

Rothausstrasse 16, CH-8280 Kreuzlingen

Telefon 071 688 28 37

[info@bodensee-s-bahn.org](mailto:info@bodensee-s-bahn.org)

[wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)

[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

Kreuzlingen und Uster, 27. November 2019

Kanton Thurgau  
Amt für Raumentwicklung  
Verwaltungsgebäude Promenade  
8510 Frauenfeld

**Eingabe zur Teilrevision kantonaler Richtplan Thurgau 2018/2019,**  
**Unterkapitel "3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)";**  
Version für die öffentliche Bekanntmachung (Stand: August 2019)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für diese Bekanntmachung und beteiligen uns gerne mit einer Eingabe. Es geht uns um die längerfristigen Angebotsverbesserungen für die Bahn, dem Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.

Besten Dank für Ihre kompetente und sorgfältige Planungsarbeit und vor allem für die erfolgreichen öV-Angebote in den letzten Jahrzehnten. Wir befürworten die Massnahmen in dieser Teilrevision und bitten Sie, auch die nachstehenden Ergänzungen für die nächsten Jahrzehnte zu prüfen.

Für den Rand- und Grenzkanton Thurgau ist das Engagement für optimale Anschlüsse und mehr Durchbindungen besonders wichtig. Neue Fernverkehrsangebote sind am attraktivsten, wenn gleichzeitig das S-Bahn- und Bus-Angebot ausgebaut wird inklusive Fuss- und Velowegen an die Haltestellen und Bahnhöfe.

Der Schweizer Standard mit Schnellzügen im Halbstundentakt und S-Bahnen im Viertelstundentakt ist eine wirksame Massnahme, um einen grösseren Anteil des Verkehrs innerhalb und zwischen den Agglomerationen vom MIV auf den öV zu verlagern.

Jedes neue Angebot muss von jedem Kanton in Zukunft noch härter mit eigenen Planungen erkämpft werden, wie Sie das u.a. für die Frauenfeld-Wil-Bahn und das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz gemacht haben. Diese sind oft nur dann realisierbar, wenn die Nordostschweizer Kantone gemeinsam einen höheren Anteil aus dem Bahnfonds einfordern.

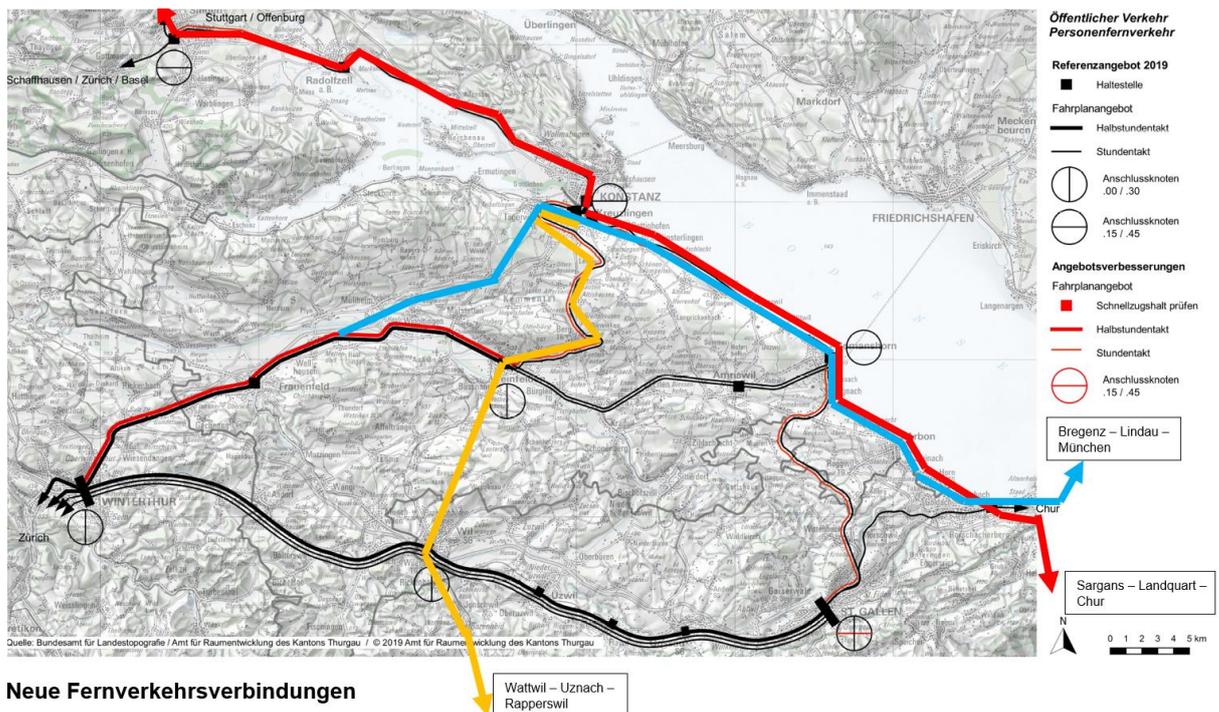
Infrastrukturengpässe gibt es bereits auf der Doppelspurlinie Winterthur – St. Gallen und diese sind auf den einspurigen Bahnlinien über den Seerücken, am Bodenseeufer und nach St. Gallen absehbar sowie an einzelnen weiteren Orten.

**Unsere Ergänzungsanträge sind nachstehend in Rot eingetragen**

## Personenfernverkehr (Fernverkehr), Planungsgrundsatz 3.3 B, Seite 1

Der Kanton Thurgau ist an den europäischen Fernverkehr wie folgt anzubinden:

- in Zürich nach Paris und Mailand – Genua resp. Rom – Neapel
- in Zürich nach Süd- und Westfrankreich sowie nach England
- in Zürich, Schaffhausen und Singen nach Stuttgart
- in Winterthur, St. Gallen und St. Margrethen nach München resp. mit der Neubaustrecke (Frauenfeld –) Felben – Tägerwil (– Kreuzlingen) sowohl nach Zürich – Bern – Westschweiz/Wallis als auch via Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon - St. Margrethen nach Bregenz – Lindau – München und Dornbirn – Feldkirch – Arlberg – Innsbruck – Wien
- in Zürich und Buchs sowie in St. Margrethen nach Innsbruck und Wien
- in Kreuzlingen/Konstanz nach Offenburg, Strassburg und Karlsruhe
- Konstanz – Arbon – St. Margrethen – Sargans – Chur (Schwarzwaldexpress Karlsruhe – Konstanz durch BODEX verlängern)
- über die Fähre Romanshorn – Friedrichshafen nach Ulm
- In Zürich an ein stark ausgebautes, europäisches Nachtzug-Netz nach, Italien, Deutschland, Ost- und Südost-Europa, Frankreich, Grossbritannien, Spanien, etc.



