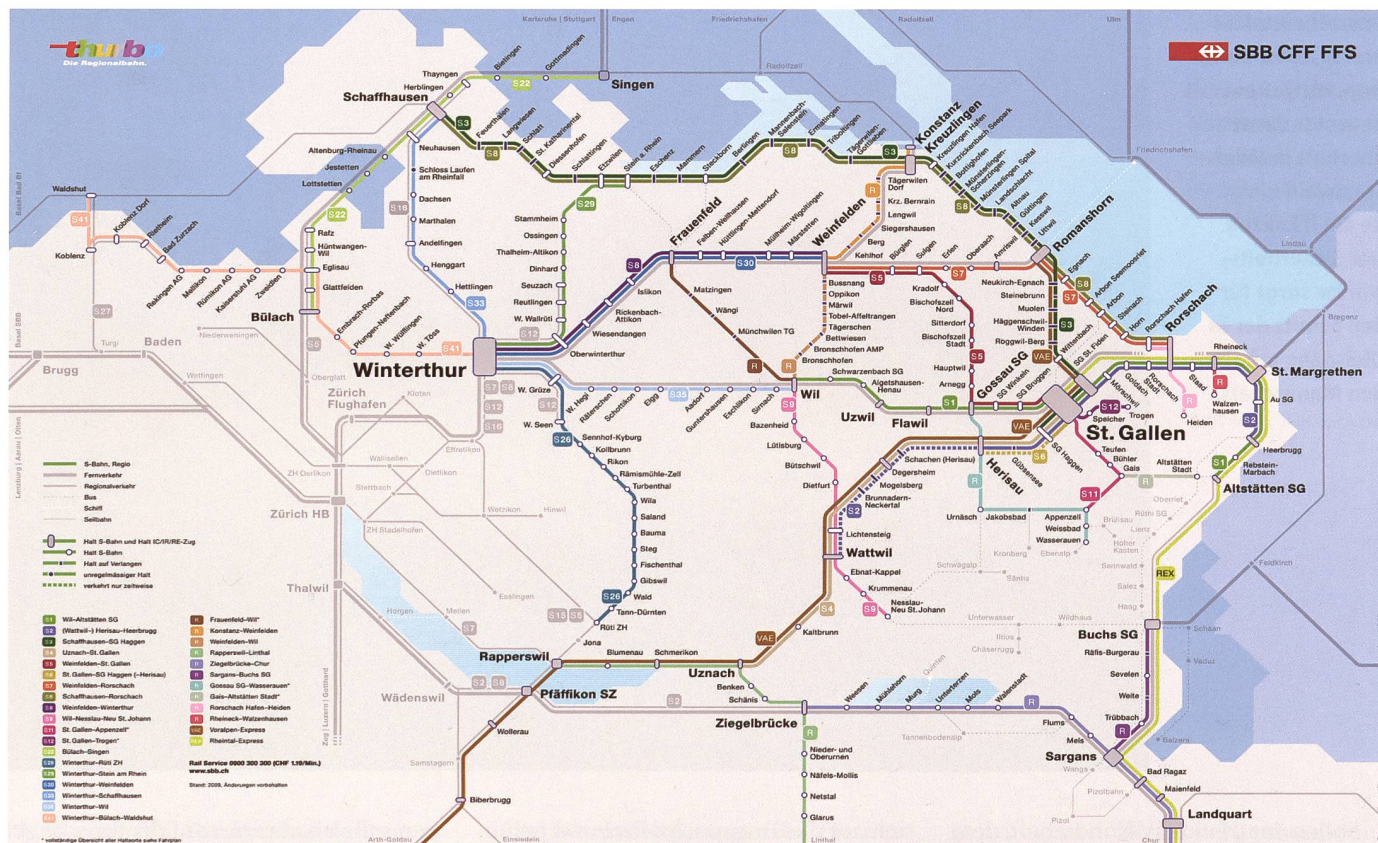
wen soll sich aber der auf der Strecke gebliebene Reisende wenden oder wer schafft Abhilfe, wenn Hightech-Toiletten oder die automatischen Durchsagen und Anzeigen falsch oder gar nicht funktionieren? Mit den Rationalisierungsmassnahmen, die den Interregioverkehr offenkundig auf das S-Bahn-beziehungsweise Nahverkehrsniveau bringen, wurde nebenbei ein gesetzlicher Auftrag ausgehebelt. Im Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGVA nG) ist unter anderem zu lesen: «[...] soll die Schweiz als Wirtschafts- und Tourismusstandort stärken sowie den internationalen Strassen- und Luftverkehr so weit wie möglich auf die Schiene verlagern.»

