

Rothausstrasse 16, 8280 Kreuzlingen
Telefon 071 688 28 37
info@bodensee-s-bahn.org
wmschreier@bluewin.ch
www.bodensee-s-bahn.org

Kreuzlingen und Uster, 30. Oktober 2019

Per E-Mail an info.tba@tg.ch

Kantonales Tiefbauamt des Kantons Thurgau
8510 Frauenfeld

Gesamtverkehrskonzept Thurgau 2019 (GVK TG); Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)

Sehr geehrter Herr Schuster, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Erarbeitung des umfangreichen Dokuments «Gesamtverkehrskonzept Thurgau, Vernehmlassungsbericht vom 22. Mai 2019» im folgenden «GVK-Bericht» genannt, seine Veröffentlichung und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Unser Verein «Initiative Bodensee-S-Bahn» (IBSB, www.bodensee-s-bahn.org) wurde von den regionalen Sektionen der Verbände Pro Bahn und Verkehrsclub rund um den Bodensee gegründet. Wir arbeiten seit dem Jahr 2004 ehrenamtlich, ohne Sponsoren und engagierten uns für die meisten Eisenbahnplanungen in der Bodenseeregion mit Schwerpunkt in Deutschland.

Der Eisenbahnverkehr – das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs – ist auch im GVK-Bericht ein wichtiges Thema. Darin sind die ÖV-Schwachstellen und Defizite sehr gut analysiert. Die daraus abgeleiteten Massnahmen sind überzeugend. Das gilt insbesondere für den Viertelstundentakt des Schnellzuges Zürich – Weinfelden und die Fortsetzung im Halbstundentakt Weinfelden – Konstanz und Weinfelden – Romanshorn sowie den Viertelstundentakt Frauenfeld – Wil. Diese Massnahmen sollten für eine wirksamere Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ergänzt werden. Dazu haben wir aus dem Blickwinkel der Bodenseeregion eine ausführliche Stellungnahme erarbeitet. Weitere Massnahmen sind vermutlich auch für andere Thurgauer Regionen wichtig und sollten im GVK-Bericht berücksichtigt werden.

1. Mehr Bundesinvestitionen in die Bahninfrastruktur für Fahrplanverdichtungen im Thurgau und in der Nordostschweiz

1.1 Historische Entwicklung der Eisenbahn im Thurgau

Die Verkehrs-Investitionen des ländlichen Thurgaus sind seit der politischen Selbständigkeit vor über 200 Jahren durch den Strassenbau geprägt. Grössere Eisenbahnprojekte wurden nur während zwei kurzen Phasen gebaut: nach 1850 die Thurtalbahn und 50 Jahre später die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), die Seelinie und die Frauenfeld – Wil-Bahn (FWB).

Ein führender Kämpfer für das-grosse Schweizer Bahnprojekt „Neue Hochgeschwindigkeits-Transversale NHT“ durch das Schweizer Mittelland war vor dem Jahr 1988 ausgerechnet der konservative Thurgauer Bauern- und Gewerbe-Vertreter, Nationalrat und Regierungsrat Hanspeter Fischer. Dieses Projekt ist nicht nur an der Finanzierung gescheitert. Es kam wie der SOB-Schnellzug Konstanz – St. Gallen zu früh.

1.2 Alte und neue Thurgauer Bahninfrastruktur

Im Thurgau war die bestehende und damals grosszügige Bahninfrastruktur die Voraussetzung für das verbesserte und erfolgreiche Bahnangebot der letzten Jahrzehnte. Diese hat der ländliche Thurgau besser genutzt als vergleichbare, andere Kantone. Erst seit kurzem sind die Kapazitäten der einspurigen Bahnlinien Weinfelden – Konstanz, Kreuzlingen – St. Gallen sowie Romanshorn – Rorschach ausgelastet und mussten, müssen oder werden ausgebaut. Auf diesen Bahnlinien bleibt die Kapazität jedoch auf maximal etwa 5 Züge pro Stunde und Richtung beschränkt. Die Kapazität der zweispurigen Thurtalbahn kann hingegen mit marginalen Investitionen noch auf bis etwa 25 Züge pro Stunde und Richtung erhöht werden, wenn alle Züge gleich schnell im 2-Minuten-Takt verkehren. Diese Kapazität sollte bis zum Ende dieses Jahrhunderts genügen und wäre erst mit 4 Schnellzügen, 4 S-Bahnen und mehreren Güterzügen pro Richtung und Stunde ausgelastet wie heute zwischen Wil und St. Gallen.

1.3 Kapazität von Bahnfahrspuren im Vergleich zu anderen Verkehrsarten

Die Bahnen haben pro Fahrspur eine grössere Leistung als andere Verkehrsarten. Die angehängte Grafik „SZ-180223-Mobilität-braucht Platz“ informiert über die maximalen, theoretischen Kapazitäten pro Stunde auf einer Spur. Die effektiven Tagesfrequenzen auf der Autobahn A1 und der doppelspurigen Eisenbahn im Süden von Winterthur sind auf der angehängten Folie „BSB-180704-Verkehrsleistung-Autobahn-Eisenbahn“ verglichen. Einspurige Bahnlinien haben nicht nur eine viel kleinere Verkehrskapazität, sondern zudem weitere, gewichtige Nachteile (Siehe angehängte Folie „BSB-181202-Einspurlinien-Handicaps“).

1.4 Bundesinvestitionen für Bahninfrastruktur und Nationalstrassen

Es ist heute eine international anerkannte Erfahrung, dass substantielle Verkehrsverlagerungen nur mit grösseren Investitionen für die Schiene als für die Strasse möglich sind. In der Schweiz ist auf Bundesebene mit den beiden neuen Fonds etwa Parität erreicht. Im Thurgau erfordern die BTS, OLS und weitere Umfahrungsprojekte Investitionen von weit mehr als 2 Milliarden Franken, für die Bahn sind zurzeit erst etwa 0.3 Milliarden geplant.

Die angehängte Tabelle „BAV-171201-Investitionen-Schweizer-Bahninfrastruktur-Stand-Mai-2017“ enthält die beschlossenen und beantragten Begehren für die Investitionen in die Schweizer Bahninfrastruktur. Für die Nordostschweiz sind es insgesamt etwa 3 % für 11 % der Schweizer Bevölkerung. Dieser Anteil hat sich mit den Beschlüssen des Bun-

desrates und des Bundesparlaments im letzten Sommer noch etwas verschlechtert. Mit einem so kleinen Investitionsanteil kann der Nordostschweizer Bahnfahrplan nicht auf den Standard anderer Schweizer Regionen ausgebaut werden. Dafür ist ein grösseres, politisches und finanzielles Engagement der Kantone St. Gallen und Thurgau gemeinsam mit Verbündeten notwendig.

1.5 Entwicklung der Eisenbahn auch in den Randregionen notwendig

Bundesrätin Leuthard forderte bei der Vorstellung der nationalen Strassenpläne im Januar 2018: „Entwicklung darf es nicht nur dort geben, wo der Stau am grössten ist.“ Dieses wichtige Ziel für eine föderalistische Schweiz liess sich gegen die starken politischen Kräfte für Eigeninteressen bei der letzten Bahn-Vorlage für den Eisenbahn-Ausbau AS 2035 nicht einmal im eigenen Departement durchsetzen und noch weniger im Bundesparlament.

Ein attraktives Bahnangebot ist heute ein wesentlicher Faktor für das Wachstum der Wirtschaft und des Wohlstandes in einer Region, dem wichtigsten Ziel im GVK TG. Ohne ausreichende Förderung des Bahnangebots, wird das bestehende Wohlstandsgefälle zwischen Randregionen und den grossen Agglomerationen noch grösser. Hinzu kommt, dass die Umwelt- und Unfallbelastungen sowie der Flächenbedarf der Bahn pro Personenkilometer auf mittleren und grossen Distanzen ein Mehrfaches kleiner sind als beim MIV.