Neue Fernverkehrsverbindungen

## Personenfernverkehr (Fernverkehr), Zwischenergebnis 3.3 A, Seite 1

Der Kanton setzt sich für folgendes Angebot im Fernverkehr ein:

- Halbstundentakt Romanshorn – Weinfelden – Zürich und Konstanz – Weinfelden – Zürich
- Viertelstundentakt Weinfelden – Zürich
- Halbstundentakt Konstanz – Kreuzlingen – Hafen – Romanshorn – St. Gallen
- Halbstundentakt Basel – Hochrheinbahn – Schaffhausen – Singen – Konstanz – Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – Arbon – St. Margrethen – Lindau

- Stündliche Eilzugverbindung Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufenburg – Rheinfelden – Basel (Mittelzentren-Verbindung)
- Stündliche Eilzugverbindung Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden – Wil – Wattwil – Uznach – Rapperswil/Ziegelbrücke – Glarus (Verbindung Mittelzentren)

### **Personenfernverkehr (Fernverkehr), Zwischenergebnis 3.3 C, Seite 2**

Der Kanton setzt sich für folgende Durchbindungen der Fernverkehrszüge ein:

- Romanshorn – Weinfelden – Zürich – Bern – Brig (nach Erstellung der Neubaustrecke Tägerwilen – Felben auch: Rorschach – Romanshorn – Kreuzlingen/Konstanz – Frauenfeld – Zürich – Westschweiz/Wallis)
- Konstanz – Weinfelden – Zürich – Luzern oder Biel (bis zum Bau der Neubaustrecke Tägerwilen – Felben via Bergstrecke, nachher via Neubaustrecke)
- St. Gallen – Konstanz – Singen – Schaffhausen – Basel
- Karlsruhe-Konstanz-Arbon-St. Margrethen-Chur (Schwarzwaldexpress und BODEX)

Der Kanton setzt sich ein für eine Aktualisierung der BODEX-Studie 2008 inkl. Ergänzung durch ein Kapitel „Machbarkeit“ für einen Schnellzug Konstanz – Arbon – St. Margrethen und in einem zweiten Schritt zur Weiterführung des Schwarzwald-Express Konstanz – Arbon – St. Margrethen – Buchs – Sargans – Landquart – Chur

### **Begründung:**

- Die Ostschweizer Kantone forderten im Jahr 2014 beim Bund, den Schnellzug Konstanz – Arbon – St. Margrethen in den AS 2035 aufzunehmen. Dieses Projekt wurde nicht berücksichtigt und ist deshalb mit Nachdruck erneut zu fordern als besonders dringendes und wichtiges Projekt für die Randregion Nordostschweiz.
- Die Bahnfahrt von Singen, Konstanz/Kreuzlingen oder Romanshorn nach Chur ist heute unattraktiv und die Reisenden-Ströme auf der Bahn marginal. Die zu benützenden Regionalzüge halten entlang des Bodenseeufer an allen Stationen und es ist ein mehrmaliges Umsteigen nötig.
- Seit über 10 Jahren verkehrt auf deutscher Seite der Schwarzwald-Express der DB-Regio von Karlsruhe – Offenburg über den Schwarzwald nach Singen – Konstanz im exakten Stundentakt als Interregio-Express (IRE). Der Erfolg dieses Produktes durch eine zum Teil schwach besiedelte Randregion ist erstaunlich.
- Vor einigen Jahren verkehrten diese Züge nach Kreuzlingen-Hbf. Aus “technischen Gründen” ist der gegenwärtige Endpunkt im Bahnhof Konstanz mit Standzeiten von 24 Minuten. Der Endpunkt Kreuzlingen war trotz fehlender Anschlüsse wegweisend für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr.
- Was fehlt, ist eine Weiterführung dieses Erfolgsproduktes nach St. Margrethen und Chur. Mit einer systematischen Verlängerung des Schwarzwaldexpress könnten die grossen Tourismusgebiete „Schwarzwald“, südliches Bodenseeufer, St. Galler Rheintal und Ferienregion Graubünden umsteigefrei miteinander verbunden werden.
- Das Produkt Ober-Rheintal – Schwarzwald – St. Galler Rheintal – Graubünden kann als Bodensee-Express (BODEX) von den durchfahrenen Regionen gemeinsam vermarktet werden.

## **Ausbau der Bahninfrastruktur, Planungsgrundsatz 3.3 E, Seite 6**

Mit dem Ziel die Trassenkapazitäten zu erhöhen, sind entlang aller Bahnlinien die notwendigen Flächen freizuhalten, um insbesondere Doppelspurabschnitte, Ueberholgleise, Kreuzungsstationen und Perronverlängerungen **bis zur durchgehenden Doppelspur** realisieren zu können.

**Der Kanton hält entlang der Strecke Winterthur – Wil die Flächen für eine zweite Doppelspur frei und beantragt das beim Kanton Zürich bis zur Kantonsgrenze und beim Kanton St. Gallen für die Strecke Wil – St. Margrethen. Ausserdem werden die Flächen für eine Doppelspur-Trasse der Neubaustrecke Felben – Tägerwilen freigehalten. Die Freihalteflächen sind durch rechtskräftige und grundeigentümergebundene Verkehrsbaulinien zu sichern.**

**Der Kanton setzt sich für Aus- und Neubauten auf Teilstrecken der Bahnlinien Winterthur – St. Gallen und Frauenfeld – Kreuzlingen ein, um die Schnellzugs-Fahrzeiten zu verkürzen. Diese dürfen für die Strecke Frauenfeld – Kreuzlingen nicht länger sein als mit dem Auto auf der A7.**

### **Begründung**

Damit die vom Kanton Thurgau angestrebten Doppelspuren und Kreuzungsmöglichkeiten nicht verbaut werden können und weil man aus heutiger Sicht nicht genau bestimmen kann, wo solche zu liegen kommen, sind im Planwerk alle Bahnlinien im Kanton Thurgau als doppelspurig zu kennzeichnen.