St.Margrethen-Sargans – eine Momentaufnahme 2013

Die nachfolgende Momentaufnahme in Bildern dokumentiert die Rheintallinie des Frühjahrs 2013. Die Reise oder Serie der Kurzbesuche aller Stationen und Bahnhöfe zwischen St.Margrethen und Sargans ist bereits Geschichte und bietet wohl Eindrücke, die bereits



Doppelstöcker der Zürcher S-Bahn im Einsatz ab St.Gallen anlässlich einer Totalsperrung bei Salez-Sennwald. Foto Anton Heer, 2. Juni 2013



Regionalverkehr Ostschweiz

Regionalverkehr Ostschweiz: der Liniennetzplan, wie er als Aushang bis Dezember 2013 gültig war. SBB AG, Regionalverkehr, Zürich

in wenigen Jahren Erinnerungen an vergangene Zeiten wecken werden. Formationen des lokbespannten REX mit Zugbegleiter sind noch unterwegs – und ab dem Sommer 2013 bereits Geschichte. Die öV-Normalität der kommenden Jahre lässt schnell vergessen.

Im Jahr 2000 wäre eine Serie solcher Stippvisiten mit Bahn und Bus übrigens noch undenkbar gewesen. Die Fahrplandichte des heutigen öV-Angebots war also bereits vor dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2013 beachtlich. Zuggebernemassen, die Tagestour und Fotoserie vom Donnerstag, 25. April 2013, war auch mit einigen fahrplantaktischen Überlegungen verbunden.

Zwei vergessene Stationen

Kaum je gewürdigt werden die beiden Bahnstationen Rheineck und Staad. Traditionell als Teil des Unter- rheintals wahrgenommen und ursprünglich Teil der damaligen ersten

«Schweizerischen Südostbahn» und damit am untersten Abschnitt der Rheintallinie gelegen, blieben diese Stationen doch am Rand. Beide Stationen wurden wegen der Lage am Dop-

pelspurabschnitt Rorschach–St. Margrethen frühzeitig mit schienenfrei zugänglichen Perronkanten versehen. Rheineck darf bezüglich der grosszügigen Anbindung an den Busverkehr so-



St. Margrethen.

**S-Bahn St.Gallen:
der ab dem Fahr-
planwechsel vom
Dezember 2013
gültige Liniennetz-
plan.**

SBB AG, Regionalverkehr,
Zürich



Au.

wie an die touristisch attraktiven Verkehrsträger Bergbahn und Bodensee-Schifffahrt als beispielhaft hervorgehoben werden. Bei Staad fallen die neuen Anschlussgleisanlagen östlich der Stationsanlagen auf. Beinahe trendwidrig wurde dort die Gleisanlage der Stadler Rail durch eine Zweiglinie zum Galliker-Logistik-Center ergänzt. Ganz am Rand sei notiert: Staad dient ab und zu auch den Flugpassagieren, die die Attraktivität des «Business Airport St. Gallen-Altenrhein» entdeckt haben. Die vergessenen Stationen tragen zur umfassenden verkehrstechnischen Vielfalt bei – sie sind Stationen am Rand mit überraschenden Qualitäten.



Heerbrugg.



Rebstein-Marbach.



Altstätten.

Oberriet.

