

Erfolge, Relikte, Perspektiven : die Bahn in der Ostschweiz

Autor(en): **Weidmann, Ulrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft Dossier (~~Erhaltung~~) **Erhaltung SOB-Strecke**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-237674>

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.



Bild: Arcady Gemeinde Wittenbach

ERFOLGE, RELIKTE, PERSPEKTIVEN: DIE BAHN IN DER OSTSCHWEIZ

Text: Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Die Strecke St. Gallen – Herisau – Lichtensteig – Wattwil ist vergleichbar mit der bekannteren Strecke der Lötschbergbahn und eine der kunstbautenreichsten der Schweiz. Wie kam es dazu und welches sind die Zukunftsperspektiven der Bahn in der Ostschweiz?

☰ Bahninfrastrukturen spiegeln frühere strategische Absichten und Machtverhältnisse wider. Letztere wiederum sind mitentscheidend für die aktuelle und künftige Standortgunst eines Landesteils. Die Metropolitanregionen Zürich, Basel und Léman spannen heute das wirtschaftliche Kräftefeld der Schweiz auf, und dies wird sich akzentuieren. St. Gallen liegt abseits davon und die Bahn trägt wenig zur Linderung bei: Bereits vor fünfzig Jahren wurden für die Strecke St. Gallen–Zürich Fahrzeiten von 65 bis 70 Minuten angeboten, und so viele sind es heute noch.

BAHNSTRECKEN ALS WEGMARKEN

Dabei begann es vielsprechend: 1856, nur neun Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Schweizer Bahn, fand St. Gallen via Winterthur den Anschluss ans Bahnnetz. 1858 erreichte man Chur durch das St. Galler Rheintal und 1859 war der Ringschluss nach Zürich über Walensee und Glattal fertiggestellt. Streckenabschnitte von bis zu 50km Länge wurden pro Jahr in dieser Region in Betrieb genommen – ein Neubau zu derzeitigen Preisen würde rund acht Milliarden Franken kosten – für die damalige Zeit ein unerhört grosser Kraftakt.

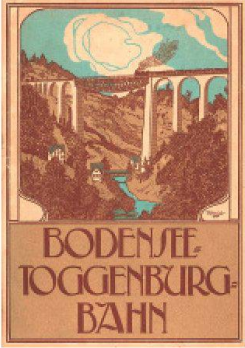
Eine wirklich vorteilhafte Position im Schweizer Bahnnetz erkämpfte sich St. Gallen dennoch nie, weil es im entscheidenden Zeitpunkt nicht gelang, die nötigen Mehrheiten zu gewinnen: Die Kantone pflegten sich im helvetischen bahnpolitischen Wettstreit jeweils in drei Interessengruppen zu sammeln, einer westlichen mit der Romandie sowie Bern und Solothurn, einer zentralen entlang der Achse Basel–Tessin mit Zürich sowie einer östlichen, unter anderem mit St. Gallen. Letztere Gruppe erweist sich jeweils als die schwächste, die zentrale als stärkste.

NEBEN DEM FADENKREUZ

Im 19. Jahrhundert waren es insbesondere zwei Entscheidungen Alfred Eschers, die zur Isolierung St. Gallens beitrugen: Bereits in den 1830er-Jahren hatten sich Zürich und Thurgau auf den Thurgauer Hafen Romanshorn als Übergang nach Süddeutschland festgelegt und nicht auf Rorschach im Kanton St. Gallen. Folgerichtig bevorzugte Eschers Nordostbahn die direkte Strecke durch das Thurtal und Romanshorn wurde für Jahrzehnte zum wichtigsten Grenzpunkt der Schweiz. Die Region St. Gallen–Appenzell realisierte praktisch zeitgleich die eigene

1 «Vom Bodensee über das Toggenburg nach dem Glarnerland, zum Zürichsee und in die Urschweiz»: Mit diesem Satz stellte sich die Bodensee-Toggenburg-Bahn auf einem Flyer aus dem Jahr 1914 vor

(Bild: Reiseführer zur Streckeneröffnung, 1911)



2

- 2 Der Sitterviadukt als Symbol für die neue Bodensee-Toggenburg-Bahn
- 3 Längenprofil der Strecke zwischen Romanshorn und Uznach bzw. Nesslau mit den vielen heute 100-jährigen Kunstbauten. Markiert sind der Bereich der Totalspernung und der Sitterviadukt

Strecke von Winterthur nach Rorschach, doch eine wesentliche internationale Bedeutung erlangte diese kaum.