Das Angebot zwischen grösseren Städten und den dicht besiedelten Regionen dazwischen ist auf einigen Strecken schon heute der Schnellzug und die S-Bahn im Viertelstundentakt. Hinzu kommt eine wachsende Anzahl Güterzüge pro Stunde. Ein so dichter Fahrplan ist notwendig, um einen substantiellen Anteil des MIV auf die Bahn zu verlagern. Das ist eine wirksame Massnahme, um die Folgeschäden des MIV in den Städten und entlang dieser stark belasteten Verkehrsachsen zu vermindern. Das Dreieck Winterthur – St. Gallen – Konstanz mit je über 100'000 Einwohnern in den drei Zentren ist eine typische Region, in der dieses Angebot auf der Strecke Wil – St. Gallen schon fast gefahren wird und das auf anderen Strecken mit dem bisherigen Bevölkerungs- und Mobilitäts-Wachstum sowie der Verkehrsverlagerung während den nächsten Jahrzehnten zu erwarten ist.

## **Ausbau der Bahninfrastruktur, Planungsaufträge, Seite 6**

### **1. Aus- und Neubauten auf der Strecke Winterthur – St. Gallen**

**Der Kanton Thurgau setzt sich für einen Kapazitätsausbau bis zur zweiten Doppelspur und für Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Winterthur – St. Gallen ein.**

### **Begründung**

#### **Ungenügende Kapazität für Schnellzüge und S-Bahnen im Viertelstundentakt**

Bereits ab Fahrplan 2019 musste ein S-Bahn-Angebot auf dieser Strecke wegen ungenügender Kapazität wieder gestrichen werden. Damit ging u.a. ein guter Anschluss auf die Frauenfeld-Will-Bahn wieder verloren. Der S-Bahn-Viertelstundentakt ist heute in der

Schweiz das Standard-Angebot in dicht besiedelten Regionen. Dieser kann aber mit der heutigen Infrastruktur zwischen St. Gallen und Winterthur zusammen mit den Schnellzügen im Viertelstundentakt und mehreren Güterzügen pro Stunde nicht mehr angeboten werden.

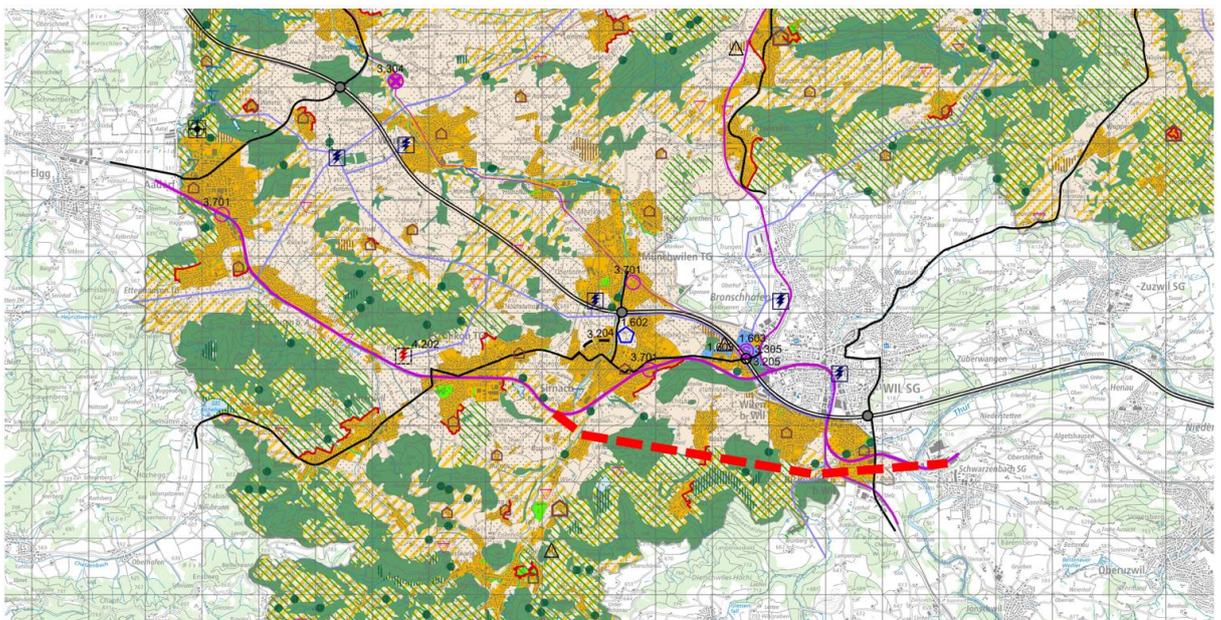
### Neubaustrecke Sirnach – Schwarzenbach/SG:

Der Kanton St. Gallen verlangt seit der Einführung des Taktfahrplans die Verkürzung der Fahrzeit resp. der sog. Kantenzzeit zwischen Zürich und St. Gallen via Flughafen von unter 60 Minuten. Auf der heutigen, engkurvigen Strecke Winterthur – St. Gallen ist das mit herkömmlichem Rollmaterial nicht möglich. (Allerdings ist anzumerken, dass die Fahrzeit unter 60 Minuten zwischen Zürich und St. Gallen via Wallisellen, d.h. ohne Bedienung des Flughafens, problemlos machbar ist).

In den Neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts versuchte man diese Fahrzeit Zürich – St. Gallen via Flughafen mit der Neigetechnik zu erreichen. Diese Technik lief unter dem Titel «Elektronik vor Beton». Man wollte Infrastrukturinvestitionen sparen und dafür in neue Technik investieren. Die Neigetechnik-Versuche waren in vielen Ländern wenig erfolgreich. Einer der wichtigsten Nachteile der Neigetechnik ist auch, dass immer nur solche teuren Fahrzeuge eingesetzt werden müssten.

