

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons St. Gallen

Band: 146 (2006)

Artikel: Rorschach - St. Gallen - Winterthur : zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft

Autor: Heer, Anton

Kapitel: Ausblick

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946246>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

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

AUSBLICK



Rorschach-Hafen: 14.05.2005
(Foto A. Heer)

Bilder der Gegenwart

Für die Reisenden stellt sich eine Eisenbahnlinie in besonderem Masse durch die Stationen und Bahnhöfe oder seltener durch einmalige Ausblicke dar. Für die einen sind die so genannten Publikumsanlagen Orte des Wartens, der Begegnung oder täglicher flüchtiger Präsenz, für die andern sind es eher Augenblicke der Orientierung. Die meist über Jahrzehnte unverändert gebliebenen Bauwerke wirken daher prägend für eine bestimmte Strecke. Die verkehrenden Züge sind dagegen leicht austauschbar und bieten von Fahrplanperiode zu Fahrplanperiode eine neue Normalität. Charakteristisch bleiben also die Stationen unterwegs – allen Normierungsanstrengungen zum Trotz – als eine zufällig erscheinende Abfolge von Zeitzeugen. Rorschach–St.Gallen–Winterthur, eine aktuelle Momentaufnahme der Stationen unterwegs, macht Typisches augenfällig und führt den-

noch über kurz oder lang den laufenden Wandel sichtbar vor Augen.

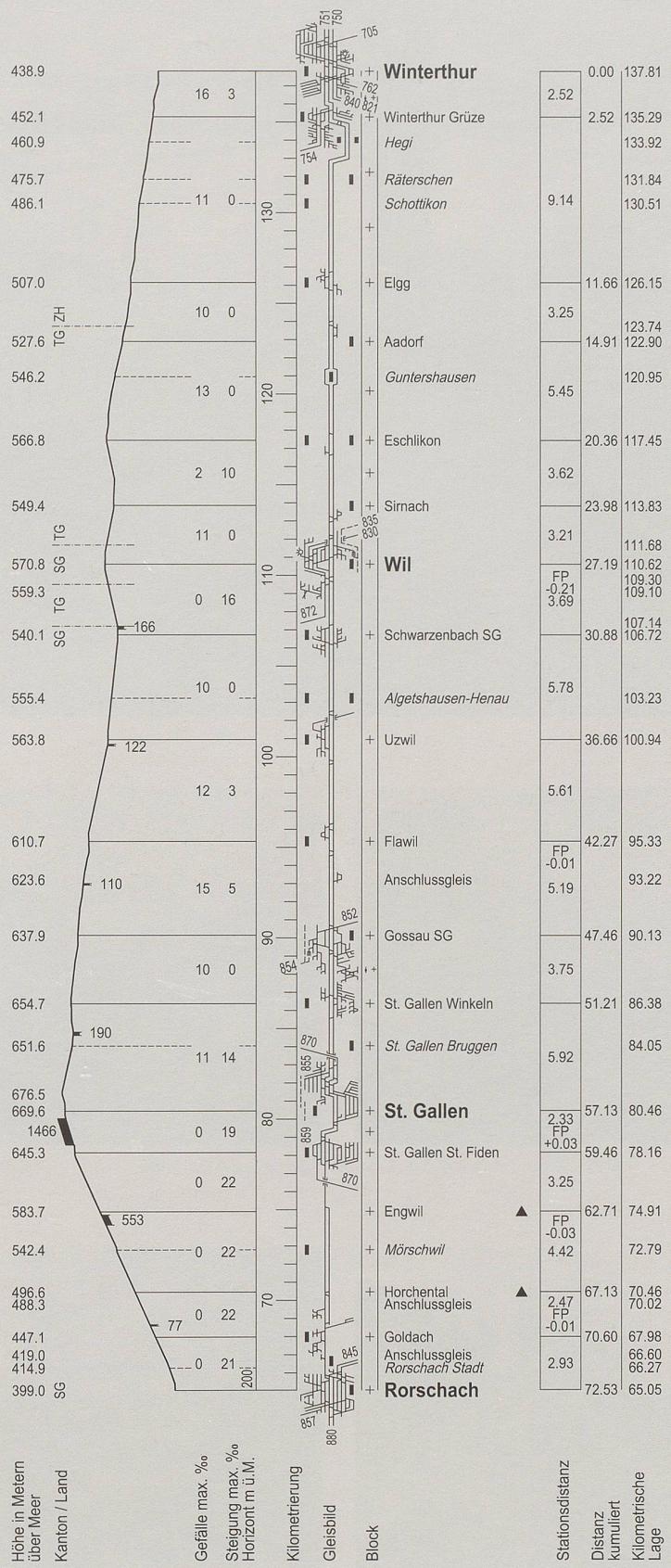
Auf eher abstrakte Weise manifestiert sich die Gegenwart mit einigen durchaus wissenswerten Kennzahlen. Die aktuellen Zahlen und Vergleiche zwischen der Thurtallinie und der St.Gallerlinie belegen eine seit Jahrzehnten geltende Wirklichkeit: Entgegen der düstersten Prognosen der Frühzeit hat sich die St.Gallerlinie sehr erfreulich entwickelt. St.Gallen ist unbestritten ein Ausgangspunkt für die Ost-West-Transversale, dies erst noch unabhängig von den im Laufe der Jahrzehnte geänderten Konzepten. St.Gallen ist aber auch wichtiger Knotenpunkt, der nun dank dem Angebotskonzept Ostwind seine Attraktivität im Regionalverkehr gewonnen hat.