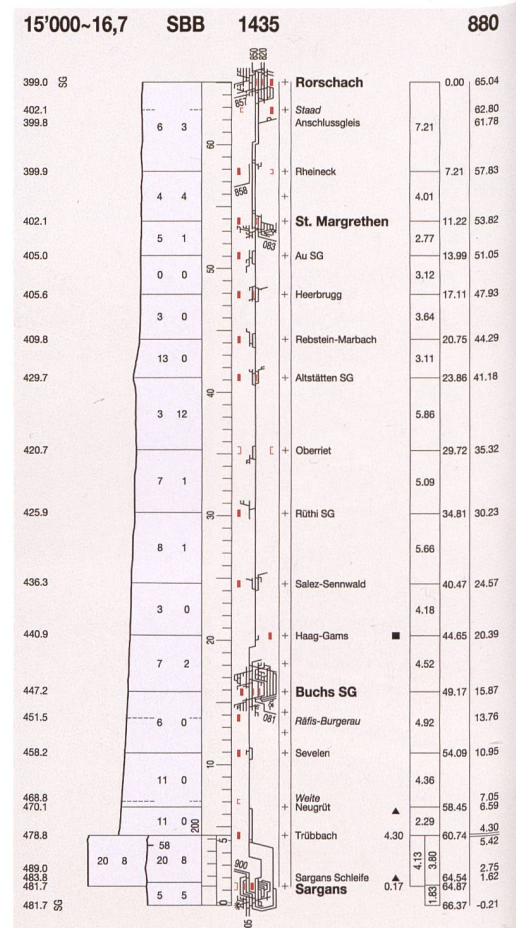


Rüthi.



Salez-Sennwald.





Profil 880, Rorschach–Sargans. Der technisch erscheinende Code 15 000~16.7 SBB 1435 sagt aus, dass es sich beim Profil 880 um eine elektrifizierte Normalspurstrecke der SBB handelt. Bahnprofil Schweiz, Diplori, Grafenried



Seite links:

Haag-Gams.

Buchs.

Räfis-Burgerau.

Seite rechts:

Sevelen.

Weite.

Trübbach.

Sargans.





In Staad haben Stationsgebäude und Güterschuppen aus dem Jahr 1900 ihre Funktionen längst verloren. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013

S-Bahn 2013 – eine Erfolgsgeschichte?

Die 30 Prozent Mehrleistung stellen angebotsseitig fraglos einen bedeutenden öV-Ausbauschritt dar. Wieweit Verlagerungs- und Nutzeffekte durch diese Mehrleistungen generiert werden, kann erst nach zwei bis drei Jahren verlässlicher beurteilt werden. Es braucht seine Zeit, bis Fahrplankorrekturen aufgrund betrieblicher Erfahrungen einfließen und öV-Angebote

und Angebotsänderungen von der Kundschaft aufgenommen werden oder Reisegewohnheiten beeinflussen. Aus eigener Erfahrung kann dennoch festgestellt werden, dass noch einiges zu tun bleibt.

Kundennähe lässt sich weder herbeireden noch herbeischreiben. Kundennähe muss erlebbar sein, was Personalpräsenz bedingt. In dieser Beziehung sind bedauerliche Verschlechterungen sowohl für Einzelreisende als auch für

Gruppenreisen feststellbar. Knapp gestaltete Übergangszeiten und Fahrpläne ohne jede Fehlertoleranz vertreiben beispielsweise die potenzielle oder die bestehende Kundschaft sehr wirksam. Die Wirtschaftlichkeit des öV leidet dadurch zusätzlich. Die technisch komplexen Fahrzeuge bieten unter anderem komfortable Fahrgast-Informationssysteme, die Zugbegleiter ersetzen sollen. Falsch oder nicht funktionierende Systeme verlangen jedoch die sofortige Intervention durch das Bahnpersonal. Fakt sind die Abwesenheit des Personals sowie sporadische technische Störungen, die bestenfalls zu spät, das heisst nach Betriebsschluss behoben werden.

