



Kreuzlingen, Uster, 30. August 2019

Bauverwaltung der Stadt Kreuzlingen
Hauptstrasse 88
CH-8280 Kreuzlingen

**Agglomerationsprogramm Kreuzlingen Konstanz;
Stellungnahme zum geplanten S-Bahn-Netz und für eine bessere Anbindung
der Bodenseeregion an das überregionale Eisenbahnnetz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für Ihre Studie zum Aufbau eines grenzüberschreitenden S-Bahn-Netzes für das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz.

Ihre Vorschläge basieren auf folgenden zwei Basis-Grundlagen:

- A Effizienzsteigerung ohne grössere Investitionen auf dem bestehenden Schienennetz
- B Langfristige Optionen mit grösseren Investitionen

Die langjährige Erfahrung zeigt, dass bei sog. «kurzfristig» angedachten Lösungen trotzdem grosse Kosten anfallen, die dazu führen dass längerfristig keine neuen Investitionen getätigt werden und so die «kurzfristigen» Lösungen zu dauerhaften, meist unbefriedigenden «Providurien» führen. Auf dem Schienennetz warten sehr viele Infrastrukturbauten auf die Realisierung. Deshalb ist es unwahrscheinlich, dass kurz nach «kurzfristigen» Investitionen die grossen Schritte angegangen werden.

Wir bitten Sie deshalb:

- wirklich kurzfristige Lösungen ohne jegliche Infrastrukturmassnahmen sofort zu realisieren
- auf die «grosszügige» Lösung zuzusteuern.

Wenn das «grosszügige» und logische Projekt überzeugt und ein grosser Bevölkerungskreis davon deutlich profitieren kann, sind die finanziellen Mittel meist das kleinste Problem.

Eines der attraktivsten Vorhaben für das Eisenbahnnetz im Schweizer Mittelland östlich von Olten ist - ohne teure Tunnels - die durchgehende Doppelspur auf der Achse Basel – Singen – Konstanz – Arbon – St. Margrethen – Chur. Auf dieser fast 300 km langen Ach-

se sind nur noch 100 km einspurig. Die geplanten Ausbauten für das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz sind ein wichtiger Teil davon. Von diesem Vorhaben profitieren aber auch alle anderen Agglomerationen entlang dieser Achse für die Verdichtung ihres S-Bahn- und des Regionalexpress-Angebots. Ausserdem kann damit die Hauptverkehrsachse Basel – Olten – Zürich – Chur entlastet und während den häufigeren, geplanten und ungeplanten Streckensperrungen umfahren werden.

Dieses Vorhaben entspricht exakt der Forderung der früheren Bundesrätin Doris Leuthard vom Januar 2018 für die Nationalstrassen-Planungen: „Entwicklung darf es nicht nur dort geben, wo der Stau am grössten ist“.

Wir schlagen folgendes Vorgehen vor:

1 Zusammenhängen des bestehenden «Seehas» mit dem bestehenden Schnellzug Konstanz – St. Gallen – Herisau zu einer grenzüberschreitenden Linie

Der «Seehas» verkehrt seit 1994 zwischen Engen und Konstanz im «sauberen» ½-h-Takt, damals eingeführt von der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB). Der seitherige Erfolg dieses Produktes gibt den Initianten dieser Bahnverbindung – so vor allem dem früheren Landrat Robert Maus (1973 bis 1997 Landrat des Landkreises Konstanz) – Recht, nämlich dass auch im «Autoland Deutschland» eine sauber getaktete S-Bahn von der Bevölkerung angenommen wird und einen grösseren Teil des Verkehrs auf dieser Achse übernehmen kann.

1.1 Ideale Fahrplan-Konstellationen von «Seehas» und S-Schnellzug in Konstanz

Der «Seehas» hat eine einmalig günstige Fahrplan-Konstellation in Bezug auf die stündlich verkehrende Schnellverbindung Konstanz – St. Gallen – Herisau. Zudem treffen die beiden Züge auf demselben Bahnsteig ein resp. fahren dort ab (zwei Züge «auf besetzter Einfahrt»).

Hinfahrt

			Gleis	Bemerkungen
«Seehas»				
Engen	ab	09.18		
Singen	ab	09.35		
Konstanz	an	10.05	3a	gleicher Bahnsteig
Fahrzeit		47 Min		
S-Bahn KN – SG				
Konstanz	ab	10.09	3b	gleicher Bahnsteig
Kreuzlingen-Hafen	ab	10.12		
Romanshorn	ab	10.26		
St. Gallen	ab	10.44		
Herisau	an	10.54		
Fahrzeit		44 Min		

Reisezeit Singen – St. Gallen 1 Std 39 Min.