15'000~16.7

SBB

1435

850



Bahnprofil: Rorschach–St.Gallen–Wil–
Winterthur (Zeichnung H.G.Wägli)



Rorschach: 17.04.2004



Rorschach-Stadt: 17.04.2004



Goldach: 18.04.2004



Mörschwil: 13.04.2004



St.Gallen-St.Fiden: 13.04.2004



St.Gallen: 18.04.2004



St.Gallen-Bruggen: 17.04.2004



St.Gallen-Winkeln: 17.04.2004



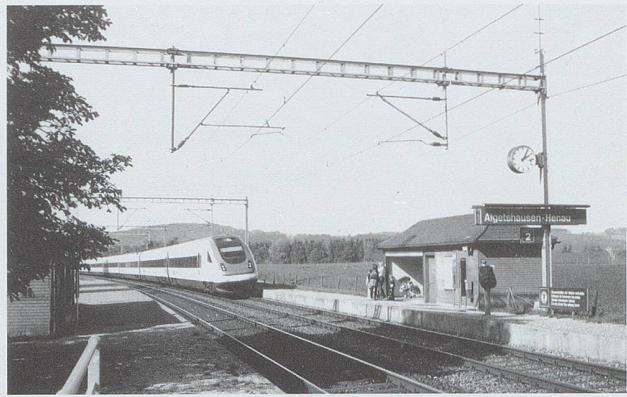
Gossau: 11.10.2003



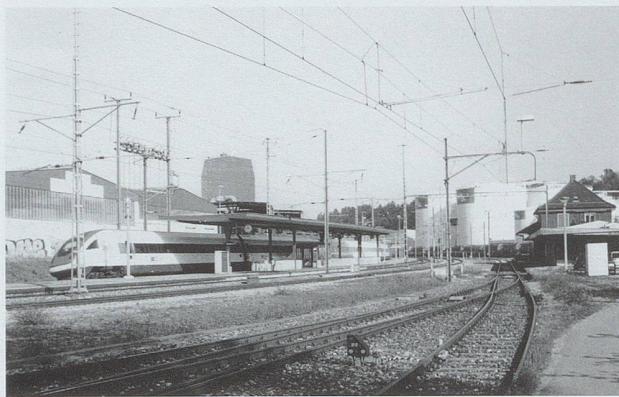
Flawil: 18.09.2005



Uzwil: 11.10.2003



Algetshausen-Henau: 11.10.2003



Schwarzenbach: 11.10.2003



Wil: 19.10.2003



Sirnach: 19.10.2003



Eschlikon: 19.10.2003



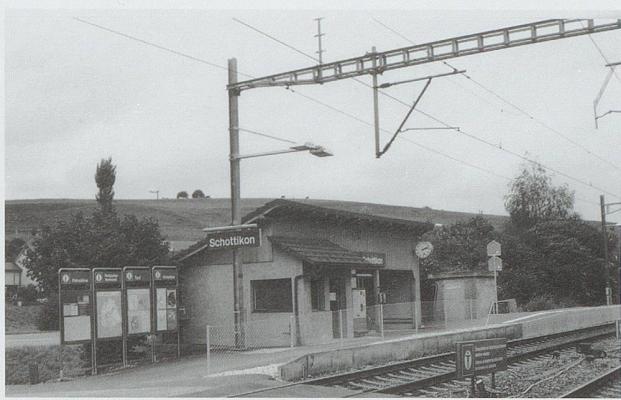
Guntershausen: 19.10.2003



Aadorf: 19.10.2003



Elgg: 27.04.2004



Schottikon: 18.09.2005



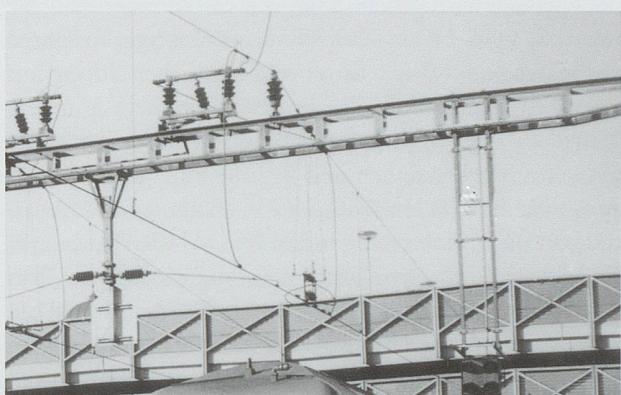
Räterschen: 13.12.2003



Winterthur-Hegi: 18.09.2005



Winterthur-Grüze: 27.04.2004



Winterthur: 08.06.2004

Fotos: A. Heer

Nahverkehr und nationaler Schnellzugsverkehr

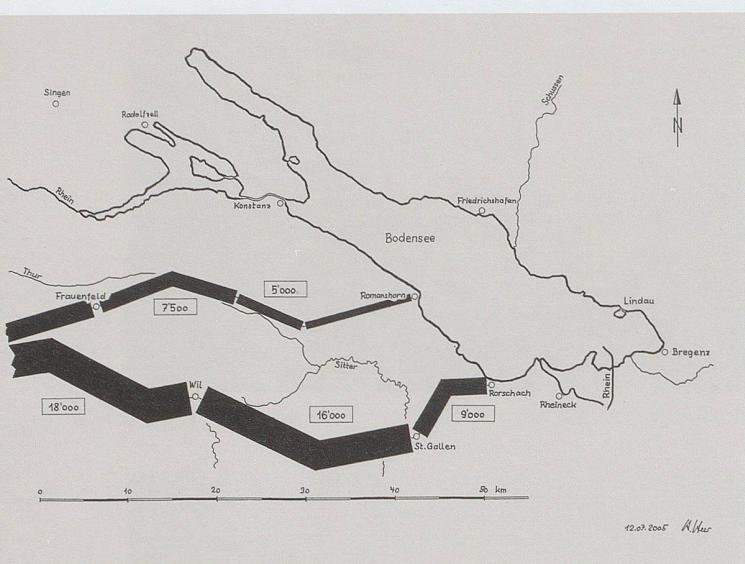
Unmissverständlich sind die Forderungen nach dichten Fahrplanangeboten zwischen der Wirtschaftsregion Zürich und der (Wohn-)Region Wil-Winterthur. Die Zürcher-S-Bahn soll durchgängig nach Wil geführt werden und ein dichteres Angebot anbieten. Streckenausbauten und neue Haltestellen werden damit auf dem Abschnitt Wil-Winterthur unumgänglich. Gerade da zeigt sich die Notwendigkeit von Betrachtungsweisen, die die massgebenden überregionalen Zusammenhänge erkennen lassen. Die längst überfälligen Kapazitätsanpassungen zwischen Winterthur und Effretikon bzw. Hürlstein gelten als Voraussetzung für die harmonische Angebotsentwicklung. Spektakuläre Bauvorhaben gleich vor der Haustür sind nicht zwingend Ausweis für unmittelbare oder örtlich wirksame Verbesserungen.