Befremdlich stimmen müssen zudem die bahnseitig jüngst losgetretenen Dispute rund um den Infrastrukturunterhalt. Mehr oder weniger deutlich wurden kurz nach der Annahme der FABI-Vorlage weitere finanzielle Forderungen an die öffentliche Hand sowie Beschuldigungen an die Adresse des vor Jahren abgetretenen SBB-CEOs Benedikt Weibel öffentlich. Als Weibel im Jahr 2006 von St.Galler Politikern mit verschiedensten Forderungen für Bahnausbauten konfrontiert wurde, wies er unmissverständlich auf die damit verbundenen zusätzlich zu tragenden Be-



Gegeneinander versetzte Aussenperronkanten in Staad dienen dem Personenverkehr. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Der morgendliche Postzug aus dem Rheintal, unterwegs nach Frauenfeld, ist formiert aus lärmarmen Container-Tragwagen.

Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Der Zahnradtriebwagen Rheineck–Walzenhausen der Appenzeller Bahnen vor dem ausgedienten Aufnahmegebäude aus dem Jahr 1911. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013

triebs- und Unterhaltskosten hin. Im Sommer 2014 ging nun der Aufschrei durch die Blätter, dass der Fahrbahnun-

terhalt wegen der schweren und stark beschleunigenden Fahrzeuge auch in der Ostschweiz zusätzliche Mittel erfor-

dere. Steckt hinter diesen scheinbar überraschenden Einsichten wirklich nur ein beiläufiger Planungsfehler?



In Rheineck setzen die Publikumsanlagen mit dem modernen Bushof neue Akzente. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Der «Rheintal-Express» (der Interregio REX), bereits unterwegs als S-Bahn-Doppelstöcker, bediente Rheineck bis zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2013. Der Baukörper des gedeckten Bushofs wurde als gestalterischer Ersatz für den einstigen Güterschuppen konzipiert – aktiver Ortsbildschutz. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013

Buchs – und ein Ausblick über die Grenze

Das Fürstentum Liechtenstein durfte bis in die jüngste Vergangenheit als Bahntransitland ohne eigene Bahntradition betrachtet werden. Dem Streckenabschnitt Buchs–Schaan–Feldkirch fiel über sehr lange Zeit die Rolle der Verbindungslinie Sargans–Buchs–Arlberg zu. Buchs selbst verdankt dieser Transitbahn durchs Ländle seine

verkehrswirtschaftlich dominierende Rolle. Vor der Einführung der Vorarlbergerbahn nach Buchs im Jahr 1872 fiel nämlich dem Bahnhof Haag die verkehrsgeografische Schlüsselstellung im Werdenbergischen zu. Dort kreuzten sich die Bahn und die Strasse Richtung Rheinfähre und Grenzübergang. Die Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 besiegelte darauf die überraschende Bedeutung von Buchs als Grenz-

bahnhof. Buchs wurde das «Tor zum Osten». Im Personenverkehr erinnern klingende Namen wie «Orient-Express», «Transalpin», «Rail-Jet» oder der «Belgrad-Express» an den Personentransit. Endlos lang erscheinende Güterzüge rumpelten in gemächlichem Tempo über die Rheinbrücke bei Buchs und sorgten für Betrieb auf dem weitläufigen Güter- und Grenzbahnhof.

Züge in Buchs – Momentaufnahmen 2013/14



Doppelstöckige S-Bahn-Züge der Bauart KISS begegneten sich vor dem Fahrplanwechsel jeweils zur vollen Stunde als REX-Formationen in Buchs. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Der «Turbo Shuttle» – nur eine Episode? Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Re 4/4 II der SBB in Doppeltraktion unterwegs via Sarganserschleife Richtung Zürich. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Ein Güterzug mit einer «Taurus» der ÖBB an der Spitze unterwegs Richtung Feldkirch. Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Der «Rail-Jet» der ÖBB verlässt Buchs Richtung Wien.