Rückfahrt

			Gleis	Bemerkungen
S-Bahn KN – SG				
Herisau	ab	09.05		
St. Gallen	ab	09.15		

Romanshorn	ab	09.33		
Kreuzlingen-Hafen	an	09.47		
Konstanz	an	09.50	3a	gleicher Bahnsteig
Fahrzeit		45 Min		
«Seehas»				
Konstanz	ab	09.53	3b	gleicher Bahnsteig
Singen	ab	10.28		
Engen	an	10.40		
Fahrzeit		47 Min		

Ein Zusammenhängen dieser beiden Linien ist problemlos möglich. **Einzige Massnahme: Die GTW-Kompositionen der Schnellverbindung Konstanz – St. Gallen sind durch die beim «Seehas» eingesetzten «FLIRT» zu ersetzen.**

Mit dieser einfachen, betrieblichen Massnahme entsteht eine neue umsteigefreie und grenzüberschreitende Verbindung. Das ist besonders attraktiv, weil sich der grenzüberschreitende Verkehr heute noch fast vollständig auf der Strasse abwickelt.

Eine Alternative wäre auf der bestehenden Infrastruktur vermutlich ebenfalls möglich: den Regionalexpress St. Gallen – Konstanz im Stundentakt bis nach Singen zu verlängern. Das ist nur sinnvoll, wenn dieser um eine halbe Stunde versetzt zum Schwarzwaldexpress verkehrt. Dafür sind jedoch erhebliche Fahrplanänderungen auf der Achse St. Gallen – Singen notwendig, um in St. Gallen, Konstanz und Singen akzeptable Anschlüsse zu erhalten.

2 Sofortige Planung der Doppelspur Petershausen – Hauptbahnhof Konstanz, inklusive neue Bahn-Haltestelle «Sternenplatz»

Die vom Büro sma vorgeschlagene Variante mit dem Wendegleis in Petershausen ist nicht zielführend, weil einerseits – wie vorhin erwähnt – eine solche Lösung die Schliessung der Doppelspurlücke Petershausen – Hauptbahnhof Konstanz in weite Ferne rücken liesse und zudem die notwendige neue S-Bahn-Haltestelle «Sternenplatz» ebenfalls auf weite Sicht nicht errichtet werden könnte.

Zudem ist die Frage zu stellen, wie die Bahnbenützer reagieren, wenn sie kurz vor dem Ziel (Konstanz) in Petershausen aussteigen müssen. Und wie kommen sie zum Hauptbahnhof?

2.1 Bahnhof «Sternenplatz» für eine bessere Erschliessung von Konstanz

Ein neuer Bahnhof beim «Sternenplatz» ist für die Erschliessung der umliegenden Stadtteile von Konstanz von entscheidender Bedeutung. Zusammen mit einem Busumsteigehof und direkten Zugängen zur neuen Bahnhaltestelle kann am nördlichen See-/Flussufer eine viel bessere Erschliessungsqualität erreicht werden. Zusammen mit den neuen, grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien wird der Einzugsbereich der umliegenden Stadtteile enorm vergrössert.

2.2 Engnis Seebrücke und Bereich Konzilstrasse

Gegen eine rasche Schliessung der Doppelspurlücke Petershausen – Konstanz wird jeweils ins Feld geführt, dass das zweite Gleis keinen Platz habe oder dass dazu wertvolle Grünräume zerstört werden müssten. Das stimmt nicht. Ein Blick auf die Seebrücke zeigt, dass auf dieser Strassenbrücke fünf Fahrspuren vorhanden sind. Eine davon ist nicht mehr nötig, nachdem flussabwärts eine neue Autobahnbrücke erstellt worden ist.

Bei einem Neubau der Strassenbrücke, die bald erfolgen muss, könnte eine Reduktion auf vier Spuren geprüft werden: Zwei mittige Fahrspuren für den Individualverkehr und je eine Busspur in jeder Richtung. Damit kann der Raum für das zweite Gleis «freigeschautelt» werden.

Im Bereich zwischen dem südlichen Brückenkopf der Seebrücke und dem Bahnhof ist entlang der Konzilstrasse eine Lösung zu suchen. Mit einer axialen Verschiebung des heutigen Gleises kann auch der Raum für das zweite Gleis geschaffen werden, ohne dass Grünraum geopfert werden muss.