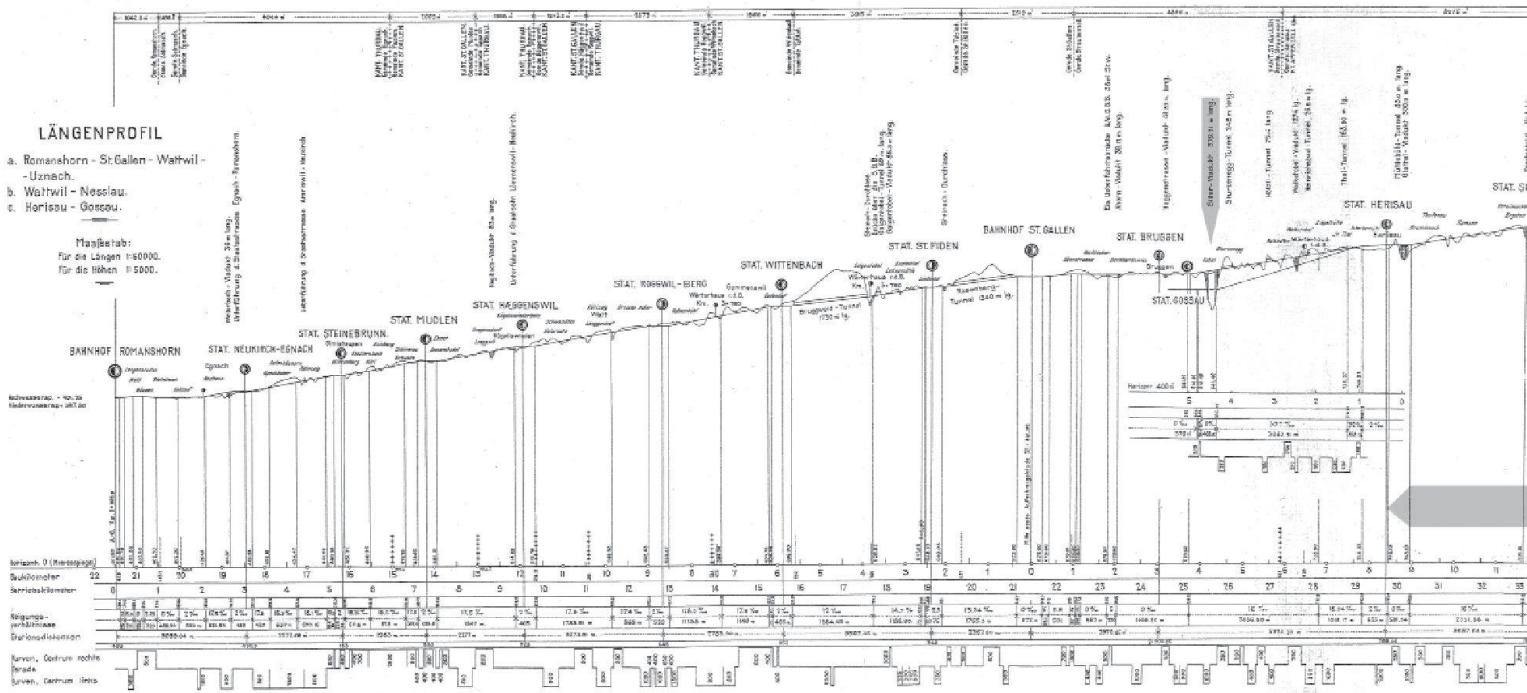
In Richtung Süden konzentrierte sich St.Gallen auf die Bahnerschliessung über die Bündner Pässe mit Zufahrt durch das Rheintal. Escher unterstützte diese Bestrebungen zunächst, orientierte sich 1869 aber neu und ebnete der Gotthardbahn den Weg. In der Folge brachte die Ostschweiz die politische und wirtschaftliche Kraft zum Bau ihrer eigenen Ostalpenbahn trotz topografischer Vorteile nicht auf. Die zweite schweizerische Achse, Lötschberg-Simplon, entstand vielmehr in der Westschweiz.