Die schweizerischen Bahnverantwortlichen haben deshalb vor langem beschlossen, von dieser störanfälligen Technik wegzukommen und wieder auf die herkömmliche Bahntechnik zu setzen. Der letzte SBB-Versuch mit der sog. Wankkompensation (WAK) an den Bombardier-Doppelstockzügen hat die schlechten Erfahrungen mit der ähnlichen Neigetechnik bestätigt.

Man wird nicht darum herum kommen, die Strecke Winterthur – St. Gallen infrastrukturmässig so auszubauen, damit die Kapazität und die Streckengeschwindigkeit für konventionelles Rollmaterial erhöht werden kann.



Neubaustrecke (NBS) Sirnach – Schwarzenbach/SG (Streckenbegradigung)

Legende: — — — Tunnel

20. Oktober 2019/Stp

Im Bereich zwischen Sirnach und Schwarzenbach/SG kann die kurvenreiche Strecke durch einen direkten Tunnel abgekürzt werden.

Die Züge mit Halt in Wil benützen nach wie vor die bestehende Strecke via Bahnhof Wil.

Ein solches Bauwerk kommt vorwiegend auf Thurgauer Boden zu liegen. Die Streckenkorrektur ist deshalb im Richtplan des Kantons Thurgau einzutragen.

## **2. Weiterausbau Strecken Konstanz – St. Gallen und Romanshorn - Rorschach**

Der Kanton Thurgau setzt sich bedarfsgerecht und schrittweise für den weiteren Ausbau der Bahnlinien Konstanz – St. Gallen und Romanshorn – Rorschach bis zur durchgehenden Doppelspur ein, damit Schnellzüge bis zum Halbstundentakt und S-Bahnen bis zum Viertelstundentakt verkehren können.

### **Begründung**

- Die beiden einspurigen Bahnlinien Konstanz – St. Gallen und Romanshorn – Rorschach liegen in der dicht besiedelten Region des Dreiecks Winterthur/St. Gallen/Konstanz in dem jedes der drei Zentren über 100'000 Einwohner hat. In diesem Dreieck ist das Potential für mehr Eisenbahnverkehr gross. Davon kann aber mit dem bisherigen Angebot auf diesen beiden Bahnlinien und mit der heutigen Infrastruktur nur ein Teil erschlossen werden wie z.B. auf der Verkehrsachse Kreuzlingen – Münsterlingen mit der am stärksten belasteten Thurgauer Hauptstrasse (DTV von bald 30'000).
- Der Schnellzug Konstanz – St. Gallen fährt ab Fahrplan 2019 im Stundentakt und ist bereits unerwartet gut ausgelastet. Der Halbstundentakt wurde im Richtplan deshalb als Zwischenergebnis 3.3 A berücksichtigt.
- Die Ostschweizer Kantone haben auf Grund der BODEX-Studie von 2008 für den Ausbausritt AS 2035 einen Schnellzug Konstanz – St. Margrethen gefordert, der aber nicht berücksichtigt wurde. Dieser Schnellzug ist der erste Schritt zur Verlängerung des Schwarzwaldexpress Karlsruhe-Konstanz bis nach Chur (Siehe Antrag zu Planungsgrundsatz 3.3 A).
- In der Machbarkeitsstudie für die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz wird auf der Strecke Singen-Münsterlingen für die S-Bahn die Verdichtung vom Halbstunden- zum Viertelstundentakt empfohlen.
- Der Viertelstundentakt Singen – Münsterlingen kann anschliessend bedarfsgerecht und schrittweise zum Viertelstunden Takt auf den Strecken Münsterlingen – St. Gallen und Romanshorn – Rorschach ausgebaut werden. Im Dreieck St. Gallen/Rorschach/Romanshorn entsteht dann ein Viertelstunden-S-Bahn-Takt in beide Richtungen und damit wird die Stadtregion St. Gallen besser mit den Städten und Gemeinden am ganzen Oberseeufer von Rorschach bis Konstanz und mit der Bodensee-Schifffahrt verbunden.

## **3. Wiederinbetriebnahme Bahnstrecke Etwilen – Singen**

Der Kanton Thurgau setzt sich gemeinsam mit dem Landkreis Konstanz sowie den Kantonen Schaffhausen und Zürich für die Wiederinbetriebnahme und die Elektrifizierung der Strecke Etwilen – Singen ein. Er prüft mit diesen drei Partnern einen attraktiveren S-Bahn-Fahrplan in dieser Region und ein Angebot für schnelle, interregionale Verbindungen Richtung Winterthur, Zürich, Singen, Stuttgart und Ulm sowie in die Bodenseeregion.

## **Begründung**

Die Bahnstrecke gehört zu den wenigen Strecken der SBB, die nie elektrifiziert waren. Der Personenverkehr wurde 1969 und der Güterverkehr 1996 eingestellt. Danach wurde sie noch von den Zügen der rollenden Landstrasse zwischen Rielasingen und Lugano benutzt. Die schwache Rheinbrücke Hemishofen, die fehlende Fahrleitung sowie der Entscheid, das Terminal nach Singen zu verlegen, führten zur Aufgabe des Güterverkehrs.

Die Infrastruktur Singen – Rielasingen gehört der Stadt Singen. Die übrige Infrastruktur haben 2 Stiftungen gekauft, welche im Jahr 2006 gegründet wurden und inzwischen eidgenössisch konzessioniert sind. Der „Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen (VES)“ betreibt seit dem Jahr 2007 eine Museumsbahn. Der letzte Abschnitt von Rielasingen nach Singen kann ebenfalls wieder befahren werden, da das im Stadtgebiet Singen fehlende Stück Gleis im Sommer 2019 eingesetzt wurde.

### **Die Wiederinbetriebnahme der 16,3 km langen Strecke Etwilen – Singen ist eine wichtige Voraussetzung für neue interregionale und internationale Bahn-Verbindungen.**

In Singen könnte eine westliche Bahnhof-Einfahrt in Betracht gezogen werden für neu angelegte „Fern“-Verbindungen Singen – Radolfzell – Stockach – Messkirch (Ablachtalbahn)— und weiter Richtung Mengen – Ulm oder Sigmaringen – Tübingen - Stuttgart.

