

Ringzug und Durchmesserlinie

Seit Ende 2013 fährt die neue S-Bahn St. Gallen auf der Schweizer Seite des Bodensees. Das Netz bilden ganz unterschiedliche Bahnen – und die haben noch viel vor.

TEXT: ACHIM UHLENHUT FOTOS: ACHIM UHLENHUT (2) · REGIONALVERKEHR (2) PLAN: SBB

Bahnland Schweiz. Auch wenn manchmal ein Berg im Weg steht, sich die Orte perlengleich um ihn herum ordnen. Das lässt sich praktisch angehen: Bei der neuen S-Bahn St. Gallen fährt die Linie S 4 als »Ringzug« die Halte im Kreis um den Säntis herum an. Und weil der Säntis ein ziemlich großer Berg in den Appenzeller Alpen ist, sind die Züge mehrere Stunden unterwegs. Auch andere der aktuell 23 Linien im Bereich der neuen S-Bahn (siehe Plan Seite 46) haben ihre Besonderheiten. Da gibt es den Voralpenexpress und den Rheintal-Express, Linien mit Halt auf Verlangen sowie Zahnrad-Bergbahnen und eine kleine, die in der namensgebenden Kantonsmetropole einer Straßenbahnlinie ähnelt. Zumeist sind die Züge der S-Bahn, gefahren von mehreren Unternehmen, in landestypisch striktem Takt mit hoher Pünktlichkeit unterwegs. Moderne Triebzüge dominieren, weitere Beschaffungen sind geplant, Ausbaustufen wie die Durchmesserlinie auch. Das Land vom lieblichen Bodenseeufer bis zu schneebedeckten Gipfeln ist in mancher Hinsicht eine Boomregion, doch wenn hier ein neuer Bahntunnel gebaut wird, dann nicht wegen überlasteter Strecken, sondern aufgrund der Topografie und des Fahrplans. Auch in verkehrlicher Hinsicht also lohnt sich ein näherer Blick auf den Bereich südlich des Bodensees.

Das Werbemotto der neuen S-Bahn lautet »Besser verbunden«. Das verpflichtet. Mit einem in sich geschlossenen S-Bahn-System wie in Berlin oder Hamburg ist das Netz rund um St. Gallen nicht zu vergleichen, auch nicht mit Regional-S-Bahnen wie rund um Bremen, Mannheim/Ludwigshafen oder Salzburg. Es hat eine ganz eigene Struktur, ist im besten Sinne gewachsen und trotz der großen Eröffnung (»Die Zukunft des ÖV«) auch keine völlige Neuschöpfung. Zentraler Punkt ist ganz klar der Hauptbahnhof St. Gallen. Hier treffen die meisten Linien zusammen, hier schlägt das Herz der Stadt, der Region und des ganzen Kantons St. Gallen. Dieser steht über sein Amt für öffentlichen Verkehr im Volkswirtschaftsdepartement hinter der neuen S-Bahn, zusammen mit drei Bahnunternehmen. Doch sind auch weitere Kantone zumindest räumlich beteiligt, sieben berühren die Linien des Netzes, drei treffen sich auf dem über 2500 Meter hohen Säntis. So ist die neue S 4, der Ringzug rundherum, im Doppelsinn eine Kreisbahn. Einen erklärten Ausgangs- und Endpunkt hat die S 4 nicht, vielmehr zeigen die Züge stets das nächstgrößere Etappenziel an. Dort gibt es – Systembestandteil des Integrierten Taktfahrplans – zumeist

eine planmäßige Wartezeit. So nutzt jeder der sich besser verbunden fühlenden Fahrgäste »seine« S 4 nach Uznach, nach Herisau oder Sargans, und es ist doch stets dieselbe Linie.