Die Einbindung von St.Gallen in der Form eines Stunden-Knotens in das nationale Taktsystem oder Netzwerk ist in verschiedenen Konzepten zu finden. Voraussetzungen für diesen Stundenknoten wurden bereits auf privater Basis studiert und hätten beispielsweise Streckenausbauten zwischen Räterschen und Elgg zur Folge. Andere, radikalere Entwürfe für die «Neue Eisenbahn-Haupttransversale» (NHT) aus den 1970er Jahren sehen eine weitgehende Neutrassierung durch das Thurtal unter der weiträumigen Umfahrung von Wil vor.

Der Verkehrsverbund Ostwind und die SBB-Tochter THURBO weisen in neue Entwicklungsrichtungen und dokumentieren die neuen Grenzziehungen in der Unternehmensstruktur der SBB sowie zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Die Regionen werden vermehrt dienstleistungs- oder modern ausgedrückt produkte-spezifisch definiert. Aus dieser Situation wird es denkbar oder gar absehbar, dass verschiedene Schnellzugshalte wegfallen werden, um die Anschlussknoten des Schnellzugsverkehrs zu privilegieren. Die Feinverteilung oder Regionalzugsleistungen fallen dann folgerichtig an den Anbieter des Regionalverkehrs. Der Preis für diese Fragmentierung kann sich für zahlreiche Reisende als Zeit- und Komfortverlust auswirken. Die Interessen des Schnellzugs-Anbieters und jene des Regionalzugs-Anbieters können sich gegen die Interessen eines Teils der Kundschaft richten. Die Angebotsentwicklung und Nachfrageentwicklung der kommenden Jahre wird zeigen, wohin die Reise geht.

Bahn 2000 und HGV-Anschlüsse

Die durch das Konzept Bahn 2000 zurückgestützte NHT wie auch die NEAT haben sich für Randregionen wie die

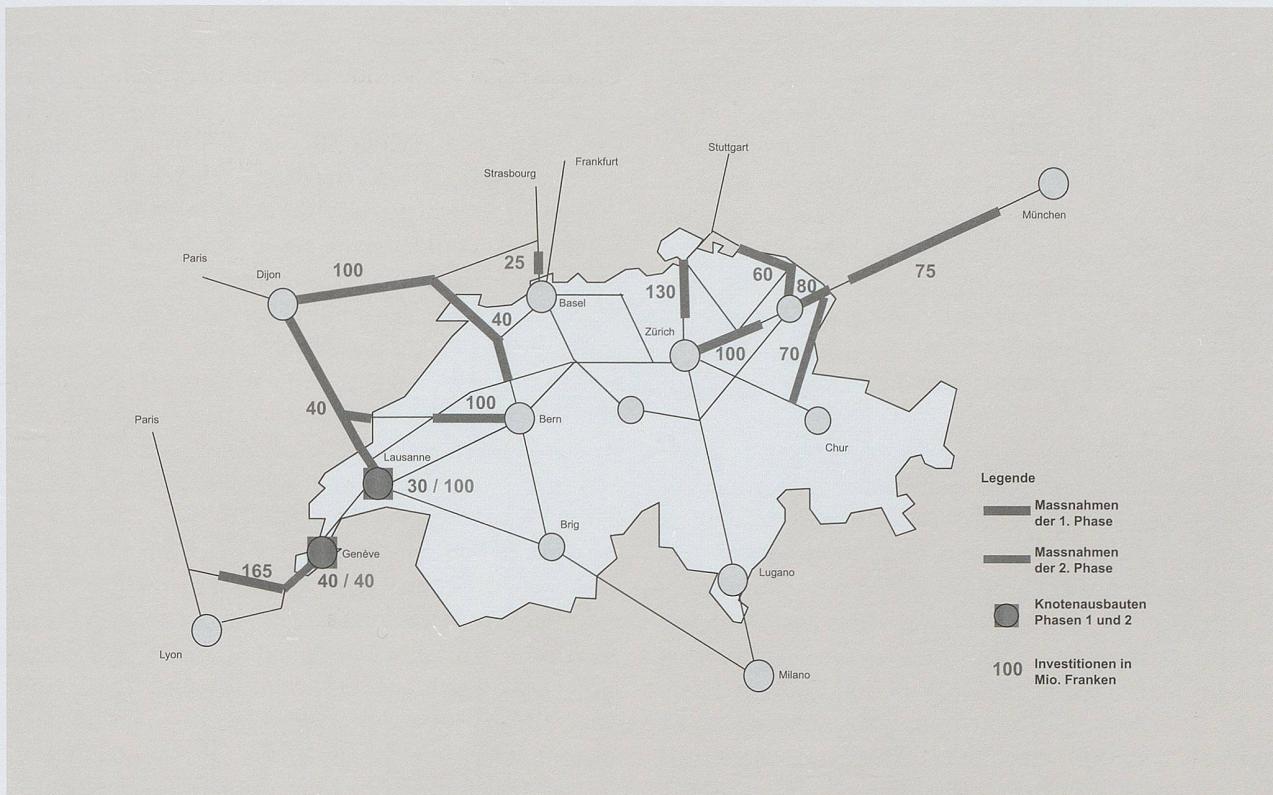


Das heutige Passagieraufkommen im Vergleich. (Zeichnung A.Heer)