St.Gallen wollte sich in dieser neuen Situation mit einer Hauptstrecke über Rapperswil nach Zug zumindest eine hochwertige Anbindung an die Gotthardbahn sichern. Die zuge dachte Funktion als Zubringer bedingte eine grosszügige Trassierung und damit die ungewöhnlich aufwendigen Brücken und Tunnel. 1910 ging der östliche Abschnitt bis Uznach(-Rapperswil) als Bodensee-Toggenburg-Bahn in Betrieb. Die Strecke blieb allerdings unvollendet und die westliche Fortsetzung bildet bis heute die ältere, bescheidenere und steilere Strecke Rapperswil-Biberbrugg-Arth-Goldau.

DIE GESCHICHTE WIEDERHOLT SICH

In den 1960er-Jahren eröffneten sich für St.Gallen erneut Perspektiven für eine attraktive Anbindung ans nationale Bahnnetz, als sich Initianten schweizweit für neue, schnellverkehrstaugliche Bahninfrastrukturen stark machten. Aus Skizzen einer Schnellbahn Zürich-Bern entwickelte sich die Neue Eisenbahn-Haupttransversale (NHT) Rorschach-Genf. St.Gallen hätte damit eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zu den Schweizer Zentren erhalten. Die NHT erwies sich allerdings nicht als mehrheitsfähig und wurde 1984 durch die Bahn 2000 abgelöst. Zwar sollte die Fahrzeit St.Gallen-Zürich auch in diesem Nachfolgeprojekt zunächst auf eine Stunde verkürzt werden. Aus finanziellen Gründen wurde jedoch später der Brüttenertunnel gestrichen und damit die Beschleunigung der Strecke von St.Gallen nach dem Westen.

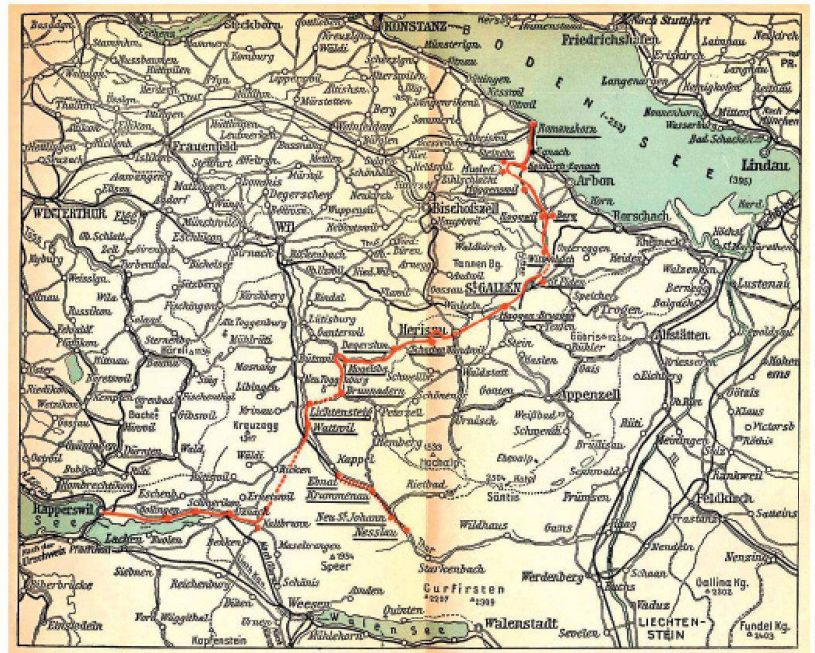
Parallel dazu lancierte die Ostschweiz ab 1963 eigene Alternativen zum Gotthard-Basistunnel. 1988 unterlagen diese Pläne aber den Projekten am Gotthard und am Lötschberg und damit dem Bündnis aus westlicher und zentraler Kantonsgruppe. Der Alpentransitbeschluss von 1992 sah zwar zumindest eine Neuauflage der Verbindung Zürichsee-Zug vor,



Kostenüberschreitungen veranlassten indessen faktisch bereits 1998 deren Streichung. Für St. Gallen blieb es beim reduzierten Ausbau der Strecke St. Gallen–Arth-Goldau, der immerhin die Optimierung des Fahrplanes und die Verdichtung des regionalen Angebotes ermöglicht.