Ein besonders attraktives Projekt ist in der Nordostschweiz, auf der Bahnlinie Konstanz – Rorschach – Sargans die Doppelspurlücken zu schliessen. Dann können Schnellzüge bis zum Halbstundentakt verkehren und die S-Bahnen bis zum Viertelstundentakt. Mit dem schon beschlossenen Ausbau der Hochrheinbahn Konstanz – Singen – Schaffhausen – Basel entsteht zusätzliche Verkehrskapazität für die überlasteten Verkehrsachsen St. Gallen/Chur – Zürich – Basel. Diese ermöglicht zudem Umleitungen und Umwegfahrten während den häufigeren, geplanten und ungeplanten Streckensperrungen. Die Bahnlinie Chur – Konstanz – Basel ist fast 300 km lang und davon sind nur noch etwa 100 km einspurig (Siehe Anhang „ASTRA-150215-Belastungen-Nationalstrassen-2014.png“)

Der erste Schritt ist mit der Machbarkeitsstudie zum Agglomerations-Programm Kreuzlingen-Konstanz schon gemacht für die Verdichtung der S-Bahn zum Viertelstundentakt. Der nächste Schritt ist die Aktualisierung der BODEX-Studie 2008 für den Schnellzug Konstanz – St. Margrethen im Stundentakt.

1.6 Eisenbahnprojekt-Reihenfolge

Die bewährte Eisenbahnprojekt-Reihenfolge „Takt“ (regelmässiges Angebot), „Frequenz“ (Angebotsverdichtung auf bestehenden Bahnlinien) und „Tempo“ (kürzere Fahrzeiten) kam beim AS 2035 unter die Räder. Die in der Botschaft geforderte Konzentration auf „Frequenz“-Projekte wurde bei einem Drittel der bewilligten Investitionen teuren „Tempo“-Projekten geopfert - meistens zum Nachteil der Randregionen. Der Bund schiebt einen Eisenbahnprojektberg vor sich her, welcher mit den heute verfügbaren Krediten erst in etwa 80 Jahren abgebaut wäre. Diverse, attraktive und wichtige „Frequenz“-Projekte wie zB der Ausbau von einspurigen Bahnlinien auf Doppelspur sind darin noch nicht enthalten. Damit sich wenigstens die dringendsten „Frequenz“-Projekte innert nützlicher Frist realisieren lassen, sollten die „Tempo“-Projekte unbedingt gesondert geplant und finanziert werden.

1.7 Mehr Alternativen bei Eisenbahnprojekten planen

Die SBB forderte Ende August 2019 an der IHK-Veranstaltung in St. Gallen, mehr alternative Eisenbahnprojekte detailliert zu planen und erst kurz bevor die Bagger auffahren zu

entscheiden, was gebaut wird. Diesen wichtigen Planungsgrundsatz werden die SBB und der Bund hoffentlich in Zukunft besser berücksichtigen als in den letzten Jahrzehnten. Heute weiss niemand, welche Projekte in 20 oder 50 Jahren am dringendsten und wichtigsten sind. Erste Planerische Weichenstellungen für die Jahre nach 2035 sind aber bereits im Jahr 2022 notwendig. Die Nordostschweiz muss sich deshalb gemeinsam mit anderen benachteiligten Regionen sofort intensiv und offensiv für einen verdichteten Fahrplan einsetzen und dem dafür erforderlichen, grösseren Investitionsanteil aus dem Bahninfrastruktur des Bundes.

Empfehlung

Der Kanton Thurgau engagiert sich gemeinsam mit anderen benachteiligten Kantonen beim Bund dafür, dass

- Die BODEX-Studie 2008 mit den Kantonen Schaffhausen, St. Gallen und Graubünden aktualisiert, durch ein Kapitel „Machbarkeit“ ergänzt wird und der Schnellzug Konstanz – St. Margrethen im AS 2040 berücksichtigt wird.
- Der Bund die „Frequenz-Projekte“ insbesondere in den Randregionen berücksichtigt.
- Die „Tempo-Projekte“ zurückgestellt werden.
- Mehr Alternativen geprüft und geplant werden.
- Die Dringlichkeit aller Projekte vor Kreditfreigabe nochmals geprüft wird.

2. Verkehrsplanerische Grundlagen und Annahmen

Der Kanton Thurgau stützt sich im GVK-Bericht, vor allem was das Wachstum betrifft, in allen Dokumenten auf die Prognosen des Bundes, so zB beim Wachstum. Berücksichtigt der Bund bei seinen Prognosen das wichtige Ziel seiner übergeordneten Verkehrsplanung: nicht nachhaltiges Wachstum und seine Folgeschäden angemessen zu begrenzen?

Die Pendlerstatistik in Abbildung 25 des GVK-Berichts sind aufschlussreich, wobei die Pendler nur ein Teil des Verkehrs ausmachen, allerdings den relevanten Teil, weil die Verkehrsanlagen nach wie vor auf diesen Spitzenverkehr ausgerichtet werden.

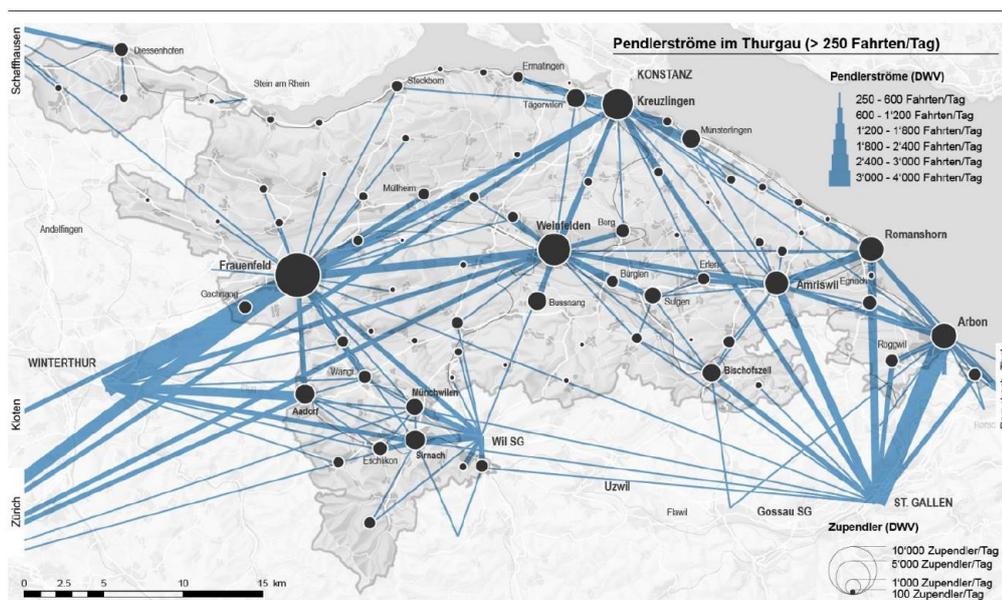


Abbildung 25: Pendlerströme im Kanton Thurgau

Abbildung 25 zeigt die gemeindescharfen Pendlerströme aus der Pendlermatrix des Bundesamtes für Statistik (Stand 2014). Dargestellt sind alle Ströme mit mehr als 250 Fahrten in beiden Richtungen zusammen pro Tag.

