Die Zukunft der Rheintalbahn und ihrer Bahnhöfe : Rationalisierung und Leistungsverbesserung aus Sicht der SBB

Autor(en): **Marzolini, Pio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **14 (2001)**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-893058

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Zukunft der Rheintalbahn und ihrer Bahnhöfe

Rationalisierung und Leistungsverbesserung aus Sicht der SBB

Pio Marzolini, Zürich[1]

Bahnhöfe üben auf Menschen seit jeher eine besondere Anziehungskraft aus. So verwundert nicht, dass Schliessungen von Bahnhöfen oder nur schon Änderungen der Schalteröffnungszeiten bei der Bevölkerung sehr viele Emotionen auslösen. Das Rheintal ist da keine Ausnahme.

Welche Funktionen hat denn ein Bahnhof überhaupt zu erfüllen? Meistens denken wir dabei an das Kaufen der Billette, oder wir wünschen eine Auskunft. Die Kernaufgabe besteht aber darin, dass hier Züge halten und die Fahrgäste ein- und aussteigen können. Daran hat sich in den letzten Jahren wenig geändert. Allenfalls sind Züge durch Busse ersetzt worden, die an andern Stellen als am Bahnhof anhalten, denn SBB-Stationen liegen – gerade im Rheintal – meist nicht im Zentrum der Ortschaften. Und eben hier stellt sich nun die Frage: Ist der Bahnhof noch nötig?

Bahnhof Buchs: Die SBB planen «eine Anpassung an die heutigen Kundenbedürfnisse». Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

SBB-Bahnhöfe im Rheintal

Wir haben diese Diskussionen auch im Rheintal und im Werdenberg miterlebt. Geprägt sind solche Auseinandersetzungen stets vom Spannungsfeld zwischen der Wirtschaftlichkeit und dem Service public, dem Dienst an der Öffentlichkeit. Dabei wird oft befürchtet, es komme in den Regionen zu einem eigentlichen Kahlschlag in dem Sinne, dass die meisten kleineren Bahnhöfe verschwinden würden. Doch eine solche Sichtweise ist zu einfach.

Auf grösseren Bahnhöfen können an modernen Billettautomaten Fahrausweise beliebiger Art gekauft werden. In den Regio-Express-Bussen sind Billette nach vielen Stationen erhältlich. Schliesslich steht der telefonische Rail Service der SBB seit einiger Zeit rund um die Uhr zur Verfügung.

Ausgelöst werden Schliessungen immer durch Rationalisierungen im technischen Bereich. Züge werden ferngesteuert und fernüberwacht. Lohnt es sich dann noch, einen Bahnhof nur für den Verkauf offen zu halten? Vor dieser Frage standen die Verantwortlichen im vergangenen Jahr in Trübbach. Hier wurde der Billettverkauf der Post übertragen. In Haag-Gams hielten schon seit längerer Zeit keine Züge mehr, und nachdem automatische Barrieren installiert waren, wurde der Bahnhof für den Personenverkehr geschlossen.

Zusammen mit den Gemeinden wurde und wird nach Alternativen gesucht. Auch fanden sich schon Interessenten, die einen kleinen Bahnhof auf eigene Rechnung betreiben wollten und das Einkommen mit Zusatzaufgaben sicherstellten. Die Zusammenarbeit mit andern Partnern gestattet es den SBB, kleine «Einkaufszentren» einzurichten, wo Artikel des täglichen Bedarfs von morgens früh bis am Abend zu kaufen sind.

Werfen wir noch einen Blick in die Zukunft: Auch bei den SBB hält die Elektronik Einzug. Billettbestellungen über Internet sind heute schon möglich. Das «virtuelle» Billett wird in einigen Jahren Selbstverständlichkeit sein. Ein entsprechendes Projekt stellen wir im Abschnitt «EasyRide» vor.

Kommen wir aber wieder zur Kernfunktion der Bahnhöfe zurück, dem Zugang zur Bahn. Wesentlich ist nicht die Art des Verkaufspunktes, sondern dass die Haltestellen dort vorhanden sind, wo auch die Benützer wohnen oder arbeiten. Dass die Kunden einen persönlichen Verkauf mehr schätzen als einen stummen Automaten, ist verständlich. Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs sind gefordert, mit den Kantonen und den betreffenden Gemeinden stets die beste Lösung für alle Beteiligten zu finden. Diese Gratwanderung zwischen Wirtschaftlichkeit und Kundendienst ist nicht einfach und fordert viel Verständnis.