Die S-Bahn St. Gallen entstand ursprünglich im Jahr 2000 auf Basis des bereits vorhandenen Verkehrsangebots. Erste Erfolge bei der Steigerung der Fahrgastzahlen auf den zehn Linien im zweistelligen Prozentbereich stellten sich ein, auch ohne allzu große Infrastruktur- und Fahrplanmaßnahmen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde das Netz nun ganz erheblich erweitert. Die hinzugekommenen Strecken wurden natürlich zuvor auch schon befahren, doch waren nicht alle ins System der S-Bahn integriert. Heute gilt an allen größeren Bahnhöfen trotz überwiegend eingleisiger Strecken ein 30-Minuten-Takt, der sich rund um St. Gallen zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet. In einem Fahrplan braucht in diesem Bereich eigentlich niemand mehr nachzusehen. Das Fahrtenangebot wuchs um knapp ein Drittel, auf manchen Linien wurde es – dank neuer Kreuzungsmöglichkeiten – glatt verdoppelt. Die Schweizerische Südostbahn (SOB) fährt etwa 60 Prozent mehr Zugkilometer als zuvor. Punktuell musste im Netz das Angebot von Halten vorübergehend allerdings auch verringert werden, weil letztlich die Kapazitäten trotz aller Erweiterungen noch ein paar Jahre lang begrenzt sind. Parallel wurde daher auch in das Buslinienetz investiert.

Seit Vertragsunterzeichnung im November 2007 war klar, dass das S-Bahn-System in St. Gallen deutlich erweitert wird. Sechs Jahre Vorbereitung, maßgeblich begleitet von der Kantonsregierung, das war eine gesunde Basis für Planung und Bau. Nur kleine Nachbesserungen wurden in den vergangenen Monaten nötig. Doch allein regional ließ sich das nicht bewegen, Veränderungen im Netz waren und sind künftig mit schweizweiten Projekten verbunden. Mehrere Infrastrukturmaßnahmen, so abschnittsweise die hier Doppelspurausbau genannte Herstellung zweigleisiger Strecken, waren eine unabdingbare Voraussetzung, um den Termin Ende 2013 halten zu können. Auch mehrere Stationen (»Publikumsanlagen«) wurden umgebaut, Bahnsteige verlängert oder Plattformen erhöht, der Hauptbahnhof St. Gallen erhielt einen vierten Bahnsteig (»Perron«). Im Rahmen des schweizerischen Hochgeschwindigkeitsstreckenausbaus wurde zudem eine Verbindungsspanne zwischen Romanshorn und St. Margrethen geschaffen, befahren von der SOB.



Oben: Der Hauptbahnhof St. Gallen als azentraler Punkt der S-Bahn wurde bereits um zwei Gleise erweitert und modernisiert. Unten: Die zu den Appenzeller Bahnen (AB) gehörende Rorschach-Heiden-Bahn fährt jetzt als S 25, fallweise mit historischen Aussichtswagen.

Während dies der Bund finanzierte, stand ansonsten aufgrund der Gesetzgebung der Kanton finanziell in der Pflicht. Es ging dabei um umgerechnet knapp 41 Millionen Euro, weitere 24,5 Millionen des Bundesanteils musste er zunächst vorfinanzieren. Landestypisch aber auch dies: Bei einer Volksabstimmung im September 2010 votierten zur Halbzeit zwischen Planbeschluss und Betriebsaufnahme mehr als 80 Prozent des Stimmvolks für den Ausbau der S-Bahn St. Gallen. Auch in den vorübergehend etwas schlechter von der Bahn erschlosse-