3. Strassenverkehr

Der Kanton Thurgau geht im GVK-Bericht davon aus, dass folgende Strassenprojekte verwirklicht werden (Seite 45):

- «Bodensee – Thurtalstrasse» (BTS) von Arbon bis Bonau
- «Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach
- Spange Bättershausen
- Spange Hofen in Sirnach
- A1-Anschluss Wil-West
- A7-Halbanschluss Felben-Pfyn

Den untenstehenden Grafiken aus dem GVK-Bericht ist folgendes zu entnehmen:

3.1 Verkehrsbelastung heute (2017)

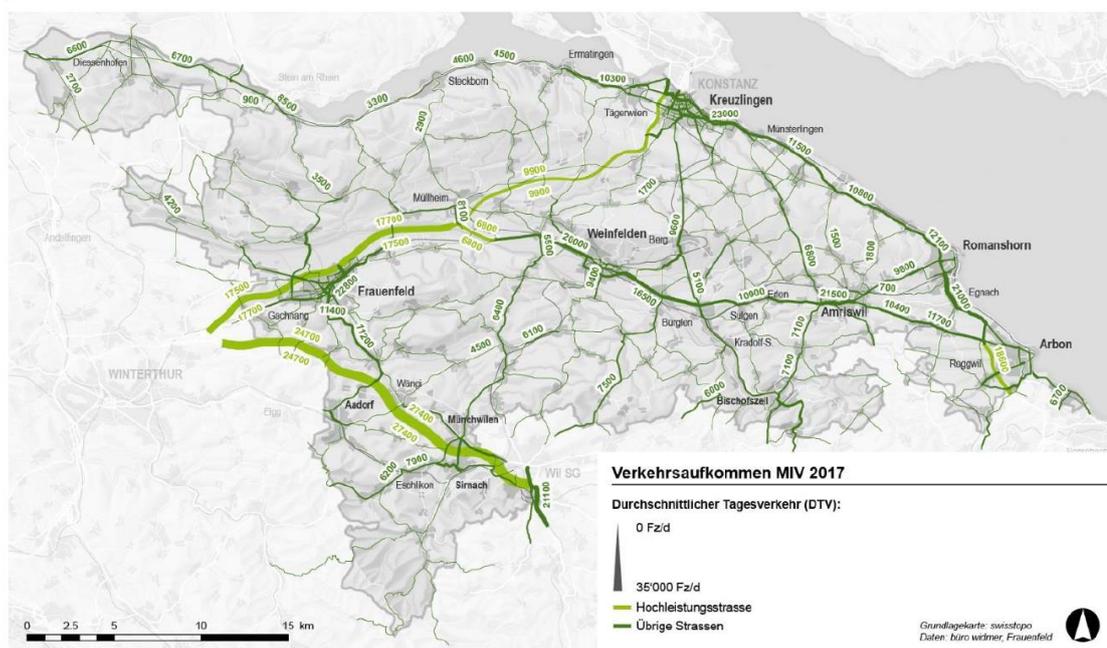


Abbildung 29: Verkehrsbelastung 2017, grosse Version in Anhang B.(Datenquelle: GVM Thurgau [11])



Vergrosserung von Abb. 29

3.2 Verkehrsbelastung 2040 mit allen Strassenbauten:

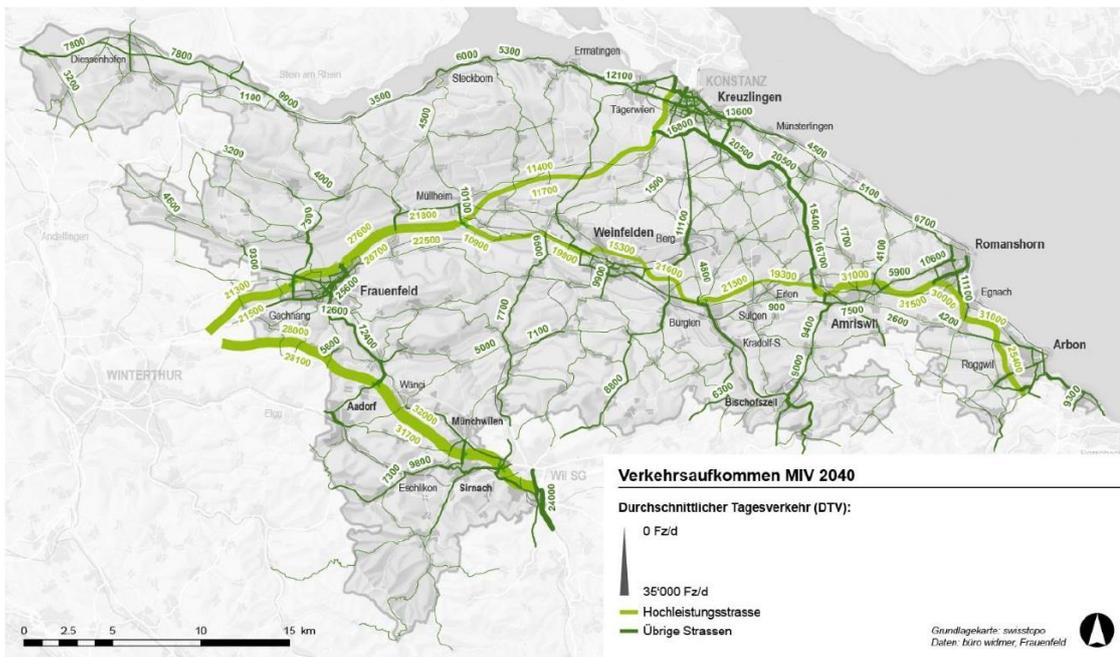


Abbildung 30: Verkehrsaufkommen MIV im Jahr 2040 inkl. Ausbauten im Strassennetz (Datenquelle: GVM Thurgau [11])



Vergrosserung von Abb. 30

Beurteilung: Während auf der bestehenden Autobahn A7 eine ganz minime Verkehrszunahme von 1'500 Fahrzeugen prognostiziert ist, wird auf der geplanten «Bodensee-Thurtalstrasse BTS» (Bonau – Arbon) mit mehr als 10'000 Fahrzeugen mehr gerechnet, d.h. mit einer Zunahme von 30 %.

3.3 Wird nun die Verkehrsentwicklung 2040 **ohne** Strassenbauten betrachtet, ist die Verkehrszunahme viel geringer als mit Strassenbauten, zB in Amriswil «nur» 20'900 statt 31'000 mit Strassenbauten.