Der Start zu einem S-Bahnnetz: das Rheintal im «Ostwind»

Am letzten Maiwochenende 2000 fand der Fahrplanwechsel der Schweizerischen Transportunternehmungen statt. Wie im-

mer in den geraden Jahren handelte es sich um einen so genannten «kleinen Fahrplanwechsel» mit wenigen Änderungen. In der Ostschweiz hingegen war der Wechsel im Jahr 2000 gross: Unter der Bezeichnung «Ostwind» vereinigten sich Bahn- und Busunternehmen im Grossraum St.Gallen zu einem vernetzten S-Bahn-System. Nach Zürich, Bern und Basel ist damit in der Ostschweiz das vierte S-Bahnnetz der Schweiz entstanden. Für die Fahrt zwischen zahlreichen Orten in der Region St.Gallen entfällt das Umsteigen im Hauptbahnhof St.Gallen. Die Linie Herisau–St.Gallen–Heerbrugg wurde zur S2.

Fahrplanverbesserungen im Rheintal

Durch die Verknüpfung von Regional- und Fernverkehr sowie des Voralpen- und Rheintal-Express profitieren zahlreiche Orte von mindestens zwei stündlichen Verbindungen nach St.Gallen. Auf der Linie von Heerbrugg nach St.Gallen bestehen von den Fernverkehrs-Halteorten (Heerbrugg, St.Margrethen, Rheineck und Rorschach) stündlich drei Verbindungen in Richtung St.Gallen. Dies ergibt zirka alle 20 Minuten eine Zugsverbindung. Für Reisende aus dem oberen Rheintal und von Chur stehen ab Chur mehr Reisemöglichkeiten nach St.Gallen zur Verfügung.

Die im Auftrag der SBB verkehrenden RTB-Busse der Linie Buchs–Altstätten fahren neu von der Haltestelle Altstätten-Rathaus direkt nach Heerbrugg und nicht mehr nach Altstätten-Bahnhof. In Heerbrugg bestehen optimale Umsteigemöglichkeiten auf die S2. Damit profitieren auch Reisende ab Altstätten von stündlich drei Verbindungen nach St.Gallen: mit dem Rheintal-Express, mit der S1 nach St.Gallen–Wil sowie mit dem RTB-Bus ab Altstätten-Rathaus nach Heerbrugg mit Umsteigen auf die S2 nach St.Gallen–Herisau.

Der Bahnhof Buchs soll benutzerfreundlicher werden

Der Grenzbahnhof Buchs wurde im Jahr 1858 durch die Vereinigten Schweizerbahnen mit der Bahnlinie Rheineck–Chur eröffnet. Im Laufe der Jahre wurde der Bahnhof weiter ausgebaut und teilweise modernisiert. Zwischen 1977 und 1981 haben die beiden Bahnen OeBB und SBB die bisher letzten grösseren Anpassungen vorgenommen: Es entstand ein neues Aufnahmegebäude mit Güterverwaltung, Zoll, Buffettrakt, Kiosk und Reiseschaltern. Seither ist der Bahnhofplatz Buchs mit einer kostengünstigen Sofortmassnahme umgestaltet worden. Im südlichen Teil des Gebäudes wird neu ein Buffet Espresso eingerichtet, das Gastronomiekonzept auf die Selbstbedienung ausgerichtet.

Auch die übrigen Publikumsanlagen erfahren demnächst eine Anpassung an die heutigen Kundenbedürfnisse. Um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern, werden die drei Perrons zum Teil auf 55 Zentimeter erhöht. Die bestehende zentrale Personenunterführung erhält auf der Seite des Bahnhofgebäudes einen Lift, auf den beiden Zwischenperrons gibt es je eine Rampe. Für gehbehinderte Reisende und Personen mit Kinderwagen und Velos wird dadurch der treppenfreie Zugang zu den Zügen bequemer.

Auf dem Bahnhofgebiet wird in Richtung Haag-Gams ein Stück Doppelspur hinzugefügt, was sich auf die Pünktlichkeit im Rheintal positiv auswirken wird. Die Bauarbeiten sind von 2002 bis 2006 geplant.

«Allenfalls sind Züge durch Busse ersetzt worden»: Rheintal-Bus im Bahnhof Buchs. Bild: Hansruedi Rohrer, Buchs.