Foto Anton Heer, 11. Juli 2013



Mit der S-Bahn 2013 wurde der Ringzug S4, gebildet mit Bergnamen tragenden SOB-Flirts, eingeführt. Die Ostschweizer Bergwelt hat so durch die SOB eine originelle Botschafterin gefunden. Foto Anton Heer, 17. Juli 2014



In Buchs begegnen sich seit dem neuen Fahrplan der Ringzug S4 und der doppelstöckige «Rheintal Express», SBB Typ RABe 511.

Foto Anton Heer, 17. Juli 2014

Buchs ist Grenzbahnhof und damit auch Ort verschiedener Zugsicherungssysteme. Zwei Eisenbahner der ÖBB nehmen gerade die halbjährlich fällige Überprüfung ihrer INDUSI-Komponenten in Buchs vor. Foto Anton Heer, 17. Juli 2014



Mit der nun angestrebten Bevorzugung des S-Bahn-Verkehrs entwickelten sich Ansprüche, die sich mindestens unterschwellig gegen den ungeliebten Bahngüterverkehr wenden. Parallelen

Liechtensteinische Landesverwaltung



Haltestellen/Bahnhöfe

Feldkirch	
Altenstadt	
Gisingen	
Tosters	Neubau
Tisis	
Schaanwald	Umbau/ Verschiebung
Nendeln	Umbau
Forst Hilti	Umbau
Schaan-Vaduz	Umbau
Buchs	
Länge des Doppelspurabschnitts	4.6 Kilometer
Investition	99 Mio. Euro

Exponenten des Verkehrsclubs Liechtenstein (VCL) entwickelten die konsequent auf der bestehenden Bahninfrastruktur beruhenden Nahverkehrskonzepte weiter und sehen die langfristige Lösung im Zusammenspiel einer normalspurigen Trambahn mit



**Ein TALENT-Triebzug der ÖBB in Buchs als Vorbote der S-Bahn
FL-A-CH.** Foto Anton Heer, 18. Juli 2014



Schaan-Vaduz: Bushof und Bahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft, ein Verkehrsknoten mit grossem Entwicklungspotenzial. Die Bahnschranken in unmittelbarer Nähe der öV-Drehscheibe machen die Konflikte zwischen dem Langsamverkehr (LV), dem motorisierten Individualverkehr (MIV), der Bahn und dem Bus augenfällig. Foto Anton Heer, 18. Juli 2014



Die Rheinbrücke der ÖBB zwischen Buchs und Schaan. Foto Anton Heer, 17. Juli 2014



Die Haltestelle Forst-Hilti in unmittelbarer Nähe weitläufiger und expandierender Industriebauten im Forst. Foto Anton Heer, 18. Juli 2014



Ein TALENT-Triebzug der ÖBB unterwegs zwischen Forst-Hilti und Schaan-Vaduz. Foto Anton Heer, 18. Juli 2014

der S-Bahn. Damit soll auch das Oberland, also die Region Vaduz–Triesen–Balzers, in den Genuss eines effizienten schienengebundenen öV-Angebots kommen. Das Konzept der Trambahn als Alternative zur Vollbahn ist nicht grundlegend neu, erscheint aber in der gegebenen kleinräumigen Bahnlandschaft eher als technischer und betrieblicher Fremdkörper. Ob ein integrales und damit vielseitiger nutzbares Vollbahnkonzept einer Zweiglinie und Direktverbindung Schaan–Sargans letztlich vorzuziehen ist, wird die Zukunft weisen müssen. Ein Blick in die Geschichte der Trambahnkonzepte ist nicht ohne Reiz – und lässt Vorbehalten ihren berechtigten Platz.