Konzepte der Gegenwart und der Zukunft

Die Palette der einstigen und gegenwärtigen Zukunftsideen ist stets eine Quelle der Überraschungen, stets reich befrachtet und vielfältig. Mit einem zuweilen leisen oder wissenden Lächeln lässt sich insbesondere auf die unerfüllt gebliebenen Zukunftsideen unserer Vorfahren zurück schauen. Doch unvermittelt tauchen Ideen aus dem Archivstaub auf, die aktueller nicht sein könnten. Trotzdem oder gerade deshalb sollen einige der heute aktuellen Markennamen und Begriffe kurz gestreift werden. Ostwind, THURBO, ZVV, Bahn 2000, Swissmetro, HGV-Anbindung oder BODAN-RAIL mögen sie heißen. Und – wo bleibt wohl die Lösung zur Rorschacher Verkehrsfrage oder was werden dannzumal unsere Nachfahren einmal von unseren Plänen und Visionen halten?

Konzepte der Zukunft hängen nicht zuletzt von der aktuellen und höchst subjektiven Wahrnehmung der Gegenwart, von den jeweiligen Projektionen in diese Zukunft und von den gerade geltenden verkehrs- oder wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen ab. Die Entwicklung der Rahmenbedingungen selbst kann zuweilen völlig irrationalen, später kaum noch nachvollziehbaren Prozessen unterliegen. Gegen punktuelle Wahrnehmungen und ausser Rand und Band geratene Eigendynamiken ist auch die Eisenbahn nicht gefeit. Die Fluglärmfrage zeigt beispielhaft, wie sich aus der einstigen Faszination und Toleranz in wenigen Jahren eine weitgehende Ablehnung entwickeln kann, deren längerfristigen volkswirtschaftlichen Folgen noch kaum absehbar sind.



HGV-Anbindung: Übersicht über die Investitionen, Bundesversammlung
18.03.2005 (Quelle: BAV 2005)

Ostschweiz als nicht unproblematisch erwiesen. Insbesondere hat die erste Etappe der Bahn 2000 für die hauptsächlich Richtung Zürich orientierte Kundschaft aus der Ostschweiz wenig Fortschritte gebracht. Zusätzliche Forderungen aus den Gebieten der Neubaustrecke oder anderer Schlüsselstellen mussten freund-eidgenössisch durch Abstriche in andern Regionen getragen werden. Die einst konsenssichernden Grosszügigkeiten funktionierten einmal mehr als willkommene frei verfügbare Reserven. Längst erkannte Engpässe oder betriebliche Hindernisse der Achse Rorschach–St.Gallen–Zürich sind so auf das dritte Jahrtausend vertagt worden.

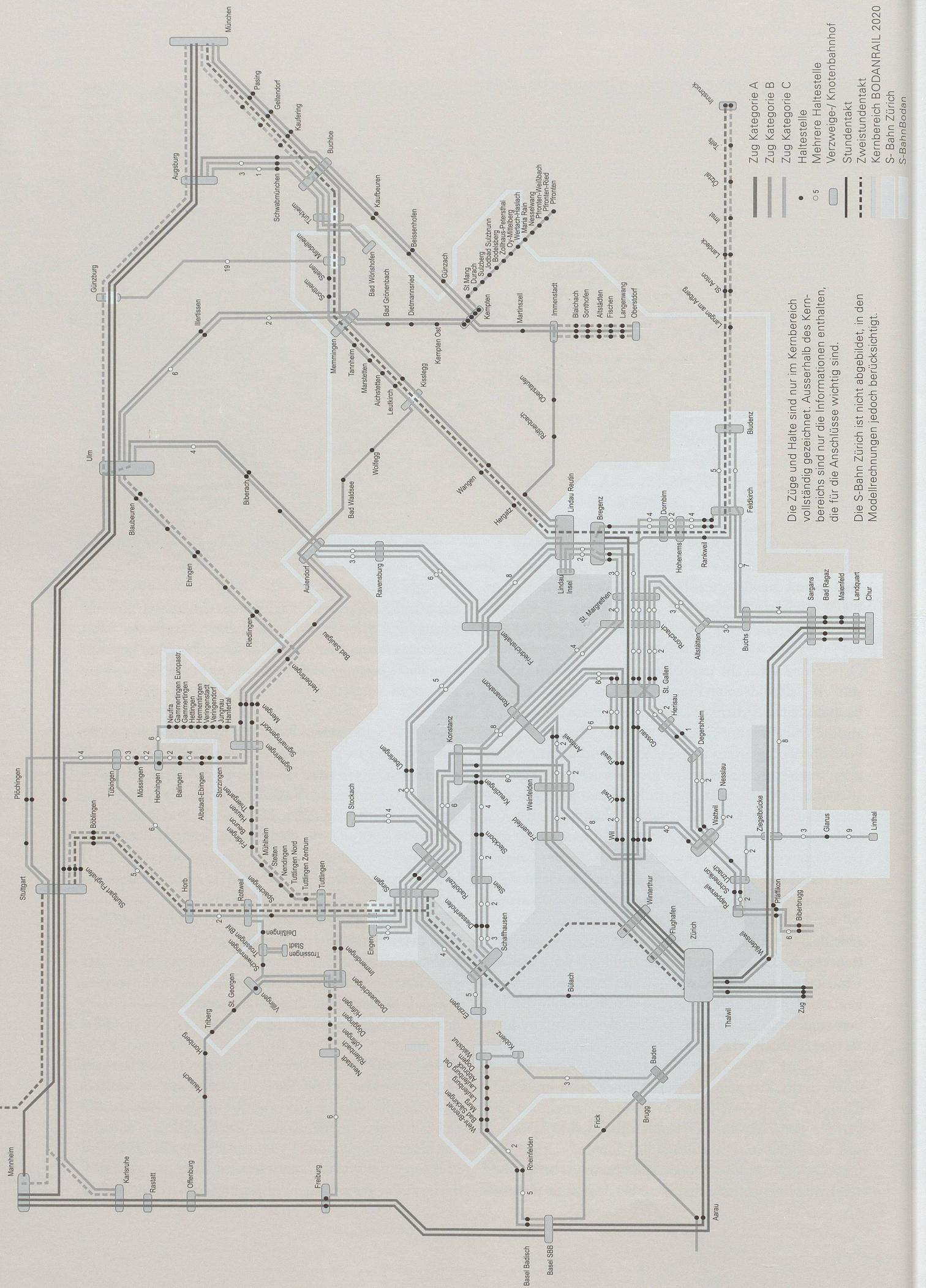
Offenbar liess sich verlorenes Terrain zugunsten der Randregionen leichter unter dem Titel HGV-Anschlüsse zurückgewinnen. Verheissungsvolle 80 Millionen Franken wurden durch das Bundesparlament für Investitionen zugunsten der Strecke St.Gallen–St.Margrethen reserviert. Dass mit diesem Geld kaum die Beseitigung des Rorschacher Verkehrsproblems angegangen werden kann, dürfte klar sein. Es wird folglich auch unter dem Titel der HGV-Anschlüsse bei Einzelmassnahmen und bei der Verlängerung der bereits bestehenden Doppelspurinsel bleiben. Die vollständige Einbindung der Station Goldach in den Doppelspurabschnitt bringt beispielsweise neben unbestrittenen betrieblichen Vorteilen