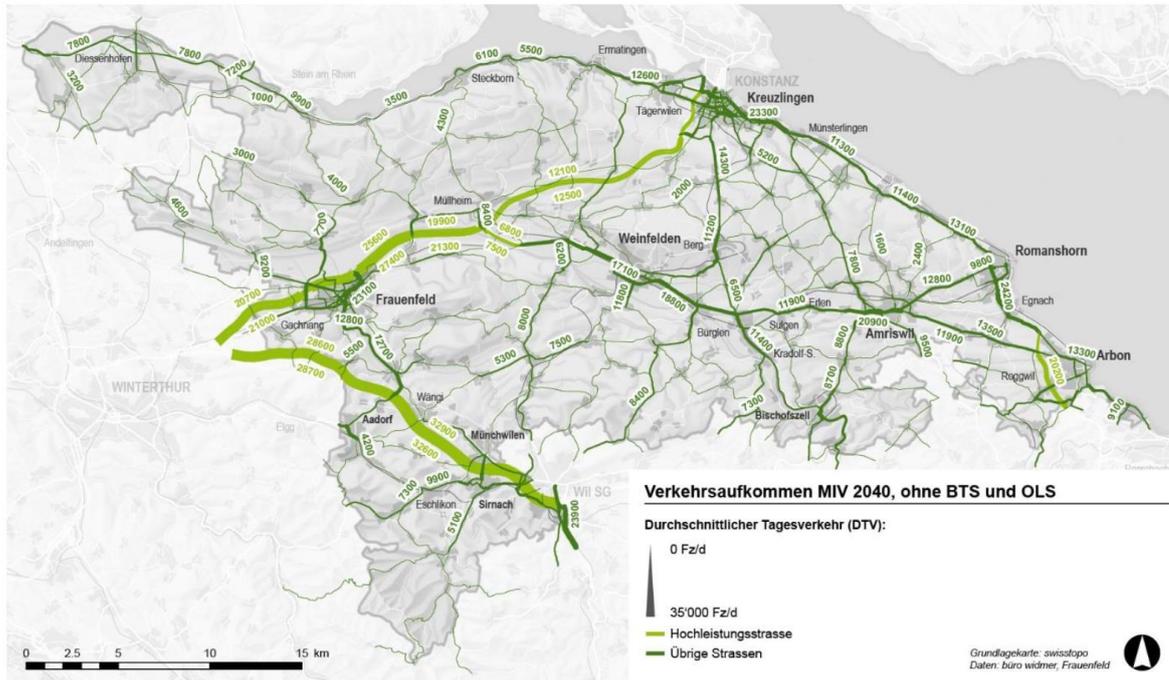
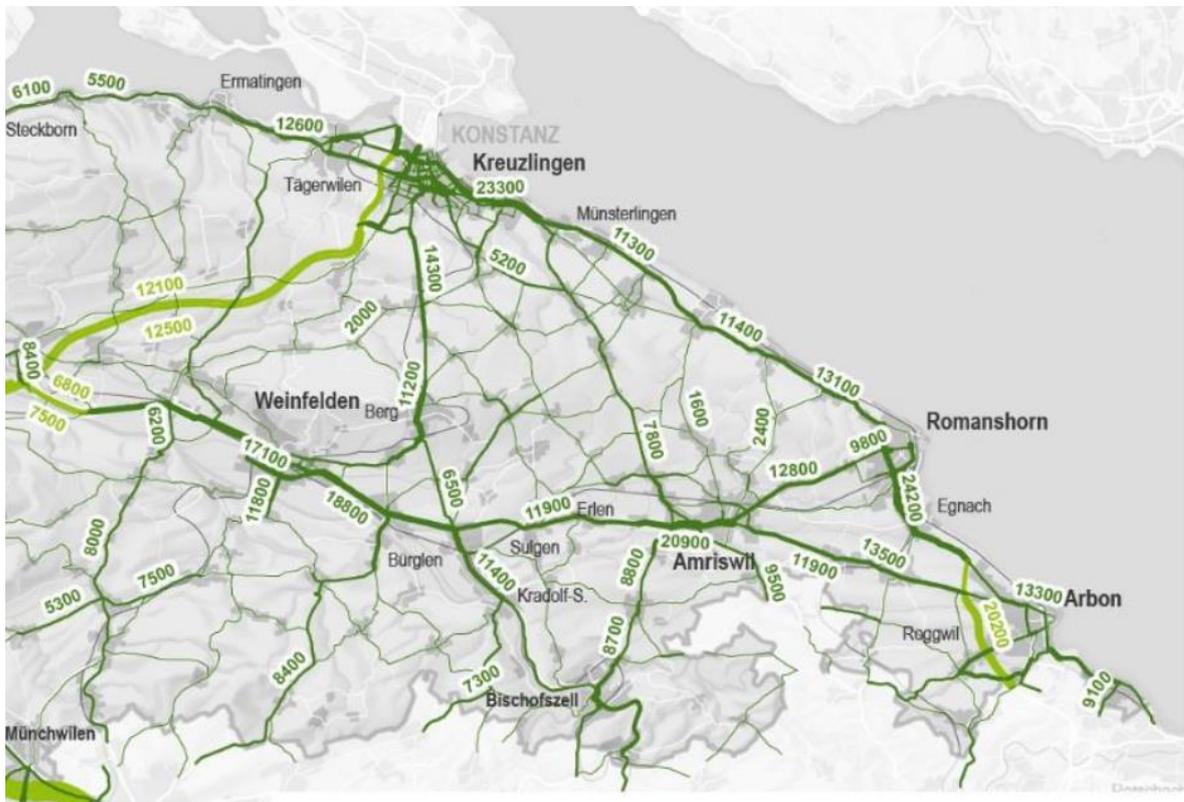


Abbildung 31: Verkehrsaufkommen MIV im Jahr 2040 ohne Ausbauten mit gesamtkantonomer Wirkung im Strassennetz (Datenquelle: GVM Thurgau)



Vergrößerung von Abb. 31

Fazit: Falls als Folge dieser Betrachtung der öffentliche Verkehr in diesen Achsen stärker ausgebaut wird, ist zu erwarten, dass sich der Strassenverkehr auf dem gegenwärtigen Niveau bewegt und dass der vom Bund prognostizierte Mehrverkehr mit dem ÖV aufgefangen werden kann. Das wäre schon ein markanter Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Antrag 1

Es ist zu prüfen, ob der Thurgau zusätzliche Verkehrskapazitäten auf neuen, durchgehenden Strassenachsen braucht und ob sich die MIV-Belastungen auf bestehenden Strassen nicht durch andere Massnahmen auf ein mit Mensch und Umwelt verträgliches Mass vermindern lassen.

4. Öffentlicher Verkehr

Das Thurgauer Potential für mehr öffentlichen Verkehr dürfte insbesondere zwischen und innerhalb der Agglomerationen noch erheblich sein. Grösseren und kleineren Kantonen wie Zürich, Schaffhausen oder Zug ist es gelungen, einen grösseren Teil dieses Potentials bereits zu nutzen oder für die notwendigen Voraussetzungen zu sorgen (Siehe GVK-Bericht S. 36/37).

Der Kanton Thurgau ortet in **seinem GVK-Bericht** grössere Defizite im schienengebundenen ÖV im Kanton Thurgau (Kapitel 4.4. Seite 86 ff):

«Fehlende Halbstundentakte im Bahn-Fernverkehr und Bodensee-Fähre

Auf folgenden Strecken fehlt ein halbstündliches Angebot:

- Zürich – Winterthur – Weinfelden – Kreuzlingen – Konstanz
- Zürich – Winterthur – Weinfelden – Amriswil – Romanshorn
- Romanshorn – Friedrichshafen

Die Agglomerationen Amriswil-Romanshorn (rund 30'000 Einwohner) sowie Kreuzlingen-Konstanz (rund 130'000 Einwohner) sind im Bahnfernverkehr nur einmal stündlich direkt in Richtung Frauenfeld – Winterthur – Zürich angebunden. Die gemäss ÖV-Konzept geplanten bzw. bereits eingeführten zusätzlichen schnellen Züge Kreuzlingen – Weinfelden bzw. Romanshorn – Weinfelden mit Anschluss auf den Schnellzug nach Winterthur – Zürich dienen nur als Übergangslösung. Um den ÖV zwischen den Zentren attraktiv zu gestalten, sind halbstündliche Direktverbindungen über Weinfelden hinaus in den Raum Zürich notwendig. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der im Vergleich zum MIV deutlich längeren Reisezeit auf der Relation Kreuzlingen-Winterthur und der geplanten Reisezeitverkürzung für den MIV mit der BTS auf der Relation Romanshorn-Winterthur.

Als wichtige grenzüberschreitende Verbindung im ÖV und im Individualverkehr soll ausserdem zwischen Romanshorn und Friedrichshafen ein halbstündliches Angebot eingeführt werden.

Fehlende Kapazitäten zur Hauptverkehrszeit

Auf folgenden Verbindungen reichen mittelfristig die zur Verfügung gestellten Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit nicht mehr aus:

- SBB-Fernverkehr, Abschnitt Frauenfeld - Winterthur (- Zürich)
- S15, Abschnitt Wängi - Frauenfeld

Um die angestrebte Verlagerung auf den ÖV zu erreichen, muss das Angebot nicht nur bezüglich räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit, sondern auch bezüglich Qualität attraktiv sein. Die genannten Engpässe sind daher zu beseitigen (dichtere Takte und/oder längere Züge).»