«VORALPEN-EXPRESS» UND S-BAHN

Trotz dieser Rückschläge wurde auf der Achse Romanshorn–St. Gallen–Luzern schrittweise ein Fernverkehrsangebot aufgebaut. Es geht auf die ersten Kurswagen zurück, die 1912 auf der Strecke St. Gallen–Arth-Goldau fuhren. Seit 1947 rollen direkte Züge von Romanshorn nach Luzern, seit 1982 im Zweistundentakt und seit 1992 unter dem Namen «Voralpen-Express». Als der Stundentakt gegen Ende der 1990er-Jahre zum allgemeinen schweizerischen Standard wurde, vereinbarten die am Zuglauf beteiligten Gesellschaften Bodensee-Toggenburg-Bahn, Südostbahn und SBB die entsprechende Verdichtung, verbunden mit einem hohen Fahrkomfort, einem eigenständigen Fahrzeugdesign und der Stärkung der Marke «Voralpen-Express». Über dreissigjährige Fahrzeuge wurden auf einen zeitgemässen Stand gebracht. Eingeführt im Jahre 1999 verzeich-



(Bild: Reiseführer zur Streckeneröffnung, 1911)

net das Angebot heute rund 40% mehr Fahrgäste als fünfzehn Jahre zuvor.

Zudem erkannte St. Gallen schon früh, dass das Konzept einer «S-Bahn» – dichter und regelmässiger Fahrplan, attraktive Fahrzeuge, einheitlicher Tarif – nicht auf Metropolen beschränkt bleiben muss. Bereits in den 1980er-Jahren finden sich Ansätze, um den Vorortsverkehr zu verbessern, und 1995 konkretisierte sich ein S-Bahn-Konzept. Im Jahr 2000 konnte die erste Ausbaustufe dem Betrieb übergeben werden, und St. Gallen wurde bezüglich S-Bahnen in