auch die Rorschacher Verkehrsfrage einige Meter weiter – immerhin. Die Verwirklichung der 2. Etappe der Bahn 2000 ist etwa auf den Zeitraum 2010 bis 2020 geplant. Man darf gespannt sein.

BODAN-RAIL 2020

Aus Distanz betrachtet, lässt sich eine Wirtschaftsregion Bodensee recht einleuchtend konstruieren und statistisch augenfällig darstellen. Die Euregio Bodensee ist ein weiterer Begriff, der für die Bestrebungen zur überregionalen und grenzüberschreitenden Integration steht. Dass hinter dem Konzept BODAN-RAIL 2020 auch längst vergessene verkehrspolitische Bestrebungen auszumachen sind, zeigen frühe Ansätze zugunsten grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen. Die so genannte Bodensee-Gürtelbahn des 19.Jahrhunderts diente der grenzüberschreitenden Verbindung der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Vorarlbergerbahn sowie den Bahnen Bayerns und Württembergs.

Die politische Wirklichkeit der Gegenwart hinterlässt ein eher durchzogenes Bild. Denn wahrnehmbar ist zur Zeit vielmehr die wirtschaftlich starke Region Zürich, die einerseits eine erstaunliche Anziehungskraft auf die Nachbarkantone und die süddeutsche Region zwischen Konstanz und Waldshut ausübt, andererseits aber weder die Loyalität der umliegenden Kantone noch die Loyalität



des süddeutschen Raumes geniesst. Was rundum nützlich erscheint, wird als selbstverständlich hingenommen und beansprucht, gewonnene Vorteile des Nachbarn mit grösstem Argwohn beobachtet, aber allenfalls nachteilige Immissionen mit Zähnen und Krallen bekämpft. Ebenfalls bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass das aktive schweizerische Interesse an einer verbesserten Verbindung mit dem Wirtschaftszentrum München bzw. die Beteiligung an der erforderlichen Bahnelektrifikation als Angriff auf die Souveränität Deutschlands gedeutet wird. Die unglaublich hohen technisch-administrativen Hürden für die Zulassung von bewährten schweizerischen Triebfahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind weitere Indizien für hohe Hürden und sehr wirksame Abgrenzungsmassnahmen.

Die Wirtschafts- oder Verkehrs-Region Bodensee – und damit das Konzept BODAN-RAIL 2020 – wird erst dann wirklich umsetzbar, wenn mindestens ein regionaler und grenzüberschreitender Interessenausgleich gewährleistet ist. Regional gemeinsame wirtschafts- wie verkehrspolitische Interessen werden für die Umsetzung des Konzepts BODAN-RAIL unabdingbare Voraussetzung sein. Einseitige Verordnungen werden dannzumal Geschichte sein müssen. Ob den Bestrebungen zugunsten des Wirtschaftsraums Bodensee Erfolg beschieden sein wird, dürfte von der Stellung gegenüber den Ballungs- und Wirtschaftszentren München und Stuttgart abhängen.

Wie weit und in welchem Sinne sich die Zusammenführung von unterschiedlich entwickelten Eisenbahnsystemen erfolgreich umsetzen lässt ist eine offene Frage. In der Schweiz verfügen wir über ein sehr dichtes Netz, auf dem sich Nahverkehr und Fernverkehr nahezu systemkritisch dicht überlagern. Im deutschen Bodenseeraum trifft dies kaum zu. Problematisch für die Gesamtnutzung des Systems ist dort der eher schwache Regionalverkehr bzw. die an Monokultur grenzende Präsenz des Automobils. Daher dürften Bestrebungen zugunsten der Stärkung des schienengebundenen Regionalverkehrs in bevölkerungsdichten Gegenden ein unverzichtbares Element für eine erfolgreiche Verwirklichung von BODAN-RAIL 2020 sein.