## **4. Neubau Felben-Wellhausen – Tägerwilen-Dorf mit Seerücken-Bahntunnel**

Der Kanton Thurgau erstellt eine Machbarkeitsstudie für die Neubaustrecke Felben-Wellhausen – Tägerwilen-Dorf. Diese führt ab Bahnhof Felben-Wellhausen entlang der A7 bis in den Raum Engwilen und mündet dort in einen Tunnel bis vor die Bahnhaltestelle Tägerwilen-Dorf.

## **Begründung**

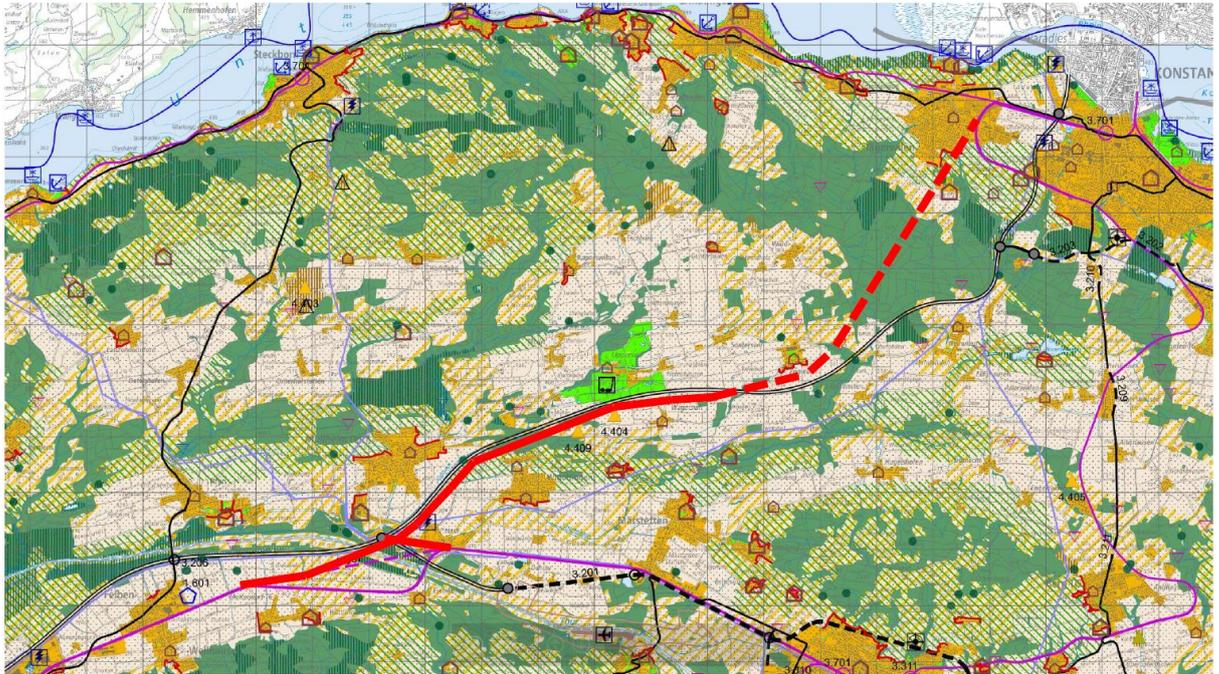
Durch den Bau der A7 zwischen Frauenfeld und Kreuzlingen ist die Eisenbahn auf dieser Strecke nicht mehr konkurrenzfähig. Die Autofahrt Frauenfeld – Kreuzlingen dauert auf der 23 km langen A 7 ca. 11 Minuten, die Bahnfahrt über den Seerücken hingegen 31 Minuten.

Zwar ist der IR-Zug Zürich – Konstanz via Weinfelden – Berg ein Erfolgsprodukt. Im Sinne einer Verkehrswende muss aber ein echtes Konkurrenz-Angebot auf der Schiene geschaffen werden. Dazu ist ein Seerückentunnel das geeignete Infrastruktur-Projekt.

Mit einer grösstenteils parallel zur A7 resp. als Tunnelstrecke verlaufendem Neubaustrecke zwischen den Bahnhöfen Felben-Wellhausen und Tägerwilen-Dorf können neben erheblichen Fahrzeiteinsparungen zwischen den Agglomerationen „Frauenfeld-Winterthur-Zürich“ und „Kreuzlingen-Konstanz“ auch zahlreiche neue Direktverbindungen angeboten werden. So zum Beispiel:

- Westschweiz – Zürich – Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – Bregenz – Lindau.
- EC-Verbindungen Zürich – Kreuzlingen/Konstanz – München über das Thurtal (in Ergänzung zum EC-Zürich – St. Gallen – München).
- Flügelung in Kreuzlingen für Schnellzüge Konstanz – Radolfzell und weiter nach Friedrichshafen, Ulm oder Stuttgart.

**Mit dem Seerückentunnel kann ein gewichtiger Teil des Kantons Thurgau besser ins nationale Netz integriert werden.** Der Seerücken-Bahntunnel verbindet die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz mit über 100'000 Einwohnern und grossem Arbeits-, Ausbildungs-, Dienstleistungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Tourismus-Zentrum besser mit den anderen Schweizer Agglomerationen im Südwesten von Kreuzlingen-Konstanz.



Neubaustrecke Felben – Kreuzlingen

Legende

— offene Strecke  
- - - Tunnel

20. Oktober 2019/Stp

### Argumente für den Seerückentunnel

- Als positiver Vergleich kann der Heitersberg-Bahntunnel zwischen Killwangen-Spreitenbach und Lenzburg genannt, werden. Durch diesen Tunnel ist eine bahnmässig lange vernachlässigte Talschaft aufgewertet worden, währenddem sie mit der Autobahn A1 eine strassenmässig hervorragende Erschliessung erhalten hat.<sup>1</sup>
- Durch die sinnvolle Ergänzung des nationalen Bahnnetzes im Kanton Thurgau mit der vorgeschlagenen Neubaustrecke wird auch der nötige Druck ausgelöst, die dem Bodensee entlang führende Bahnlinie Kreuzlingen – Romanshorn – Rorschach auf durchgehende Doppelspur mit den nötigen Bahnhofanpassungen auszubauen.
- Auf der Hauptverkehrsachse über den Seerücken aus der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen Richtung Frauenfeld und Weinfelden gibt es eine einzige, durchgehende Schienen-Fahrspur. Auf der Strasse sind es heute 10 Fahrspuren mit der A7.
- Seit dem Bau der A7 ist die Strasse viel attraktiver und konkurrenzfähiger geworden, was auch die Grafiken im GVK-Bericht eindrücklich belegen.