4 Bodensee-Toggenburg-Bahn und Rickenbahn der SBB

4

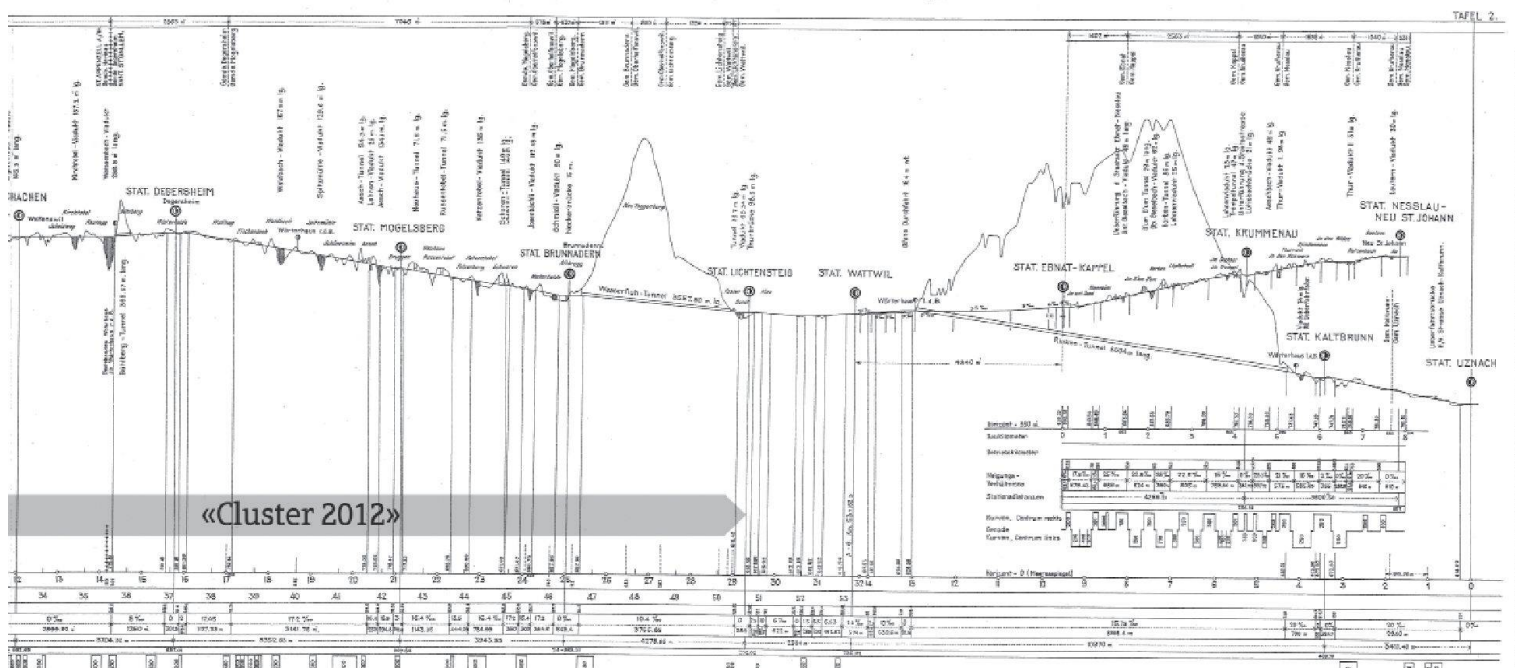
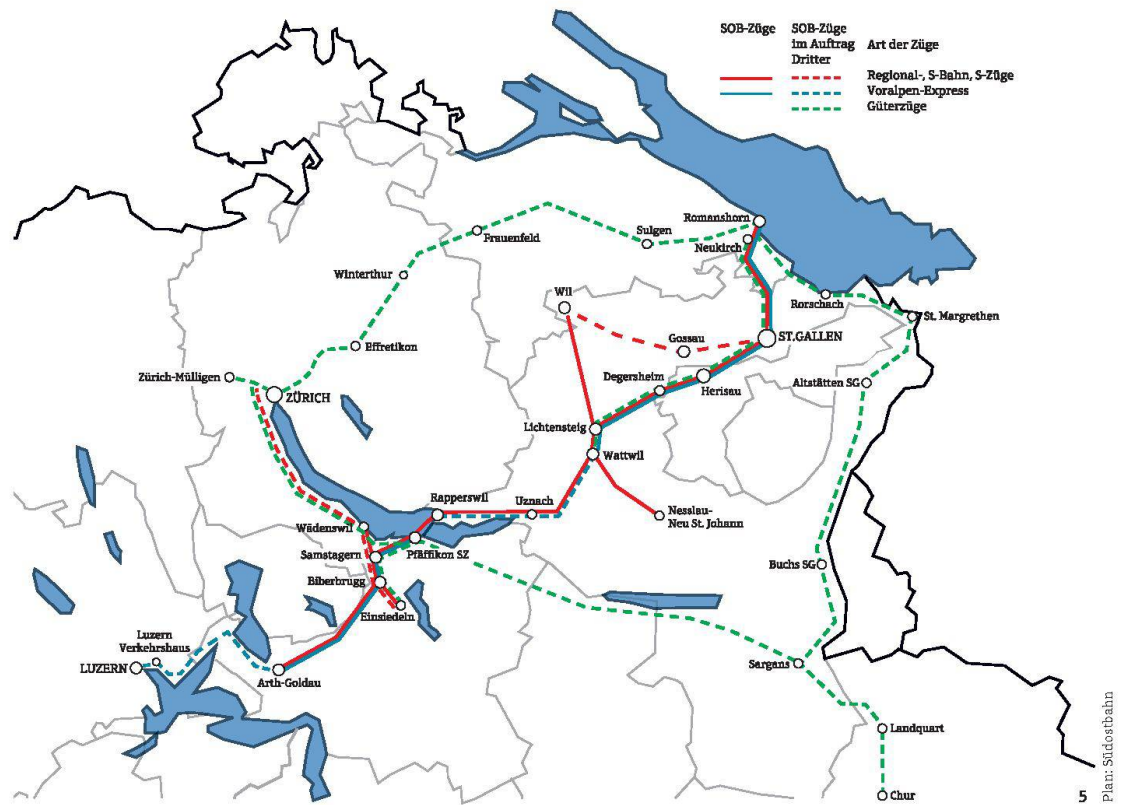


Bild: Denkschrift Bodensee-Toggenburg-Zürichsee, St.Gallischer Ingenieur- und Architektenverein, 1911

3



5 Tätigkeitsgebiet der heutigen Südostbahn

mittelstarken Verkehrsräumen zum Pionier – verstärkt noch durch den Tarifverbund «Ostwind». Die S-Bahn St. Gallen 2013 verdichtet das Angebot ab Ende 2013 auf einen flächendeckenden Halbstundentakt.