Die Zukunft des Rangierbahnhofs Buchs

Der Bahnhof Buchs ist der einzige Rangierbahnhof der Ostschweiz. Er umfasst 16 Gleise, die in einer kombinierten Einfahr- und Ausfahrgruppe zusammengefasst sind. Die gesamte Gleislänge der Anlage beträgt rund 30 Kilometer. Zerlegt und gebildet werden die Güterzüge am Ablaufberg am Nordende des Bahnhofs. Das Stellwerk mit rund 3500 Meldelampen und 350 Bedienungstasten stammt aus dem Jahr 1961. Von dort aus werden die vielen hundert Kontakte zur Bedienung der Signale und Weichen hergestellt. Das Stellwerk hat das Ende seiner Lebensdauer erreicht und wird modernisiert

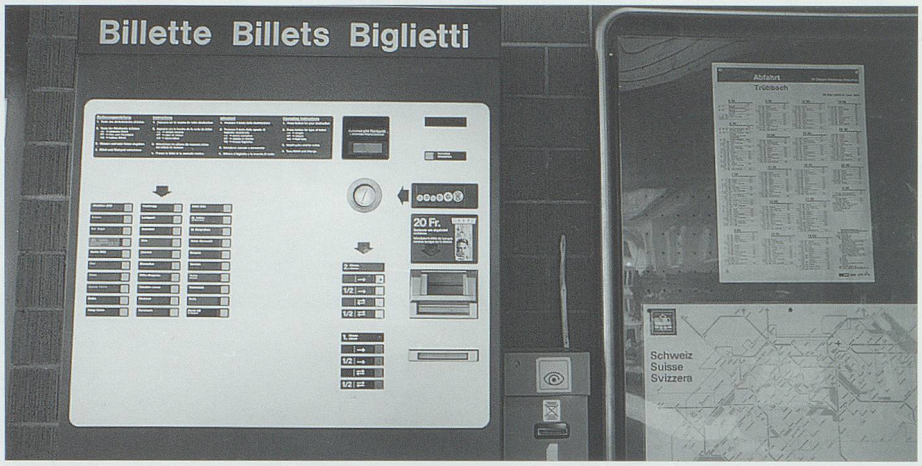
Der Zugsverkehr zwischen Au und Haag-Gams wird durch das Fernsteuerzentrum St.Margrethen, derjenige zwischen Sevelen und Trübbach durch das Fernsteuerzentrum Sargans geregelt.

Auch im Güterverkehr sind die SBB an einer gut funktionierenden Transitachse für den Verkehr West–Ost/Ost–West via Buchs interessiert. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr von und nach Österreich sind mittelfristig, das heisst bis etwa ins Jahr 2005, keine wesentlichen Änderungen zu erwarten. Der Übergang St.Margrethen ist keine gleichwertige Alternative.

Ein neues Konzept im Billettverkauf: EasyRide

Früher waren Billette aus Karton. Heute sind sie aus Papier. Was gibt es in der Zukunft? Gar keine Billette mehr! Stattdessen erhalten Kunden des öffentlichen Ver-

1 Der Beitrag wurde von den SBB-Angestellten Walter Schwendener, Christian Ginsig, Ueli Rohner, Daniele Colomba und Christian Saxer konzipiert und von Pio Marzolini, SBB-Medienstelle Zürich, verfasst.



Service public im Jahr 2000: Billettautomat im Bahnhof Trübbach. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

kehrs eine Chip-Karte namens EasyRide. Der Passagier trägt die Karte auf sich. Darauf wird automatisch registriert, wo er ein- und wieder aussteigt. Am Ende des Monats kommt eine Rechnung nach Hause.

Eine im Sommer 1999 durchgeführte Marktstudie ergab, dass 70 Prozent der Befragten auf EasyRide umsteigen würden. Fast ein Drittel glaubte ausserdem, dass die neue Bequemlichkeit durch EasyRide für sie ein Anreiz wäre, vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr zu reisen. Als besondere Attraktivitätsmerkmale wurden genannt: kein Zeitaufwand mehr für den Billettkauf, Reisen ohne Fahrkarte, vereinfachtes Tarifsystem, spontanere Gestaltung des Reisewegs und nachträgliche bargeldlose Belastung der Reisekosten.

Auf der SBB-Strecke Genf–La Plaine und auf drei Buslinien der Genfer Verkehrsbetriebe steht das EasyRide-System gegenwärtig im Test. Rund 1000 Personen haben sich für den Versuch zur Verfügung gestellt. Ein ähnlicher Feldversuch wird Anfang 2001 auch auf der Bahnlinie Frick/Laufenburg–Basel–Mulhouse starten. Wenn die Tests erfolgreich ausfallen, soll mit der Deutschen Bahn AG eine feste Kooperation etabliert werden. Schon heute besteht in Deutschland grosses Interesse am Projekt EasyRide.

Aber auch denjenigen Kunden, die das System mit automatischer Registrierung nicht wünschen, soll eine Alternative angeboten werden, etwa in Form eines elektronischen Billetts, das der Kunde im Sinne einer Wertkarte im Voraus laden könnte.