<sup>1</sup> Die Behörden des kleinen Kanton Neuenburg kämpfen seit Jahren für eine bessere Bahnverbindung in den Jura mit halb so viel Einwohnern und nur marginalem Tourismus. Sie wollen dafür fast 1 Milliarde Franken investieren. Im Thurgau ist der Seerückentunnel erst mit einem kurzen Nebensatz im Kreuzlinger Richtplan erwähnt und dürfte nur die Hälfte kosten.

- Auf den Bahnlinien zwischen Zürich und der Ostschweiz wird heute um Fahrzeitverkürzungen im tiefen, einstelligen Minutenbereich gerungen. Mit dem Seerücken-Bahntunnel sind es stolze 20 Minuten weniger Fahrzeit.
- Güterverkehr gibt es auf der kurvenreichen Strecke über den Seerücken mit 150 m Steigung und Gefälle nur noch zu den beiden bestehenden Tankanlagen für die Notzeit-Bundesvorräte.

### **Regionaler Personenverkehr (Regionalverkehr), Planungsauftrag 3.3 A, Seite 3**

Abgestützt auf das Angebotskonzept des Bahnausbaus Schritts STEP 2025 und gestützt auf die Erfolgskontrolle des geltenden Konzepts «Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019–2024» ist ein Nachfolgekonzept für die Jahre **2025–2030** zu erstellen. In diesem ist aufzuzeigen, wie das Angebot der S-Bahnlinien und der regionalen Buslinien bis 2030 entwickelt werden soll. **Dafür sind auch die folgenden Angebote gemeinsam mit den anderen betroffenen Kantonen zu prüfen:**

- **Weiterführung der Zürcher S 29 von Stein a/Rh. als Eilzug nach Kreuzlingen**
- **Eilzugverbindung Konstanz – Kreuzlingen-Hbf. – Weinfelden – Wil – Wattwil – Uznach – Ziegelbrücke - Glarus (Verbindung Mittelzentren)**
- **Ergänzung bestehender Bahnlinien und Bahnangebote im Zürcher Weinland für Direkt-Verbindung Frauenfeld – Andelfingen – Marthalen – Schaffhausen**

#### **Begründung:**

##### **A. Weiterführung der Zürcher S 29 von Stein a/Rh. als Eilzug nach Kreuzlingen**

Durch die Drehung der Thurgauer S8 um 15 Minuten ist in Stein a/Rh. neu eine Übergangszeit von 20 Minuten auf die Zürcher S29 entstanden. Eine derart lange Wartezeit hat zu einem beinahe gänzlichen Versiegen des Passagierstromes von/nach Zürich – Winterthur an den Thurgauer Untersee geführt.

Diese Folge ist sowohl aus touristischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht unbefriedigend. Sowohl die Weinländer Linie als auch die Unterseelinie haben relativ kleine Passagierzahlen. Jede Erschwernis wird die Wirtschaftlichkeit dieser S-Bahn-Linien stark vermindern. Es macht wenig Sinn, zu wenig ausgelastete Züge im Halbstundentakt durch wenig besiedelte Gebiete und ohne schlanke Anschlüsse fahren zu lassen.

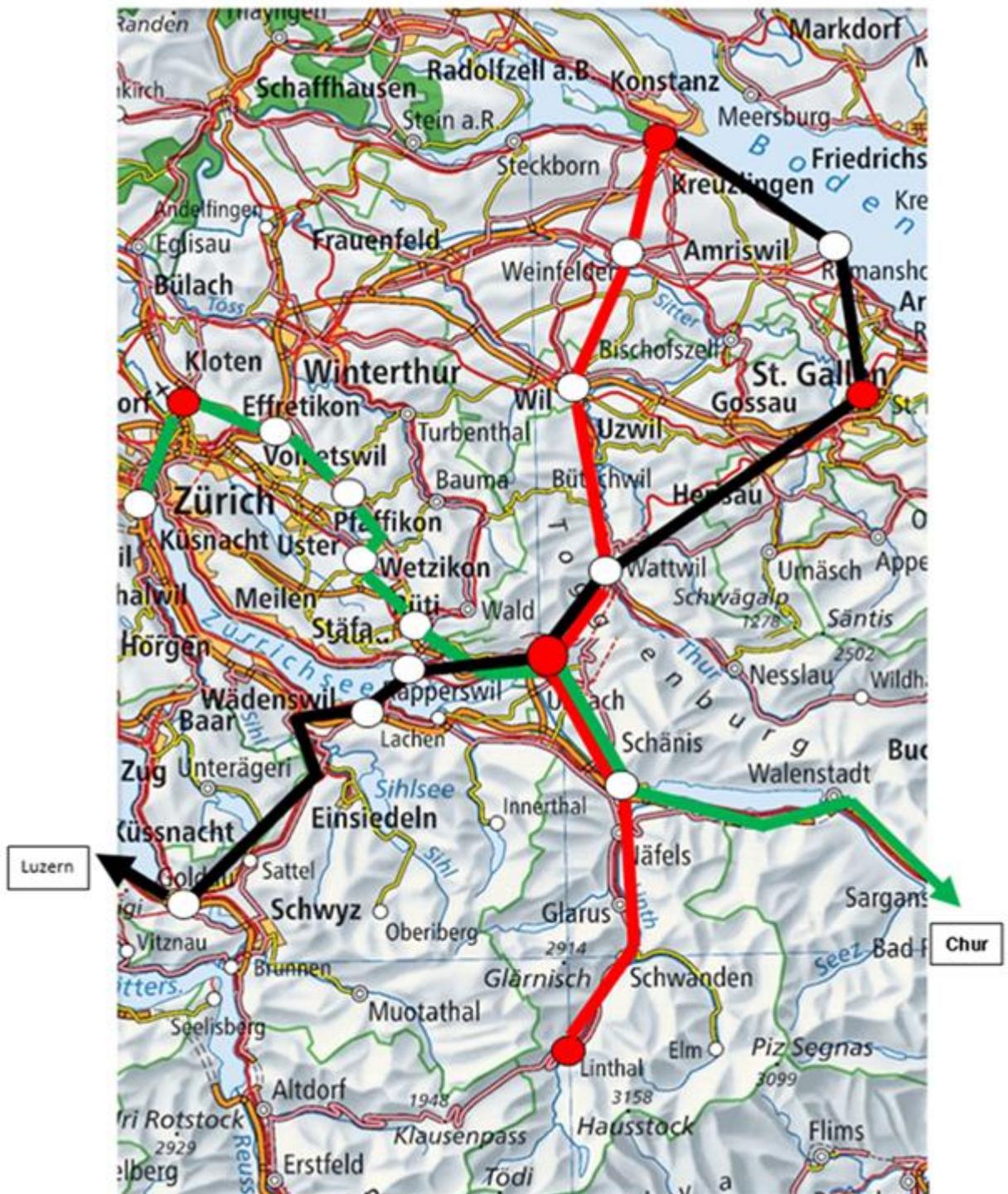
Diese unkomfortable Situation sollte dazu genutzt werden, die S29 ab Stein a/Rh. halbstündlich als Eilzug bis nach Kreuzlingen-Hafen mit Halten in Mammern, Steckborn, Ermatingen und Kreuzlingen zu führen. Zu prüfen ist, in wieweit in Kreuzlingen-Hafen Anschlüsse an andere Produkte möglich sind.