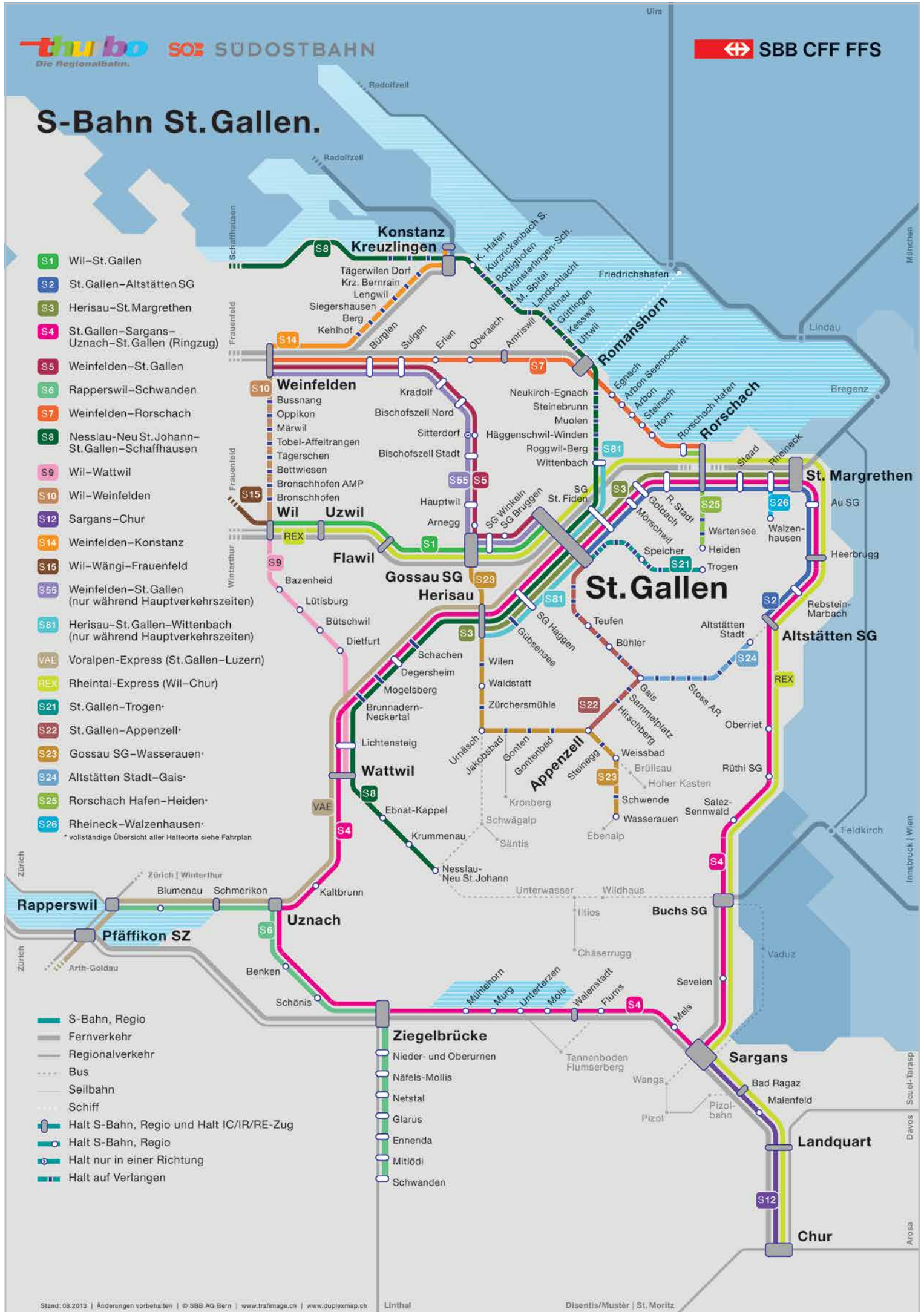
nen Gemeinden war die Zustimmung offenbar groß. Gebaut wurde unter dem rollenden Rad, mit minimalen Einschränkungen für die Fahrgäste – und dennoch sowohl im Zeit- wie im Kostenrahmen: Für alles in allem etwa 221 Millionen Euro entstand nicht nur das weitläufigste S-Bahn-Netz des Landes, einige Ausbauten dienen künftig auch dem internationalen Verkehr der Relationen Zürich – München über Bregenz/Lindau und St. Gallen – Stuttgart. Eine ähnliche Summe investierten die Bahnen in die Fahrzeugflotte.

S-Bahn St. Gallen.