Ein ehrgeiziger Zeit- und Projektplan sollte der S-Bahn FL-A-CH bis 2015 auf die Schienen helfen. Durch die Umsetzung dieses Nahverkehrskonzepts befördert sich das Fürstentum Liechtenstein voraussichtlich in die vorderste öV-Liga. Der geplante Halbstundentakt zwischen Buchs und Feldkirch stellt zusammen mit der Einbindung des Busangebots einen beispiellosen Angebotssprung dar. Die S-Bahn FL-A-CH dürfte sowohl die Siedlungs- als auch die Wirtschaftsentwicklung in der Agglomeration Werdenberg–Liechtenstein massgeblich und nachhaltig

prägen. Die Dynamik der Entwicklungen ist in doppelter Hinsicht bemerkenswert. Einerseits beansprucht eine politisch tragfähige Umsetzung der Bahnausbauten im Unterland (Schaan bis Schaanwald) wesentlich mehr Zeit. Statt 2015 wird also eher das Jahr 2020 die Eröffnung der S-Bahn bringen. Andererseits rückte das durch die beiden Ständeräte Keller-Sutter und Rechsteiner geförderte Bahn-Y (Bodensee-Rheintal-Y) und damit ein weiterer Doppelspurabschnitt zwischen Buchs und Sargans unvermittelt in Griffnähe.

Die Ausweitung des Fahrplanangebots und neue Zugumläufe bleiben abhängig von weiteren Infrastrukturausbauten – insbesondere von der Doppelspur zwischen Buchs und Sevelen. Diese Doppelspur soll dannzumal auch das Oberland, beispielsweise die Ortschaften Vaduz, Triesen und Balzers mittels Bus-Bahn-Anbindungen über Sevelen und Trübbach mit der S-Bahn verknüpfen. Ein Richtung Weite verschobener Stationsstandort soll in Trübbach für optimale Verknüpfung und attraktive öV-Perspektiven beidseits des Rheins sorgen. Eine wohlgenutzte Zeit bis 2020 hat somit gute Chancen, einem grenzüberschreitenden Entwicklungssprung zum Durchbruch zu verhelfen.

Chronik Rorschach–Chur

Die Chronik zur Linie Rorschach–Sargans–Chur, Fahrplanfeld 880, zeigt die Entwicklung der Eisenbahnlinie ab 1957, der Zeit der ersten Doppelspur- und Kapazitätsausbauten nach der Bahnelektrifikation im Rheintal.

- 1957** Doppelspur Sargans–Bad Ragaz.
- 1970** Doppelspur Zizers–Chur.
- 1973** Doppelspur Landquart–Zizers.
- 1982** Taktfahrplan, Einführung auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz.
- 1982** Neue Aussenperrons in Trübbach.
- 1983** Sarganser Schleife geht in Betrieb.
- 1985** Neue Perronanlagen Sargans (Gleise 2 bis 5).
- 1993** Doppelspur Dienststation Rossriet–Landquart.
- 1994** Neue doppelspurige Rheinbrücke bei Ragaz.
- 1994** Doppelspur Bad Ragaz–Dienststation Rossriet.
- 1996** Gedeckter Bushof Heerbrugg in Betrieb.
- 1997** Neue Perronanlagen P55 in St. Margrethen (Gleise 1 bis 3).
- 1998** Neues Aussenperron P55 in Staad (Gleise 2).
- 1999** Neues Aussenperron P55 in Staad (Gleise 1).



Die Station Nendeln erlaubt derzeit noch als einzige Station in Liechtenstein Zugkreuzungen. Fahrleitungs- und Gleisanlagen erinnern an längst vergangene Zeiten. Foto Anton Heer, 18. Juli 2014



Schaanwald, die stillgelegte ÖBB-Haltestelle. Die Fahrleitungen erinnern bahnseitig daran, dass die Zeit doch nicht stillgestanden ist. Foto Anton Heer, 18. Juli 2014

1999 Neue Aussenperrons P55 in Rheineck (Gleis 1 und 2).

2000 «Ostwind – Bahn und Bus Region St.Gallen».

2000 «Liechtenstein Takt» wird neu angeboten.

2002 Tarifverbund «Ostwind» tritt in Kraft (81 Tarifzonen).

2002 Neue Perronanlagen P55 in Heerbrugg (Gleis 1 und 2).

2006 Neue Perronanlagen P55 in Buchs in Betrieb.

2007 «TGV des Grisons» erreicht Sargans und Chur (befristeter Betriebsversuch).