Ein Ausblick aus technisch-wirtschaftlicher Sicht

Die Anfänge der Eisenbahnen waren geprägt von der Entdeckung und Nutzbarmachung des geringen Roll-

Das Konzept BODAN-RAIL 2020 für die Grossregion Bodensee (Quelle: BODAN-RAIL 2020)

oder Fortbewegungswiderstandes des Rad-Schiene-Systems. Als weiteres Element kam die nicht mehr standortgebundene Energieumsetzung und damit die ortsunabhängige Verfügbarkeit vergleichsweise grosser mechanischer Leistungen. Die Industrialisierung des Transports machte die Welt bereits sehr früh zehn mal kleiner, dank der erreichbaren Fortbewegungs-Geschwindigkeiten. Die Verfügbarkeit «wohlfeiler» Energieträger war aber von Anfang an eine grundlegende Voraussetzung für die maschinengebundene Fortbewegung. Ingenieur J.J. Sulzberger aus Frauenfeld erkannte diese für die rohstoffarme Schweiz wesentliche Tatsache frühzeitig.

Das Transportsystem Eisenbahn hat sich als kostengünstiges und energieeffizientes Massentransportmittel bewährt. Die Eisenbahn entwickelte sich vom eher elitären Personentransportmittel zum Massenverkehrsmittel für jedermann. Der anfänglich übliche Transport und die Verteilung differenzierter Einzelgüter oder kleinerer Transportmengen fiel zwischenzeitlich von der Bahn an den Strassenverkehr. Konkurrenzfähig blieb die Bahn im Güterverkehr allein bei den grossen Transportmengen über lange Distanzen. Der gemischte Personen- und Güterzug der Gründerzeit hat längst abgedankt. Blockzüge für einheitliche Massengüter, S-Bahnzüge mit Kurzstreckenreisenden, Intercityzüge mit Langstreckenreisenden und weitere spezifische Zugsgattungen prägen heute das Bild. Die Planbarkeit, Plannässigkeit und Systematik erwiesen sich zudem als Effizienz- und Sicherheitsmerkmal eines komplexen, aber auch langlebigen Gesamtsystems.

Die Energiekosten, verfügbaren Energiemengen und Rohstoffe dürften daher einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Transportmittels haben. Geringer Fahrwiderstand und potenziell lange Systemlebensdauer sprechen für die ressourcenschonende Eisenbahn. Sobald diese Qualitäten oder eben steigende Energiekosten ins Spiel kommen, werden die Rechtfertigung des Transports an sich und die Wahl des wirtschaftlichen Transportmittels aus einem neuen Blickwinkel bzw. aus einer geänderten Interessenlage erfolgen. Die Energieeffizienz des Transportmittels könnte die Verhältnisse zugunsten des Rad-Schiene-Systems verschieben. Höhere Energiekosten können aber auch die lokal geprägten Wirtschaftskreisläufe stärken, was einen gesamthaft sinkenden Transportbedarf nach sich ziehen würde. Wer weiss, wie die Wirtschafts- und Logistikstrukturen der fernen Zukunft wohl aussehen mögen?

Ein Ausblick aus sozio-kultureller Sicht

Die Eisenbahnen der Frühzeit waren elitäre Transportmittel. Die Anonymität der Reisenden war daher nur