- **S1** Wil–St. Gallen
- **S2** St. Gallen–Altstätten SG
- **S3** Herisau–St. Margrethen
- **S4** St. Gallen–Sargans–Uznach–St. Gallen (Ringzug)
- **S5** Weinfelden–St. Gallen
- **S6** Rapperswil–Schwanden
- **S7** Weinfelden–Rorschach
- **S8** Nesslau–Neu St. Johann–St. Gallen–Schaffhausen
- **S9** Wil–Wattwil
- **S10** Wil–Weinfelden
- **S12** Sargans–Chur
- **S14** Weinfelden–Konstanz
- **S15** Wil–Wängi–Frauenfeld
- **S55** Weinfelden–St. Gallen (nur während Hauptverkehrszeiten)
- **S81** Herisau–St. Gallen–Wittenbach (nur während Hauptverkehrszeiten)
- **VAE** Voralpen-Express (St. Gallen–Luzern)
- **REX** Rheintal-Express (Wil–Chur)
- **S21** St. Gallen–Trogen
- **S22** St. Gallen–Appenzell
- **S23** Gossau SG–Wasserauen
- **S24** Altstätten Stadt–Gais
- **S25** Rorschach Hafen–Heiden
- **S26** Rheineck–Walzenhausen

* vollständige Übersicht aller Halteorte siehe Fahrplan

- S-Bahn, Regio
- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- - - Bus
- Seilbahn
- - - Schiff
- Halt S-Bahn, Regio und Halt IC/IR/RE-Zug
- Halt S-Bahn, Regio
- Halt nur in einer Richtung
- Halt auf Verlangen



Nach 100 Tagen S-Bahn-Betrieb im neuen Netz zog Benedikt Würth, Mitglied der Regierung des Kantons St. Gallen und Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements, ein »durchwegs positives Fazit«. Die neue S-Bahn St. Gallen funktioniere sehr stabil, die Nachfrageentwicklung entspreche den Prognosen. Er verwies aber auf weiteren Verbesserungsbedarf: »Defizite werden schrittweise behoben«, entweder über Angebotsschritte im Fernverkehr oder über die Realisierung weiterer Baumaßnahmen. Die Volksabstimmung über eine »stabile Finanzierung für den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)« im Frühjahr 2014 brachte auch dafür die Basis. Nach einigen kleineren Anpassungen im Zusammenhang mit der ersten Teilbetriebnahme des Bahnhofstunnels Zürich im Juni folgte weiteres Nachjustieren im Dezember 2014. Man wolle teilweise die Betriebszeiten am frühen Morgen ausdehnen und manchen allzu schlanken Anschluss durch Verschiebungen im Minutenbereich verbessern. Auch soll die in St. Margrethen endende S 3 zunächst stündlich über die Grenze nach Bregenz (Österreich) verlängert werden. Von dort wäre es nur noch ein kleiner Schritt bis Lindau. Weitere Veränderungen, wieder durch eine Inbetriebnahme in Zürich möglich, folgen zum Fahrplan 2016. 2018 sollen die noch fehlenden exakten Halbstundentakte kommen, auch dies nach weiteren Infrastrukturausbauten.

Trotz des gewachsenen Angebots sind am neuen S-Bahn-System statt zuvor fünf nur mehr vier Unternehmen beteiligt: Die Schweizerische Bundesbahnen SBB, deren 90-Prozent-Tochter Thurbo, die Südostbahn (SOB) und die Appenzeller Bahnen (AB), zu denen inzwischen auch die vormals eigenständige Gesellschaft der Trogener Bahn (TB) gehört. Auf den normalspurigen Strecken dominieren GTW- und FLIRT-Einheiten des Herstellers Stadler, die nach und nach seit 2003 und 2007 eingeführt wurden und sich bester Beliebtheit bei Bahnunternehmen und Kunden erfreuen. Leise, bequem und schnell sind sie – und wo noch mehr Kapazität benötigt wird, da setzt die SBB heute auf Doppelstocktriebzüge, ebenfalls von Stadler und beschaffte vier Einheiten für den Rheintal-Express REX Wil – Chur. Er ist in das S-Bahn-Netz St. Gallen ebenso einbezogen wie der Voralpenexpress VAE St. Gallen – Luzern, der derzeit zum Teil mit modernisiertem Wagenmaterial und je zwei Lokomotiven verkehrt. Beide Expresslinien halten nur an größeren Stationen, als überregionale Taktknoten sichern diese die Anschlüsse zum Fernverkehr.