2009 Neue Perronanlagen P55 in Altstätten (Gleise 1 bis 3).

2010 Gedeckter Bushof Rheineck in Betrieb.

2010 Neue Perronanlage P55 in Sargans (Gleis 6).

2011 Neue Perronanlage P55 in Sargans (Gleis 7).

2012 Neue Perronkante P55 und Durchfahrtsgleis in Au in Betrieb.

2012 Neue Perronkante P55 in Rüthi (Rückbau auf ein Durchfahrtsgleis).

2013 Neue Perronanlagen P55 in Oberriet (Gleise 1 und 2).

2013 Neue Rheinbrücke und Kurvenstreckung St.Margrethen–Lustenau.

2013 Neue Perronkante P55 und Durchfahrtsgleis in Rebstein-Marbach.

2013 Neue Perronkante P55 und Überholgleis Salez-Sennwald.

2013 Neue Perronkante P55 in Sevelen.

2013 Das Bahn-Y findet Eingang in die FABI-Vorlage.

2014 Die FABI-Vorlage wird vom Schweizer Stimmvolk genehmigt.

2014 Abschluss des Umbaus der Fahrleitungsanlagen.

2015 Planung für den Abschnitt Buchs–Sargans (Realisierung Bahn-Y).

Quellen

MATHYS, ERNST, *10 000 Auskünfte über die Schweizerischen Eisenbahnen*, Bern 1949.

MATHYS, ERNST, *Hundert Jahre Schweizerbahnen, historisch und technisch dargestellt*, Bern 1941.

Bodan-Rail 2020 (Hg.), *Das Konzept Bodan Rail 2020*, 2001.

HEER, ANTON, *Die Eisenbahnen im Rheintal*. In: *Werdenberger Jahrbuch 2001*, 14. Jg., S. 26–58.

HEER, ANTON, *Werkbahnen im St.Galler Rheintal*. In: *Werdenberger Jahrbuch 2001*, 14. Jg., S. 59–65.

HEER, ANTON, *Rorschach–St.Gallen–Winterthur*. In: *Neujahrsblatt des HVSG 2006*.

STOPPER, PAUL, *Eine Tram-Bahn für Liechtenstein und die Region*, VCL 2003.

PFYFFER, HANS KARL, *Bahnen in der Region Glarnerland und Walensee*, Luzern 2004.

FÄRBER, SILVIO, *150 Jahre Eisenbahn Rorschach–Chur*, Chur 2008.

Jubiläums-Magazin, 150 Jahre Rheintal-Linie, Berneck 2008.

VCS (Hg.), *Mehr Zug für die S-Bahn St.Gallen 2013*. St.Gallen 2008.

Verein Initiative Bodensee-S-Bahn (Hg.), *Bodensee-S-Bahn*, 2011.

WÄGLI, HANS G., *Schienennetz Schweiz*, Zürich 2010.

WÄGLI, HANS G., *Bahnprofil Schweiz*, Grafenried 2010.

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hg.), *Projekt S-Bahn FL-A-CH*, Vaduz 2011.

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hg.), [...] *Information über das Projekt «S-Bahn FL.A.CH»*, Vaduz 2011.

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hg.), [...] *Verkehrsdienstbericht 2012*, Vaduz 2012.

Kanton St.Gallen (Hg.), *Öffentlicher Verkehr 2005* (1. Ausgabe), St.Gallen 2005.

Kanton St.Gallen (Hg.), *Öffentlicher Verkehr 2007* (2. Ausgabe), St.Gallen 2007.

Kanton St.Gallen (Hg.), *Öffentlicher Verkehr 2009* (3. Ausgabe), St.Gallen 2009.

Kanton St.Gallen (Hg.), *Öffentlicher Verkehr 2011* (4. Ausgabe), St.Gallen 2011.

Archiv SBB Historic, Bern.

Staatsarchiv St.Gallen.

Auskünfte durch das Amt für öffentlichen Verkehr, St.Gallen.

Auskünfte durch Amtsstellen der Liechtensteinischen Regierung.