Regionale ÖV-Schwachstellen

Im GVK Bericht wird dazu folgendes ausgeführt:

«Im öffentlichen Verkehr konnten Schwachstellen in den Bereichen Angebot und Infrastruktur identifiziert werden. So fehlen auf einzelnen Verbindungen des übergeordneten Netzes Halbstundentakte. In den Urbanen Räumen besteht einerseits Optimierungspotential bei bestehenden Ortsbusangeboten und andererseits Bedarf für ÖV-Ortsserschliessungen in kleineren Ortschaften des Urbanen Raums. Im Nord-Süd-Verkehr leidet die Konkurrenzfähigkeit an teilweise deutlich längeren Fahrzeiten im Vergleich mit dem MIV. Ausserdem fehlen auf einzelnen, stark nachgefragten Verbindungen Kapazitäten zur Hauptverkehrszeit. Die Schwachstellen sind auf nachfolgender Karte räumlich verortet:

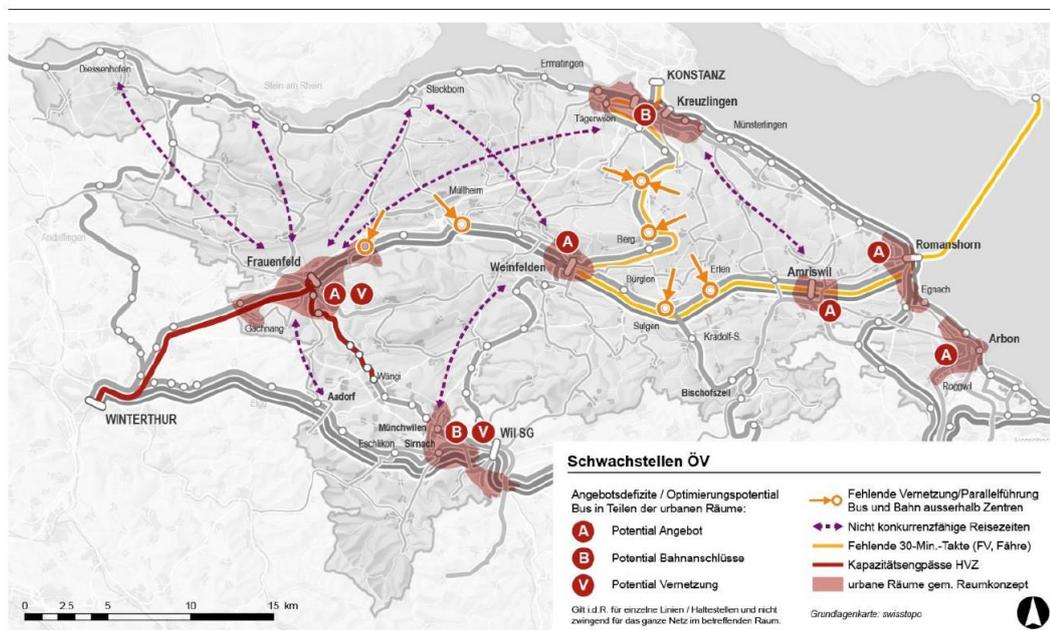


Abbildung 63: Schwachstellen ÖV

Nicht konkurrenzfähige ÖV-Angebote auf den Nord-Süd-Achsen

Auf den Verbindungen zwischen den kantonalen Zentren ausserhalb der Thurtal-Bodensee-Achse sind die Marktanteile des ÖV klein. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass diese Relationen per Bus statt per Bahn bedient werden, die im Vergleich zum eigenen Auto deutlich längere Reisezeiten und im Vergleich zur Eisenbahn geringeren Komfort aufweisen. Betroffen sind insbesondere die Verbindungen über den Seerücken sowie im Süden des Kantons, namentlich:

- Frauenfeld – Untersee/Rhein (Diessenhofen, Stein am Rhein, Steckborn)
- Weinfelden – Untersee (Steckborn)
- Kreuzlingen – Amriswil
- Frauenfeld – Aadorf
- Arbon – St. Gallen

Aufgrund der umwegreichen Streckenführung und der direkten Konkurrenz durch die nahezu in Luftlinie verlaufenden Autobahn A7 sind zudem die Reisezeiten auf der Bahnverbindung Kreuzlingen – Frauenfeld – Winterthur nicht mit dem MIV konkurrenzfähig.

Hinzu kommen Verbindungen, die nur im Stundentakt angeboten werden. Namentlich sind dies Winterthur – Kreuzlingen im Eisenbahnnetz und diverse Busverbindungen in Nord-Süd-Richtung zur Nebenverkehrszeit.»

Auf Grund dieser Analyse werden in Kapitel 5 Anträge für zusätzliche ÖV-Massnahmen gestellt.

5. Ergänzungen für das GVK-TG

Weil beim öffentlichen Verkehr die Lösungsansätze nicht nur auf dem Gebiet des Kantons Thurgau gesucht werden können – die Anfangs- und Endpunkte der Züge befinden sich meistens nicht auf Thurgauer Boden – ist der Fächer weiter zu öffnen.

Es sind die grossen, Kantons- und Ländergrenzen überschreitenden Destinationen zu definieren, welche für den Kanton Thurgau von Bedeutung sind:

4.1 Bestehende Direkt-Verbindungen (Intercity IC)

- Brig – Bern – Zürich – Flughafen – Winterthur – Romanshorn
- Luzern – Zürich – Flughafen – Winterthur – Weinfelden – Kreuzlingen – Konstanz

4.2. Neue, teils grenzüberschreitende Direkt-Verbindungen (Regional-Express RE)

- a) Basel – Schaffhausen – Singen – Konstanz – Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – St. Gallen – Herisau
- b) Offenburg – Schwarzwald – Singen – Konstanz – Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – Rorschach – St. Margrethen – Sargans – Chur (Schwarzwaldbahn, Bodensee-Express BODEX)
- c) Weinfelden – Winterthur – Bülach – Eglisau – Basel
- d) Konstanz – Kreuzlingen Hbf. – Weinfelden – Wil – Wattwil – Uznach – Rapperswil resp. Ziegelbrücke – Glarus (Flügelung)
- e) Winterthur – Etwilen (Flügelung mit f) – Stein a.Rh. – Steckborn – Kreuzlingen
- f) Schaffhausen – Etwilen (Flügelung mit e) – Stein a.Rh – Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – evtl. Bregenz – Lindau
- g) Westschweiz – Zürich – Flughafen – Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – St. Margrethen – Lindau – München

Mit diesen Direktverbindungen kann der Kanton Thurgau viel wirksamer mit den benachbarten Regionen, den wichtigen Tourismus-Destinationen und den entscheidenden Wirtschaftsräumen durch den ÖV verbunden werden.

Antrag 2 gemäss Absatz 4.3 mit Begründungen

4.3 Bahnangebote auf bestehendem Netz verbessern

4.3.1 S-Bahn-Angebot schrittweise und bedarfsgerecht auf folgenden Strecke vom Halbstundentakt zum Viertelstundentakt verdichten:

- Romanshorn – Winterthur
- Singen – Kreuzlingen-Hafen
- Kreuzlingen-Hafen – Münsterlingen
- Münsterlingen – Romanshorn – Rorschach
- Romanshorn – St. Gallen
- Konstanz – Weinfelden

4.3.2 Neue S-Bahn im Halbstundentakt Singen – Münsterlingen

Diese S-Bahn verdichtet das Angebot auf dieser Strecke zum Viertelstundentakt und wird im Rahmen des „Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz“ bereits geplant gemäss Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn-Kreuzlingen-Konstanz vom 29.3.2019.