Eine Besonderheit sind die heutigen S-Bahn-Linien S 21 bis S 26. Ursprünglich handelt es sich hier um Klein- und Zahnradbahnen, die alle von den AB betrieben werden. So kommen diese Angebote bei allen Unterschieden im Detail von der Streckenausrüstung bis zum Fahrzeugmaterial, heute aus einer Hand. Das hat einen tieferen Sinn, besonders für die schmalspurigen Strecken der Trogener Bahn (S 21, vormals S 12, im Stadtgebiet St. Gallen wie eine Straßenbahn geführt) und der S 22 (bislange S 11) nach Appenzell. Sie werden am Bahnhof St. Gallen baulich verknüpft und sollen 2017 eine neue Durchmesserlinie (DML) bilden. Wichtiges Element dafür ist der 700 Meter lange Ruckhaldentunnel, der die AB-Strecke in St. Gal-



Während Thurbo auf GTW setzt, dominieren bei der Südostbahn (SOB) FLIRT, ebenfalls von Stadler, hier auf dem Ringzug S 4.

len-Riethügli und damit den letzten Zahnstangenabschnitt sowie neun Bahnübergänge ersetzen wird. Alexander Liniger von den AB stellt klar: »Wir wollen das Zahnrad loswerden, auch weil die Fahrzeuge teurer sind. Außerdem brauchen wir eine Fahrzeitverkürzung.« Baubeginn soll am 5. September 2014 sein, im Frühjahr liefen Plangenehmigungsverfahren und Ausschreibungen. Zusammen mit einigen weiteren Streckenbauten wie neuen Ausweichen und Bahnübergangssanierungen wird alles umgerechnet etwa 65,5 Millionen Euro kosten, davon 34,3 Millionen für den Tunnel.

Fünf, eher sieben neue Züge werden beschafft. Sollte sich ein Käufer für die fünf Dreiteiler der Trogener Strecke finden, sogar zwölf. Visualisierungen zeigen Tango-Teilniederflurtrams ähnlich jenen der Baseler BLT und der TPG Genf, jedoch als teilbare Zwölfachser aus zwei Halbzügen mit zusammen 51,8 Meter Länge und 365 Plätzen, davon zwölf Sitze 1. Klasse. Mächtig viel für eine kleine Eisenbahn, aber die Kapazitäten werden den Hochrechnungen zufolge tatsächlich benötigt. Angesichts der enormen Herausforderungen des DML-Projekts gibt sich Liniger vorsichtig: »Wir haben noch lange nicht alle Fragen gestellt.« Ob neue Fahrzeuge oder neue Strecke, »wir haben keine Möglichkeit, das zu testen«. Auf jeden Fall wäre der Angebotssprung für die kleinen Bahnen und ihre vielen Fahrgäste mindestens so groß wie die S-Bahn-Einführung. Während dieses Vorhaben bereits Stadtbahn Süd genannt wird, soll es logischerweise auch eine Stadtbahn Nord im Raum St. Gallen geben. Sie könnte von Winkeln nach Kronbühl/Neudorf führen, und sowohl bei Haltestellenabständen als auch Reisezeit zwischen den bestehenden O-Bus-Linien und der S-Bahn liegen. Das wird wohl umgerechnet 287 Millionen Euro kosten und nicht vor 2024 realisiert.

Der Tarif der S-Bahnen und aller anderen Linien im vernetzten Verkehrsraum, darunter auch einige Schifflinien, zählt übrigens zum Ostschweizer Tarifverbund OSTWIND (OTV). Er wurde zum Start der neuen S-Bahn um Glarus erweitert und gilt damit in fünf Kantonen. Mit Vorarlberg (Österreich) und Liechtenstein gibt es Abkommen für grenzüberschreitende Verkehre – wenn auch noch keine gemeinsame S-Bahn. Die aber ist mit der trinationalen S-Bahn FL.A.CH. schon in der Planung. Mehr dazu in **Regionalverkehr** 5-2014. ■