##### **B. Eilzugverbindung Konstanz – Kreuzlingen-Hbf. – Weinfelden – Wil – Wattwil – Uznach – Ziegelbrücke - Glarus (Verbindung Mittelzentren)**

In den Randgebieten der Kantone Thurgau und St. Gallen existieren diverse Bahnlinien, die heute nur als isolierte Regionallinien betrieben werden (zB Kreuzlingen – Weinfelden, Weinfelden Wil/SG, Wil/SG – Nesslau. Zudem halten die Regionalzüge an allen Stationen. Rasche, attraktive und umsteigefreie Bahnverbindungen sind deshalb nicht möglich. Es muss sehr viel umgestiegen werden.

Neue Eilzüge zwischen dem Bodensee (Konstanz) und dem oberen Zürichsee/Toggenberg könnten ein attraktives Angebot werden.

Mögliche neue Direktverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren



24. Mai 2019/Str.

### C. Eilzugverbindungen Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufenburg – Rheinfelden – Basel (Mittelzentren-Verbindung)

Im Sinne einer Vernetzung der sog. Unterzentren und zur Entlastung des Knotenpunktes Zürich HB ist eine Bahn-Verbindung Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufenburg – Rheinfelden – Basel sinnvoll.

## D. Ergänzung bestehende Bahnlinien und Bahnangebote im Zürcher Weinland für Direkt-Verbindung Frauenfeld – Andelfingen – Marthalen – Schaffhausen

In der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Thurgau (GVK-TG, 2019) sind folgende Schwachstellen im schienengebundenen öffentlichen Verkehr im Bereich des westlichen Thurgaus festgestellt worden (vgl. Abbildung 63 der GVK-TG):

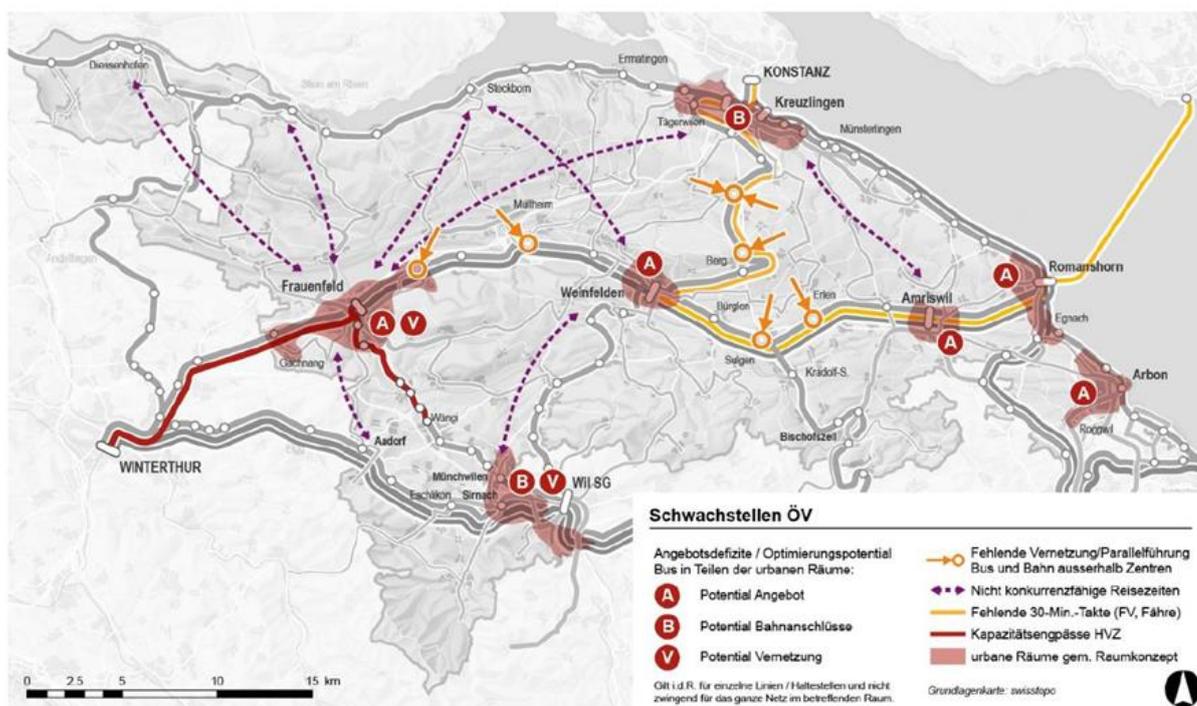


Abbildung 63: Schwachstellen ÖV

Es sind folgende Lösungs-Ansätze gemäss Planskizze auf der folgenden Seite 12 möglich:

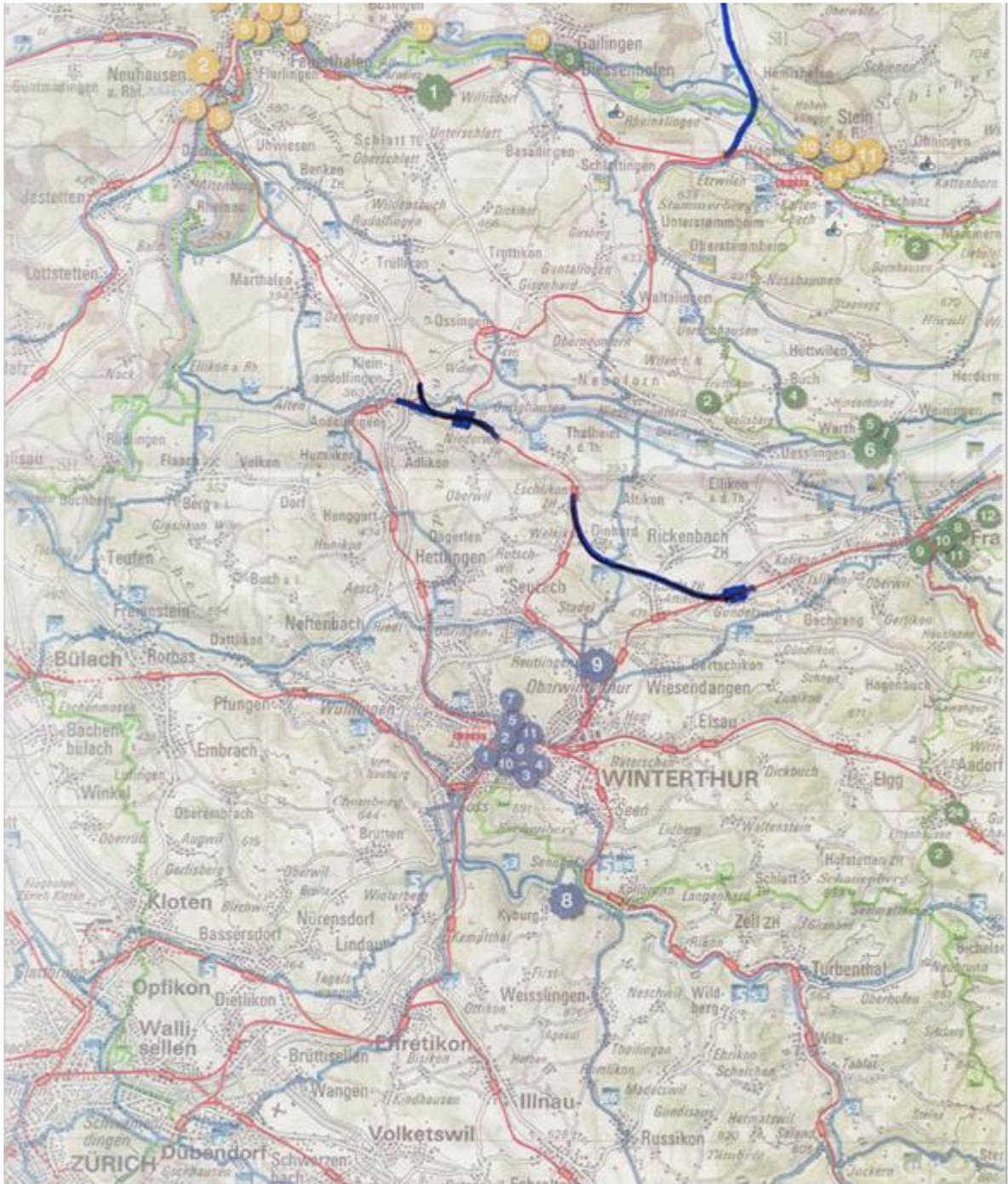
Im Raum Andelfingen im Zürcher Weinland berühren sich zwei Bahnlinien beinahe:

- Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und
- Winterthur – Seuzach – Ossingen – Stein a.Rh.,

ohne dass sie jedoch miteinander verknüpft sind. Die Linien fristen ein ziemlich bescheidenes Dasein, auch wenn beide Linien in den letzten Jahren auf einen Halbstundenakt ausgebaut worden sind. Im Kanton Zürich dürfte die fehlende Verknüpfung der beiden fast parallel verlaufenden Linien zunehmend zum wirtschaftlichen Problem werden, weil beide als solche auf die Länge kaum genügendes Potenzial aufweisen werden (ausser in den ausgesprochenen Pendlerzeiten).

Mit einer geschickten, relativ kurzen Verknüpfung beider Linien und mit dem Bau einer kurzen Strecke zwischen Thalheim-Altikon und Gundetswil können die beiden Linien zu einer attraktiven Regionalverbindungen vom Kanton Thurgau nach Schaffhausen ausgebaut werden.

Auch wenn es auf den ersten Blick aussieht, dass eine solche Verbindung kein genügendes Passagieraufkommen zu generieren vermögen würde, lohnt es sich, zusammen mit den Kantonen Zürich und Schaffhausen entsprechende Gedanken und Überlegungen zu einer solchen Lösung zu machen.



Verknüpfung der Bahnlinien im Zürcher Weinland für neues Angebot Frauenfeld-Schaffhausen

Weitere Informationen und Argumente zum Ausbau des Thurgauer Bahnverkehrs finden Sie in unserer Stellungnahme vom 31.10.2019 für das Thurgauer Gesamt-Verkehrs-Konzept.

Würden Sie bitte unsere Anträge wohlwollend prüfen und jetzt oder künftig in der Richtplanung berücksichtigen.

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](mailto:paul@stopper.ch)



Wolfgang Schreier  
Co-Präsident  
Rothausstrasse 16  
CH-8280 Kreuzlingen  
Tel +41 71 688 28 37  
E-Mail [wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)