Im nördlichen Bahnhofeinfahrbereich ist das zweite Gleis vom Bahnhof Konstanz bis zum Gebäude der südwestdeutschen Philharmonie bereits vorhanden.

3 ¼-h-Takt auf S-Bahn sinnvoll

Wir finden die vorgeschlagene Lösung B1 gut: ¼-h-Takt des «Seehas» und Aufspaltung ab Konstanz auf die Äste Richtung Kreuzlingen-Hafen – Münsterlingen – Romanshorn einerseits und nach Kreuzlingen – Weinfelden andererseits.

Es ist darauf hinzuwirken, dass sich auf der Seelinie Schaffhausen – Kreuzlingen – Rorschach mit dem durchgebundenen «Seehas» und der S 8 Schaffhausen – Rorschach ebenfalls ein ¼-h-Takt ergibt (Kreuzlingen Richtung seeaufwärts ab xx.15, xx.45).

4 Verlängerung Schwarzwald-Express von Konstanz nach Chur

Eine bessere Vernetzung der Bahnverbindungen im Raum Schwarzwald – südlicher Bodensee – Alpenrheintal – Graubünden ist durch eine Verlängerung des Schwarzwald-Express von Konstanz via Kreuzlingen-Hafen – Arbon – St. Margrethen – (Chur) anzustreben (Bodensee-Express, BODEX). Den Schnellzug Konstanz – St. Margrethen im Stundentakt haben die Ostschweizer Kantone bereits für den AS 2035 beim Bund beantragt und das sollte für den AS 2040 wiederholt werden.

Mit dieser Verbindung könnte mit nur einmal Umsteigen in Singen eine relativ direkte Verbindung **von Stuttgart an den Bodensee, ins Alpenrheintal und bis nach Graubünden** angeboten werden – sofern der Knoten in Singen funktioniert.

Die grossen Touristengebiete Schwarzwald, Bodensee, Vorarlberg, St. Gallen und Graubünden brauchen für eine nachhaltige Entwicklung attraktivere Bahnverbindungen.

5 «Planung nach 2040»

Das sma-Gutachten spricht davon, dass grössere Ausbauten im Raum Kreuzlingen-Konstanz erst nach 2040 in Frage kämen, weil im schweizerischen STEP 2035 keine Mittel für diese Region vorgesehen seien.

Diese Sichtweise ist zu kurz gegriffen. Erstens ist der Bundesrat verpflichtet, den eid. Räten alle vier Jahre einen neuen Planungsschritt der Bahnausbauten vorzulegen (rollende Planung) und zweitens sind auch Änderungen des STEP jederzeit möglich, wenn sich z.B. andere Projekte verzögern oder darauf verzichtet wird. Einzige Bedingung ist, dass die eid. Räte solchen Änderungen zustimmen müssen.

Neubaustrecke (Frauenfeld –) Felben – Kreuzlingen

Unter dem Aspekt der mehrere Jahrzehnte langen Zeiträume für die Planung grösserer Neubauten bitten wir Sie darum, ein für die Bodenseeregion eminent wichtiges Bahn-Bauvorhaben erneut zu prüfen: Die Erstellung einer Neubaustrecke von Felben nach Kreuzlingen:



Diese Neubaustrecke besteht durch folgende Überlegungen:

- In den beiden Städten Kreuzlingen und Konstanz leben über 106'000 Einwohner, die Richtung Frauenfeld, Winterthur und Zürich eine ebenso gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr verdienen wie die meisten anderen Schweizer Agglomerationen der gleichen Grössenordnung.