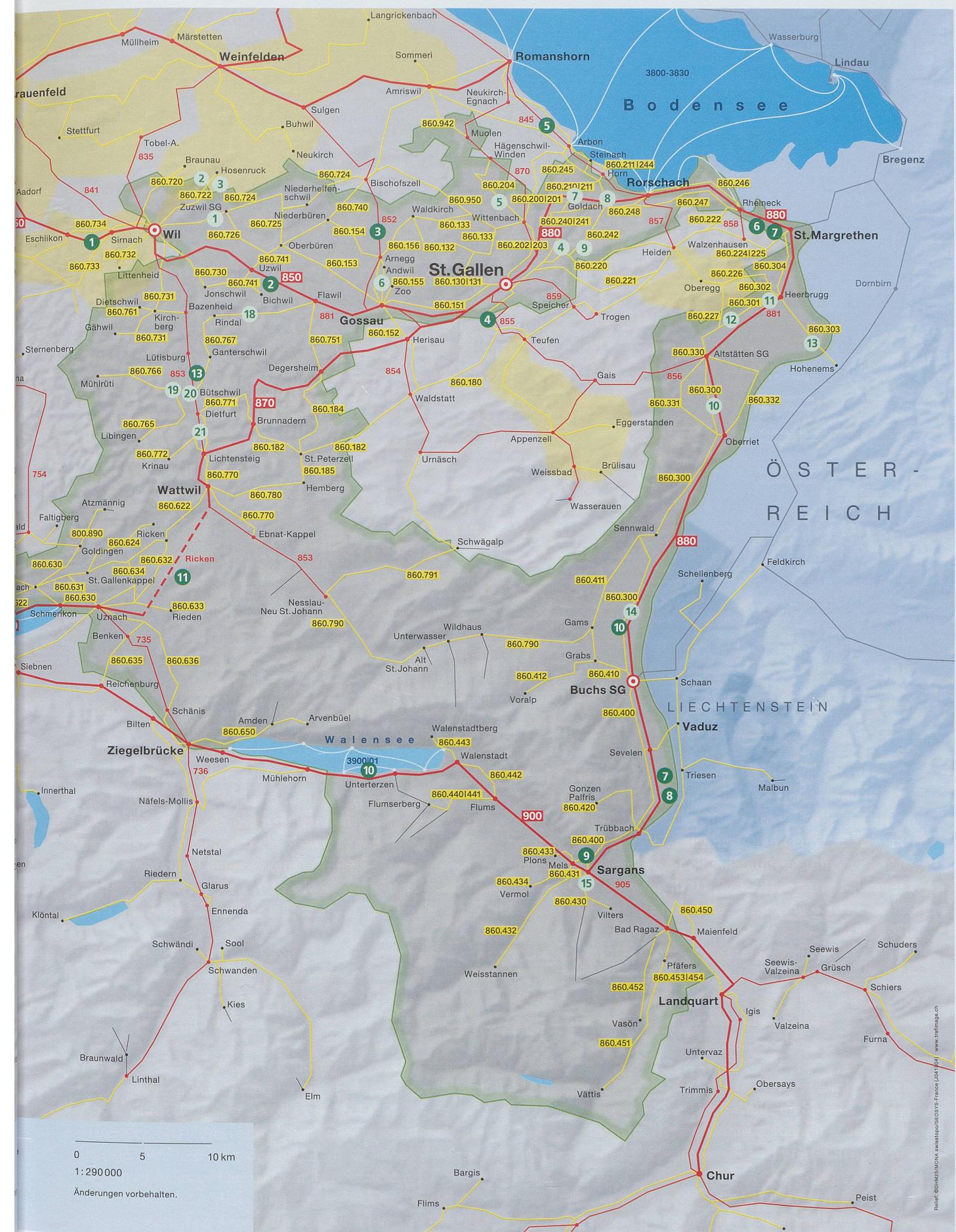
Angebotsausbau Fahrplanjahr 2006

Die Karte zeigt das Liniennetz und die per 11.12.2005 geplanten Fahrplanänderungen in den einzelnen Regionen des Kantons.

Separatdruck aus «Öffentlicher Verkehr 2005», St.Gallen 2005

	Massnahmen Bahn	Massnahmen Bus
Wil/Fürstenland	<ul style="list-style-type: none"> ① Wil–Winterthur (S35): Halbstundentakt Mo–Fr 6–20 Uhr; neue Direktverbindung Zürich–Winterthur–Wil Hauptverkehrszeit abends Mo–Fr ② Wil–St.Gallen (S1): Zusatzzüge Hauptverkehrszeit abends Mo–Fr 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Wil/Uzwil–Zuzwil–Niederhelfenschwil: Abends Linienverkehr statt Rufbus, bessere Anschlüsse aus Zürich und St.Gallen 2 Wil–Rossrüti–Hosenruck und Wil–Bronschhofen–Braunau: Ausbau Angebot So 3 Wil–Rossrüti–Hosenruck: neu Anschlüsse in Wil an IC Richtung St.Gallen
St.Gallen	<ul style="list-style-type: none"> 3 St.Gallen–Weinfelden (S5), 20 Uhr, Kurspaar mit Bahn statt Bus 4 Neue Nachtverbindung ab St.Gallen nach Appenzell, Nächte Fr und Sa 	<ul style="list-style-type: none"> 4 St.Gallen–Mörschwil: durchgehender 20-Minuten-Takt vormittags, Mo–Fr 5 Sitter–Tannenberg: Linienverkehr Wittenbach–Häggenschwil–Bernhardzell–Pelagiberg statt Rufbus 6 Waldkirch–Andwil–Gossau, Halbstundentakt Hauptverkehrszeit
Rorschach	<ul style="list-style-type: none"> 5 Romanshorn–Rorschach, Frühzug, Schliessung Taktlücke 6 Neue Spätverbindung St.Gallen ab 0.22 nach Rorschach–Heerbrugg 	<ul style="list-style-type: none"> 7 St.Gallen–Tübach–Steinach–Horn, Angebotsverdichtung Hauptverkehrszeit und Schliessung Taktlücken vormittags 8 Rorschach–Goldach–St.Gallen: Verdichtung der Direktkurse morgens, Mo–Fr 9 St.Gallen–Untereggen–Rorschach: Schliessung von Taktlücken
Rheintal	<ul style="list-style-type: none"> 7 Ergänzung des Bahnangebots St.Gallen–Sargans und St.Gallen–Heerbrugg (S2) am frühen Morgen und am späten Abend (Sargans ab 23.44, St.Gallen ab 0.22) 	<ul style="list-style-type: none"> 10 Altstätten–Buchs, Halbstundentakt Mo–Sa 11 Rufbus ab Heerbrugg mit Anschluss aus St.Gallen bis 1 Uhr nachts 12 Altstätten–Heerbrugg, Spätkurs Fr und Sa 13 Ausbau grenzüberschreitende Verbindungen Heerbrugg–Hohenems (bis Cineplex statt Bahnhof)
Werdenberg	<ul style="list-style-type: none"> 8 Buchs–Sargans, Shuttle mit Anschluss an IC Sargans–Zürich, Stundentakt ausgenommen EC-Fahrlagen, täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 14 Erschliessung Einkaufszentren Haag Mo–Sa
Sarganserland-Walensee	<ul style="list-style-type: none"> 9 Sargans: stündlicher IC nach Zürich und Chur 10 Verlängerung Zürich–Ziegelbrücke (S2) nach Unterterzen, 2 Kurspaare Sa und So im Winter 	<ul style="list-style-type: none"> 15 Anpassungen Linienführung Einkaufszentren Riet–Bahnhof Sargans
ZürichseeLinth	<ul style="list-style-type: none"> 11 Uznach–Wattwil, Lückenschluss Morgenverbindung Rapperswil–St.Gallen, Mo–Fr 12 Systematisierung rechtes Seeufer, S7/S16 täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 16 Rapperswil–Rüti, Halbstundentakt Sa 17 Hanfländer-Bus, Schliessung von Taktlücken, Mo–Sa; Lenggis-Bus, Angebotsverdichtung
Toggenburg	<ul style="list-style-type: none"> 13 Wattwil–Wil (S9), Halbstundentakt 6–20 Uhr, Bahnangebot bis 23 Uhr, täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 18 Bütschwil–Ganterschwil–Lütisburg–Flawil, Neukonzept 19 Bütschwil–Mosnang–Mühlrüti/Libingen, einzelne Verdichtungen 20 Bütschwil–Mosnang/Ganterschwil–Lütisburg, Abendangebot 21 Wil–Wattwil (–Nesslau), Spätbus Fr und Sa





sehr begrenzt möglich. Generationen von Eisenbahnnern fühlten sich jeweils mit ihren Stationierungsorten und in ihren Diensten verbunden. Man kannte sich gegenseitig. Die Entwicklung zum anonymen Massentransportmittel folgte vorerst sehr zögerlich. Ausflugsreisende und Pendler zwischen Arbeits- und Wohnort oder zwischen Ausbildungs- und Wohnort veränderten die Zusammensetzung der stets wachsenden Kundschaft der Eisenbahn schrittweise. Die beiden, dem wohlbeleuchteten Publikum vorbehaltenden «Polsterklassen», die I. Klasse und die II. Klasse wurden 1956 zur I. Klasse vereinigt. Aus der III. Klasse, der einstigen «Holzklasse», wurde damals die 2. Klasse – gelegentlich sogar leicht gepolstert. Was vor 50 Jahren als komfortabel und fortschrittlich wahrgenommen wurde, gilt heute als Zumutung und nicht mehr annehmbar.