4.3.3 Weiterführung IRE Basel – Waldshut - Schaffhausen – Singen im Stundentakt nach Konstanz und verbinden mit RE Konstanz – St. Gallen

Die Hochrheinbahn Basel – Schaffhausen – Singen ist vor dem Jahr 2030 elektrifiziert und ausgebaut, so dass dort REs im Halbstundentakt und S-Bahnen auf Teilstrecken bis zum Viertelstundentakt verkehren können. Dieser IRE ist im Stundentakt bis nach Konstanz weiterzuführen, sobald der einspurige Engpass Konstanz-Petershausen bis Kreuzlingen-Hafen auf Doppelspur ausgebaut ist.

Die neue Bahnachse Basel – Singen – St. Gallen kann mit durchgehender Doppelspur die teilweise überlasteten Verkehrsachsen St. Gallen - Zürich – Basel entlasten und ermöglicht Umleitungen oder Umwegfahrten während der häufigeren geplanten und ungeplanten Streckensperrungen (Siehe Anhang „ASTRA-160719-Belastung-Nationalstrassen-2014-a“).

4.3.4 Weiterführung Schwarzwald-Express Karlsruhe – Konstanz via Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – St. Margrethen – Buchs – Sargans Landquart nach Chur (BODEX Bodensee-Express)

- Der Verkehrsanteil des ÖV an den Personenfahrten (MIV + ÖV) kann auf dieser Verkehrsachse erheblich vergrössert werden. Er beträgt heute auf der Strecke Kreuzlingen-Münsterlingen nur 10 % gemäss Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn-Kreuzlingen-Konstanz vom 29.3.2019 Seite 22.
- Die zweispurige Straße Kreuzlingen – Münsterlingen auf dieser Verkehrsachse ist die am stärksten belastete Thurgauer Straße mit 2 Fahrspuren.
- Die Bahnfahrten von Singen, Konstanz/Kreuzlingen oder Romanshorn nach Chur sind heute unattraktiv und die Reisenden-Ströme auf der Bahn marginal. Die zu benützenden Regionalzüge halten entlang des Bodenseeufers an allen Stationen und es ist 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 Stundentakt als Interregio-Express (IRE). Der Erfolg dieses Produktes ist erstaunlich.

- Vor einigen Jahren verkehrten diese Züge nach Kreuzlingen-Hbf. Der gegenwärtige Endpunkt im Bahnhof Konstanz hat Standzeiten von 24 Minuten. Der Endpunkt Kreuzlingen war trotz fehlender Anschlüsse wegweisend für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr.
- Was fehlt, ist eine Weiterführung dieses Erfolgsproduktes in die Schweiz nach St. Margrethen und Chur. Mit einer Verlängerung des Schwarzwald-Express könnten die Großen Tourismusgebiete „Schwarzwald“, südliches Bodenseeufer, St. Galler Rheintal und die Ferienregion Graubünden umsteigefrei miteinander verbunden werden.
- Es ist zu beachten, dass das von der DB auf der Schwarzwaldroute eingesetzte Rollmaterial (Lokbespannte Doppelstockwagen-Komposition) im Tunnel vor St. Gallen nicht zugelassen ist und auch in absehbarer Zeit nicht zugelassen werden wird – außer der kürzlich sanierte Tunnel zwischen Wittenbach und St. Gallen-St. Fiden werde mit hohen Kosten an das Doppelstock-Rollmaterial angepasst.
- Das Produkt „Ober-Rheintal – Schwarzwald – St. Galler Rheintal – Graubünden“ kann als Bodensee-Express (BODEX) von den durchfahrenen Regionen gemeinsam vermarktet werden.
- Im Jahr 2008 haben die Kantone GR, SH und TG ohne SG die BODEX-Studie für einen Schnellzug Schaffhausen-Singen-Konstanz-Chur in Auftrag gegeben. In naher Zukunft fährt der REX St. Gallen – Chur im Halbstundentakt und der Ausbau Buchs – Sargans auf Doppelspur ist beschlossen.
- Der Bund hat den Antrag der Ostschweizer Kantone für einen Schnellzug Konstanz – St. Margrethen im Stundentakt für den AS 2035 nicht berücksichtigt. Dieses Angebot ist als erster Schritt für einen durchgehenden Bodensee-Express Karlsruhe – Konstanz – Chur erneut zu fordern. Dazu ist die BODEX-Studie mit dem Kanton SG und dem Landkreis Konstanz zu aktualisieren und durch ein Kapitel „Machbarkeit“ zu ergänzen.

4.3.5 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 bedenklich. Es ist bekannt, dass sowohl die Weinländer Linie als auch die Unterseelinie relativ kleine Passagierzahlen aufweisen. Jede Erschwernis wird die Wirtschaftlichkeit dieser Turbo-Linien vermindern.

Diese unkomfortable Situation sollte dazu genutzt werden, die S29 ab Stein a/Rh. wenigstens stündlich 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.

4.3.6 Eilzugverbindungen Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufen bürg – Rheinfelden – Basel (Mittelzentren-Verbindung)

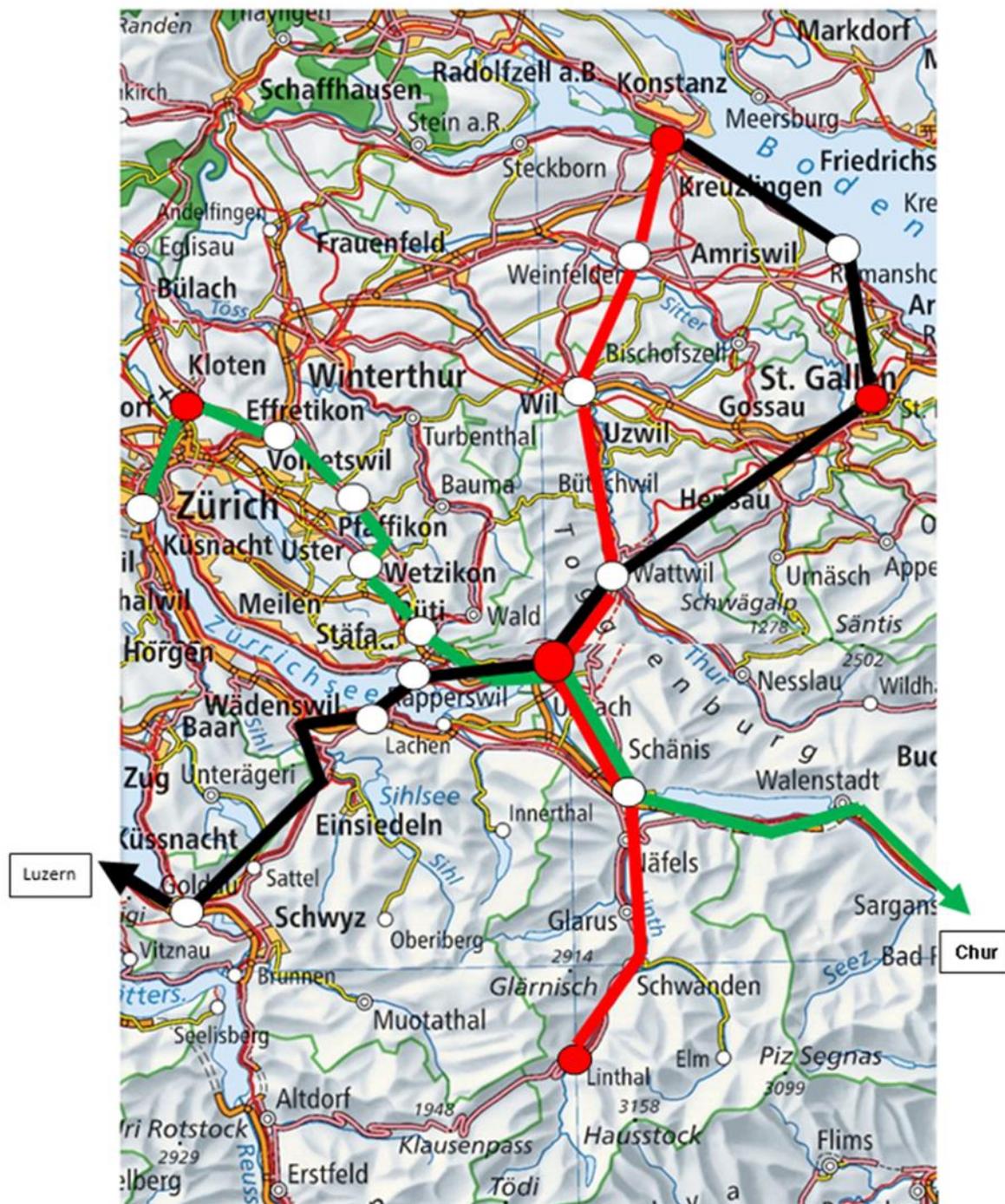
Im Sinne einer Vernetzung der sog. Unterzentren und zur Entlastung des Knotenpunktes Zürich HB ist eine Bahn-Verbindung Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufen bürg – Rheinfelden – Basel zu prüfen.