WEGE IN DIE ZUKUNFT

Der nun in Angriff genommene Ausbau der Strecke St. Gallen–Wattwil ermöglicht es, den «Voralpen-Express» im Hinblick auf die Anbindung an den Gotthard-Basistunnel weiterzuentwickeln. Gleichzeitig bildet die Strecke eine attraktive tangentielle Verbindung in die Zentralschweiz, die den Grossraum Zürich entlastet. Die S-Bahn wiederum wird die Agglomeration St. Gallen wirtschaftlich und gesellschaftlich festigen, denn für den Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist ein gut ausgebautes Verkehrssystem von zentraler Bedeutung.

Die Fahrzeiten zu den Schweizer Metropolräumen bleiben ein Hemmnis für die regionale Entwicklung. Der Wettbewerbsnachteil der Ostschweiz gegenüber jenen Landesteilen, die von den grossen Bahninvestitionen profitieren, wächst stetig. Das Mittelland ist mit der Bahn 2000 zusammengedrückt. Das Wallis ist nun in Pendlerdistanz zu Bern und mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel wird Lugano zur Tagesdestination. Zwischen St. Gallen und Genf ist man hingegen mit lediglich 89 km/h unterwegs – eine unterdurchschnittliche Geschwindigkeit, wenn man bedenkt, dass weltweit Bahnstrecken mit Geschwindigkeiten von bis zu 270 km/h in Betrieb sind.

Will die Ostschweiz an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes partizipieren und soll die Bahn

mit dem Auto konkurrieren können, so ist eine Fahrzeitverkürzung um über eine Stunde bis Genf respektive eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf 130 km/h unumgänglich. Dies könnte der schleichenden Abschottung der Ostschweiz durch die Überlastung der Autobahnen entgegenwirken.

Eine Ostalpenbahn liegt wohl in weiter Ferne. Sie könnte allerdings langfristig als reine Personenverkehrsstrecke wieder an Interesse gewinnen, wenn sich die Regionen wie der süddeutsche Raum, der Vorarlberg, die Ostschweiz und Norditalien weiterhin wirtschaftlich so positiv entwickeln. Die Energieknappheit und die mangelnde Kapazität des Luftverkehrs werden zudem dem Flugverkehr engere Grenzen setzen als heute und so die Reisenden vermehrt die Bahn wählen lassen.

ANSCHLUSS ANS KÜNFTIGE BAHNNETZ

Eine neue Schnellverbindung von St. Gallen nach Westen wäre eine Chance, die isolierte Lage innerhalb der Schweiz zu überwinden. In einer nächsten Generation könnte eine Ostalpenbahn ausserdem die Öffnung nach Süden bringen und St. Gallen vollends ins Bahnnetz des 21. Jahrhunderts integrieren. Beide neuen Infrastrukturen würden sich schlüssig in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einfügen. Sollen solche Visionen tatsächlich realisiert werden, so wird die Ostschweiz – dies hat die Geschichte gezeigt – auf die Unterstützung mindestens eines der beiden anderen verkehrspolitischen Machtblöcke der Schweiz angewiesen sein; unvorstellbar ist dies nicht.

Quellen der historischen Informationen:

- Hans-Peter Bärtschi et al.: Die Bodenseebahn 1855–2005. Verlag Minirex AG, Luzern, 2005
- Walter Dietz: Eisenbahnen in der Ostschweiz. Appenzeller Verlag, Herisau, 2008
- Anton Heer: Rorschach–St. Gallen–Winterthur; Historischer Verein des Kantons St. Gallen, St. Gallen, 2006
- Gerhard Oswald: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Appenzeller Verlag, Herisau, 2004