Der heute gebotene Komfort ist in vielerlei Hinsicht hoch. Das Wohlbefinden beim Reisen ist zusehends weniger eine Frage der angebotenen Komfortheinrichtungen als vielmehr eine Frage des Reisepublikums selbst. Vor wenigen Jahren kaum akzeptierte Verhaltensweisen sind heute als Selbstverständlichkeit hinzunehmen – dies nahezu unabhängig von der gewählten Komfortklasse. Vor 20 Jahren durfte man noch stolz sein, in der Schweiz keine Bahnpolizei zu haben und in meist sauberen Zügen unterwegs zu sein. Heute ist man dankbar, wenigstens ab und zu die Präsenz der Ordnungshüter wahrnehmen zu dürfen und den freien Sitzplatz nicht neben oder unter unappetitlichen Hinterlassenschaften suchen zu müssen.

Gesicherte Anonymität, abnehmender Gemeinsinn und fehlende Werte scheinen das Wohlbefinden und die Sicherheit der Reisenden nachhaltig und zunehmend stärker zu beeinträchtigen. Werte wie Rücksicht, Aufmerksamkeit und Zuvorkommenheit weichen einer Ausprägung des kollektiv zelebrierten Autismus. Derartige Defizite lassen sich nie mit Komfortheinrichtungen wett machen – denn auch neueste Fahrzeuge hinterlassen schon nach kurzer Einsatzdauer den Eindruck der Verwahrlosung. Grenzen wurden zwar längst überschritten, beherzte Antworten stehen aber noch aus. Es sind Antworten, die von der Gesellschaft nachdrücklich mitzutragen sind. Stellvertreterkriege mit politisch gerade korrekten Themen, beispielsweise um Raucher und Nichtraucher oder gegen Überwachungskameras, helfen da wenig.

Aspekte des Sicherheitsgefühls und des Wohlbefindens dürften in der Zukunft vermehrt das Gewicht unternehmerischer Erfolgsfaktoren öffentlicher Verkehrsmittel erhalten. Das Reiseverhalten wird zusehends stärker mitgeprägt von diesen weichen Aspekten.

Zwischen Stetigkeit und Wandel

Als Konstante und Beweis der Stetigkeit erweist sich das technisch bewährte Rad-Schiene-System, das auch Zukunft hat. Die Nutzung des Systems oder die Bedeutung und die Ausprägung des Verkehrsträgers Eisenbahn ist dagegen eine andere und offene Frage. Denn die nahe und ferne Zukunft offenbart sich uns nur nach und nach. Der so genannte öffentliche Verkehr, wie dieser vor 170 Jahren dem Eisenbahnspionier und Landammann G. J. Baumgartner vorschwebte, entsprach damals weder einem Bedürfnis, noch den Möglichkeiten der breiten Bevölkerung der Region zwischen Bodensee und Winterthur.

Heute nehmen wir die Eisenbahnlinie Rorschach-St.Gallen–Winterthur als Teil des nationalen Eisenbahnsystems wahr, das faktisch eine «S-Bahn Schweiz» darstellt. Mit dem seit 1980 betriebenen Bahnhof Zürich-Flughafen wurde der Anschluss an den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr für die gesamte Region zwischen Rorschach, St.Gallen und Wil Wirklichkeit. Die so gewonnene Flughafennähe und der damit verbundene Komfort kurzer Reisezeiten und einfacher Zugänglichkeit erwies sich für den Geschäftsverkehr wie auch für den Tourismus als sehr erwünscht und vorteilhaft. Die gegenseitige Anziehungskraft der Wirtschaftsregion Zürich und der Wohnregion Ostschweiz akzentuierte sich durch den Bau der Autobahnen und die damit gewonnene Attraktivität für den Individualverkehr. Taktfahrplan und S-Bahn sollten dämpfend auf die Verkehrsanzahl auf den Strassen wirken. Nun liegt die Eisenbahnlinie Winterthur-St.Gallen–Rorschach sowohl im Einzugsbereich des ZVV (Zürcher Verkehrs-Verbund) als auch im Bereich des regionalen Verkehrsverbundes Ostwind. Als Güterverkehrsachse oder Achse des internationalen Verkehrs hat diese Linie derzeit eine eher untergeordnete Bedeutung.

Der Vergleich mit der Gründerzeit zeigt radikale Gegensätze in der Nutzung der Eisenbahn. Der ursprünglich wichtige Güterverkehr fristet auf dieser Linie ein Schattendasein und aus dem einst elitär geprägten Personenverkehr ist ein Massenverkehr; ein Element des Grundbedarfs für jedermann, geworden. Die Orientierung der Verkehrsbeziehungen hat sich ebenso grundlegend geändert. Auf die Güterverkehrs-Beziehung der Gründerzeit, Bodensee-St.Gallen, ist die dominierende Personenverkehrs-Beziehung der Gegenwart, St.Gallen–Zürich, gefolgt. Gegensätzlicher könnte das Bild nicht sein. Mit welcher Wirklichkeit werden sich dereinst unsere Nachfahren auseinandersetzen?