4.3.7 Eilzugverbindung Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden – Wil – Wattwil – Uznach – Ziegelbrücke - Glarus (Verbindung Mittelzentren)

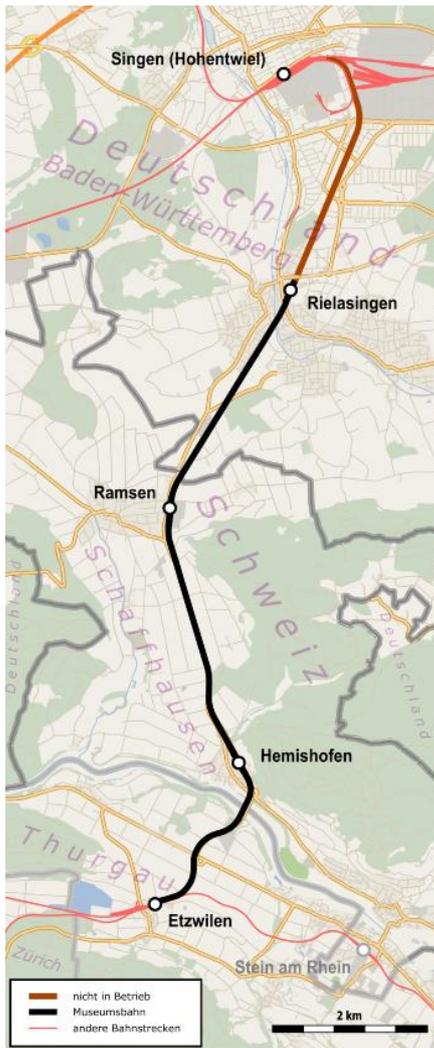
In den Randgebieten der Kantone Thurgau und St. Gallen existieren diverse Bahnlinien, die heute nur als isolierte Regionallinien betrieben werden (zB Kreuzlingen – Weinfelden, Weinfelden – Wil/SG, Wil/SG – Nesslau. Zudem halten die Regionalzüge an allen Stationen. Rasche und attraktive Bahnverbindungen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

Es ist zu prüfen, wie zwischen dem Bodensee (Konstanz) und dem oberen Zürichsee/ Toggenburg Eilzugsverbindungen eingeführt werden können.

Mögliche neue Direktverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren



4.3.8 Wiederinbetriebnahme Etwilen – Singen, evtl. Stein a/Rh – Singen



Es sollte geprüft werden, ob diese nichtelektrifizierte Strecke mit Museumsbahnbetrieb nicht zu sanieren und wieder in den regelmässigen Betrieb zu übernehmen ist, um das bestehende, grenzüberschreitende S-Bahn-Netz zu ergänzen mit einer neuen S-Bahnlinie „Winterthur – Singen“ und „Stein am Rhein – Etwilen – Schaffhausen“.

Die Strecke Etwilen – Singen verbindet den Bahnknoten Etwilen mit dem Bahnknoten Singen. Eine Verbindung dieser beiden Knoten ist attraktiv, da sie den Verkehrsverbund VHB direkt mit dem Verkehrsverbund ZVV verknüpft und so eine direkte S-Bahn-Verbindung Singen-Winterthur herstellen kann.

Das Bodensee-S-Bahn-Konzept der IBSB sieht vor, den ganzen Bodenseeeraum als Gebiet eines getakteten, grenzüberschreitenden S-Bahn-Systems zu begreifen. Im westlichen Bodensee-Raum ist auf der Schweizer Seite mit der Seelinie und auf deutscher Seite mit dem Seehas auf der Strecke Konstanz – Singen (mit Umsteigemöglichkeiten nach Schaffhausen) bereits ein gutes Angebot vorhanden. Nur die Nord-Süd-Verbindungen zwischen den beiden Linien fehlen, also kann man erst in Schaffhausen bzw. in Kreuzlingen/Konstanz auf die jeweils andere Seite wechseln. Die Strecke Etwilen – Singen stellt diese Querverbindung dar und könnte also den entsprechenden Verkehr abbilden.

Eine andere Möglichkeit stellt die Verlängerung der S29 von Winterthur über Etwilen bis Singen dar. In einem solchen Falle führen die Züge von Winterthur bis Etwilen zwei Kompositionen mit, die in Etwilen getrennt werden. Die eine Kompositionen verkehrt nach Singen und die andere Richtung Steckborn. Auf der Rückfahrt werden sie in Etwilen wieder vereinigt.

Etwilen – Singen als Teil einer interregionalen/internationalen Bahn-Verbindung

Die Strecke Etwilen – Singen könnte auch in ein attraktives Angebot einer internationalen/interregionalen Schnellverbindung integriert zu werden: Zürich – Zürich/Flughafen – Winterthur – Singen – Stuttgart (zB durch Flügelung eines existierenden IC in Winterthur).

Dies würde eine Verschiebung der bisherigen Verbindung Zürich – Schaffhausen – Singen – Stuttgart auf die Linie Zürich – Flughafen – Winterthur – Singen – Stuttgart bedeuten. So entfielen die problematische Wende in Singen, wodurch die etwas längere Fahrzeit wieder eingespart werden könnte. Die frei werdende Fahrplan-Trasse Zürich – Schaffhausen kann zu einem neuen Fernverkehrsangebot Zürich – Ulm über Schaffhausen – Singen – Radolfzell – Mengen – Ulm (Ablachtalbahn) genutzt werden.

Mittels eines solchen Konzepts könnte man alle Trassen besser ausnutzen, zudem bekäme die Verbindung Zürich – Stuttgart einen direkten Anschluss an den Flughafen Zürich, was die Attraktivität der Verbindungen weiter steigern würde.

4.3.9 Ergänzung bestehender Bahnlinien im Zürcher Weinland für Direkt-Verbindung Frauenfeld – Marthalen – Schaffhausen

Damit der Kanton Thurgau besser in das regionale Verkehrsgeschehen eingebunden werden kann, ist zu überlegen, ob die Hauptstadt Frauenfeld nicht in eine direkte, und umsteigefreie Verbindung nach Schaffhausen eingeschlossen werden kann.