Das neue Vertriebskonzept erlaubt es, Stellen einzusparen. Dank einer etappierten Einführung sollten die Stellenreduktionen im Rahmen der normalen Fluktuation aufzufangen sein.

Eine Vision: Mit dem Arlberg-Pfeil rasch nach Zürich

«Schon wieder eigens nach Zürich nur für eine Medienkonferenz!» Daran kann der Redaktor aus Buchs auch im Jahr 2010 nichts ändern, denn Zürich ist nun einmal eine der wichtigsten nationalen Metropolen. Seine Arbeit als Journalist begann er im Herbst 2000 auf der W&O-Redaktion in Buchs. Erstaunlich, was sich da getan hat. Vor zehn Jahren ärgerte er sich noch über Fahrten nach Zürich, denn es war nicht ganz einfach, von Buchs dorthin zu gelangen. Entweder fuhr er mit dem Redaktionsauto, konnte aber dann seine Berichte nicht schon während der Rückfahrt schreiben, oder er nahm den Zug. Doch es gab nur wenige attraktive Verbindungen von Buchs nach Zürich, meistens musste man eine längere Umsteigezeit in Sargans in Kauf nehmen.

Unser Mann kann sich noch gut erinnern, dass die Zukunftsaussichten düster waren. Die SBB sprachen plötzlich davon, die direkten Züge von Wien nach Zürich statt über Buchs neu über Bregenz–St.Margrethen–St. Gallen zu führen. Wollte man damit dem Werdenberg die wenigen verbliebenen schnellen Verbindungen nach Zürich wegnehmen?

Dieser Frage nachzugehen war einer seiner ersten redaktionellen Aufträge. An zahlreichen Diskussionen nahm er teil, nicht nur berufshalber, sondern auch, weil er persönlich nicht akzeptieren mochte, dass Buchs von den wichtigsten Zentren der Schweiz ganz abgeschnitten werden sollte. Nun gut, er verstand ja die Gründe, die die SBB anführten. Mit der geänderten Linienführung konnten sie nun die grossen Agglomerationen Bregenz, St.Gallen, Winterthur und Zürich miteinander verbinden, und – wie von den Vorarlbergern immer wieder gewünscht – Bregenz erhielt direkten Anschluss an den Flughafen Zürich. Seit die SBB 1999, also vor elf Jahren, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurden, waren sie ja auch gezwungen, gewinnorientiert zu arbeiten. Aber musste das ausgerechnet die Züge über Buchs betreffen?

Doch dann präsentierten die SBB ihre Idee mit dem Alvier-Pfeil. SBB, Kanton und Gemeinden finanzierten dieses neue Angebot gemeinsam.

Stündlich pendelt nun der Alvier-Pfeil mit attraktiven Niederflurwagen von Feldkirch über Buchs und Sargans nach Walenstadt. In Sargans hat man innerhalb von drei Minuten Anschluss auf den Schnellzug nach Zürich, natürlich auch zu jeder Stunde. Zwar fallen die wenigen Direktverbindungen von Buchs nach Zürich weg, aber von Buchs aus bestehen mit dem Alvier-Pfeil jede Stunde:

- zwei Direktverbindungen nach Sargans;
- eine Verbindung nach Zürich mit dreiminütigem Kurzanschluss in Sargans auf den Interregio;
- zwei Verbindungen nach Chur, einmal direkt mit dem Rheintal-Express, einmal mit kurzem Umsteigen in Sargans;
- zwei Direktverbindungen nach Feldkirch, einmal schnell, ohne Halt, und einmal mit Bedienung aller Zwischenstationen;
- zwei Verbindungen in die Region Walenstadt, einmal direkt, einmal mit Umsteigen in Sargans.

Zugegeben: Mit dem Alvier-Pfeil ist das Bahnfahren für die Werdenberger attraktiver geworden. Ausserdem hat Buchs als Zentrum der Region an Anziehungskraft gewonnen, ist die Region seit Einführung des Alvier-Pfeils doch nicht nur von Zürich aus stündlich angenehm zu erreichen: auch Besuchern aus dem Vorarlberg, dem Bündner Rheintal und dem Sarganserland stehen mehr oder weniger halbstündlich Zureisemöglichkeiten mit der Bahn zur Verfügung.

«Nächster Halt: Zürich. Prochain arrêt: Zurich.» Die Lautsprecherdurchsage reisst unsern Redaktor auf seiner Fahrt nach Zürich aus dem Traum. Schon sind die ersten Häuser Zürichs aus dem Zugfenster in Sichtweite. – Bleibt der Alvier-Pfeil ein Traum?