- b. Die Zugsfahrt von Frauenfeld nach Kreuzlingen dauert **via Weinfelden – Berg 31 Minuten**. Die **Autofahrt** über die A 7 zw. Felben und Kreuzlingen rund **17 Minuten**.
- c. Die Luftlinie Frauenfeld-Kreuzlingen beträgt 23 km und die neue Bahnstrecke 24 km. Die **Zugsfahrt** kann damit bei ca. 120 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit **auf etwa 12 Minuten verkürzt** werden, Das sind **19 Min. weniger als über Berg** (heute 31 Min.).
- d. Die «Neubaustrecke Seerücken» kann zwischen Felben und Wagerswil oberirdisch entlang der A 7 erstellt werden und muss nur zwischen Wagerswil und Tägerwilen-Dorf in einem ca. 4.5 km langem Tunnel verlaufen – d.h. nur zu 40 – 50 % unterirdisch.
- e. Über die „NBS Seerücken“ sollen vor allem die Schnellzüge im Halbstundentakt und über die bestehende Strecke über den Berg die S-Bahnen im Viertelstundentakt verkehren. Damit kann die Kapazität zwischen Frauenfeld und Kreuzlingen verdoppelt und die Fahrzeit der Schnellzüge um über 60 % verkürzt werden.
- f. Die bisherigen und geplanten Investitionen in die Berglinie für Doppelspuren etc. sind nicht verloren, denn diese sind auch für einen verdichteten S-Bahn-Verkehr notwendig.
- g. Nur mit einem verdichteten Angebot und kürzeren Fahrzeiten kann der heutige Verkehrsanteil der Bahn von gegenwärtig weniger als 10 % auf den Achsen Kreuzlingen – Frauenfeld und Kreuzlingen – Weinfelden erheblich vergrössert werden.

Die NBS Seerücken wäre deshalb eine umweltfreundlichere Alternative zu den sehr grossen Strassenbauvorhaben des Kantons Thurgau, insbesondere zur Oberlandstrasse.

- h. Mit der NBS können die IC/IR-Züge Zürich – Kreuzlingen über Kreuzlingen hinaus nach Romanshorn – Rorschach – Bregenz – Lindau verlängert werden – ohne Spitzkehre in Romanshorn und entlang den Verkehrsströmen.
- i. Die «NBS Seerücken» ist im Richtplan der Stadt Kreuzlingen enthalten, hingegen noch nicht im kantonalen Richtplan.

Ausschnitt aus dem Textteil des Kreuzlinger Richtplanes,
Stand November 2011, Seite 32:

«Aus Kreuzlinger und Konstanzer Sicht wünschenswert ist eine direktere und damit schnellere Bahnlinie in Richtung Frauenfeld / Zürich, beispielsweise mit einem Tunnel ab der Bahnkehre Tägerwilen und einer anschliessenden Linienführung entlang der Autobahn A7».

Gerne würden wir bei einem Besprechungstermin Ihnen persönlich die von uns angeführten Problempunkte erläutern und Ihre Einschätzung dazu erfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB
Falmenstrasse 25
CH-8610 Uster
Tel +41 44 940 74 74
E-Mail paul@stopper.ch

Wolfgang Schreier
Co-Präsident der IBSB
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel +41 71 688 28 37
E-Mail wmschreier@bluewin.ch

Beilagen:

Auszug aus dem Richtplandtext der Stadt Kreuzlingen, Stand November 2011, Seite 32
Medienmitteilung vom 30.8.2019: Initiative Bodensee-S-Bahn will mehr Schienen-Verkehr im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

Kopien mit Beilagen per E-Mail oder Post an:

- Stadt Konstanz: OB@konstanz.de
- Stadt Singen: oberbuergermeister@singen.de
- Stadt Radolfzell: oberbuergermeister@radolfzell.de
- Stadt Frauenfeld:
- stadtentwicklung@stadtfrauenfeld.ch; tiefbauamt@stadtfrauenfeld.ch;
- Landkreis Konstanz: nahverkehrundstrassen@lrakn.de
- Regionalverband Hochrhein Bodensee: info@hochrhein-bodensee.de
- Land Baden-Württemberg, Verkehrsministerium: Poststelle@vm.bwl.de
- NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg: info@nvbw.de
- Kanton Thurgau: info.oev@tg.ch
- Kanton St. Gallen Amt öV SG: info.vdavn@sg.ch
- Kanton Graubünden Amt öV GR info@aev.gr.ch
- Kanton Schaffhausen Amt öV SH: koev@ktsh.ch
- Kanton Basel-Stadt Amt öV BS: mobilitaet@bs.ch
- Kanton Zürich Amt für Verkehr: afv@vd.zh.ch
- BAV Bundesamt für Verkehr: info@bav.admin.ch
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung, Agglomerationsprogramme

- SBB GmbH, Konstanz: info@sbb-deutschland.de
- Turbo, Kreuzlingen: hallo@turbo.ch
- SBB, Bern: projekte.ost@sbb.ch
- DB-Netz Südwest
- DB Regio Südbaden
- DB Regio Baden-Württemberg
- DB Stationen und Services