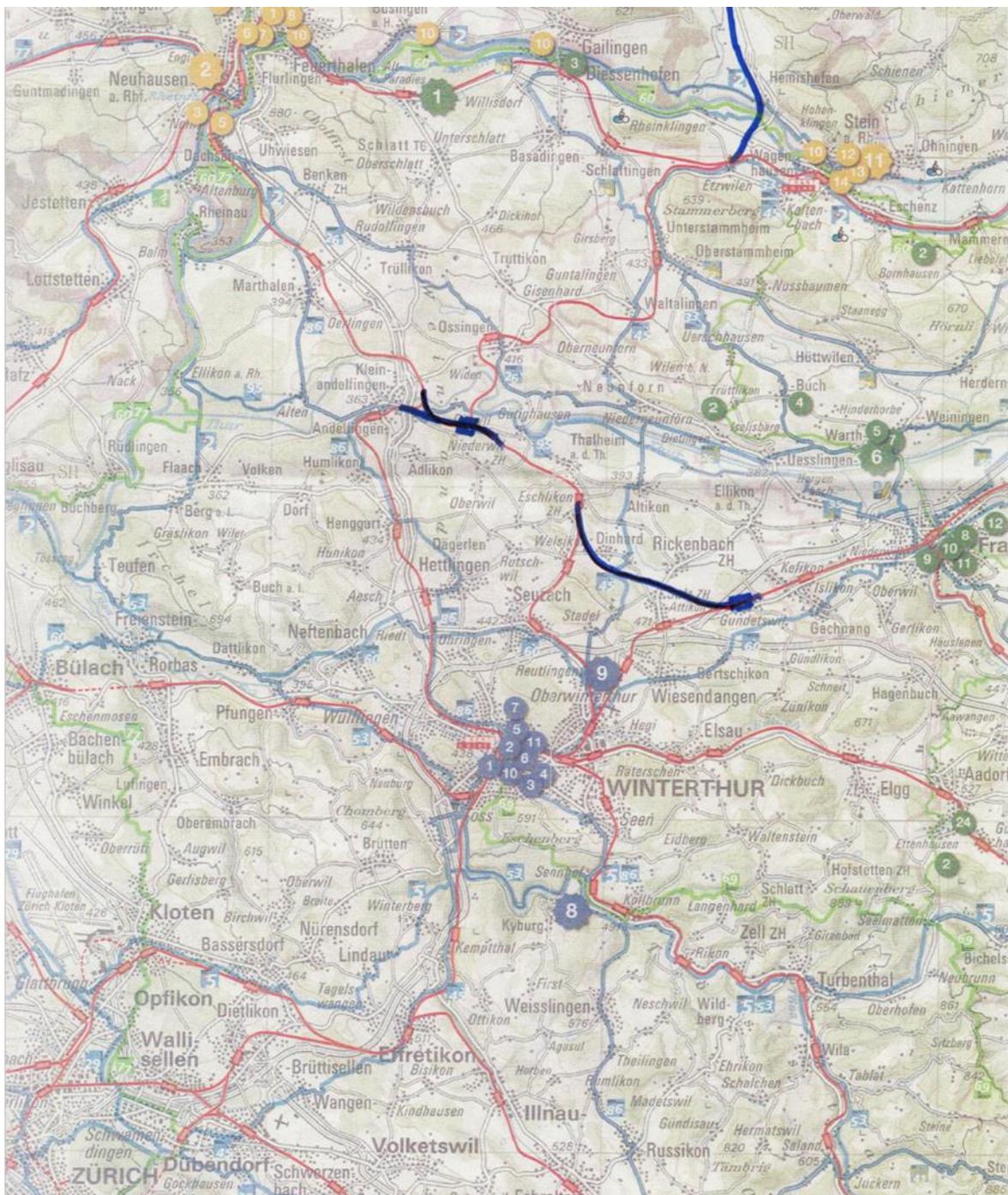


Abbildung: Vorgeschlagene Ergänzungen des Bahnnetzes im benachbarten Weinland

Die vorgeschlagenen Bahnverbindungen sind die Antwort auf die im GVK-Berichtes festgestellten Schwachstellen im schienengebundenen öffentlichen Verkehr im westlichen Thurgau, siehe nochmals Abbildung 63:

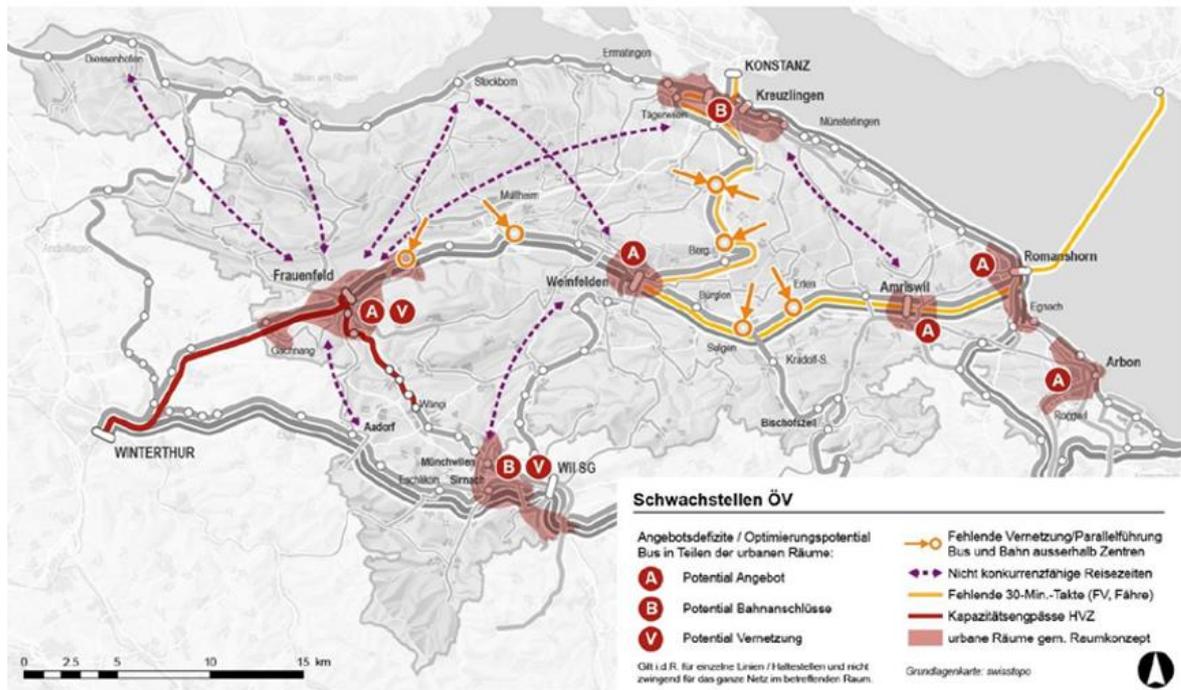


Abbildung 63: Schwachstellen ÖV

Bekanntlich fristen die zwei Bahnlinien Winterthur – Andelfingen – Schaffhausen und Winterthur – Seuzach – Ossingen – Stein a.Rh. im Zürcher Weinland ein ziemlich bescheidenes Dasein. Auch wenn in den letzten Jahren beide Linien auf einen Halbstundenakt ausgebaut worden sind, erfüllen sie nach wie vor keine grösseren überregionalen Bedürfnisse.

Im Raum Andelfingen berühren sich die beiden Linien beinahe, ohne dass sie jedoch miteinander verknüpft sind. 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 attraktiven regionalen und interregionalen Verbindungen genützt werden:

Frauenfeld – (Thalheim-Altikon) – Marthalen – Schaffhausen

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

Eine vollständige Verknüpfung der beiden Linien im Raum Andelfingen würde grosse Vorteile bieten, u.a. dass das östliche Weinland umsteigefrei an den Bezirkshauptort Andelfingen angeschlossen werden kann (heute nur mit einem wirtschaftlich fragwürdigen Bus-Konzept gelöst).

4.4 Infrastrukturausbauten (kurz- und mittelfristig)

Zur Erfüllung dieser Angebots-Ausbauten sind auf Thurgauer Boden mindestens folgende Infrastrukturbauten notwendig:

Singen – Konstanz

- Konstanz-Petershausen – Kreuzlingen-Hafen
(Schliessung Doppelspurlücke Konstanz-Petershausen – Kreuzlingen-Hafen)

Seelinie

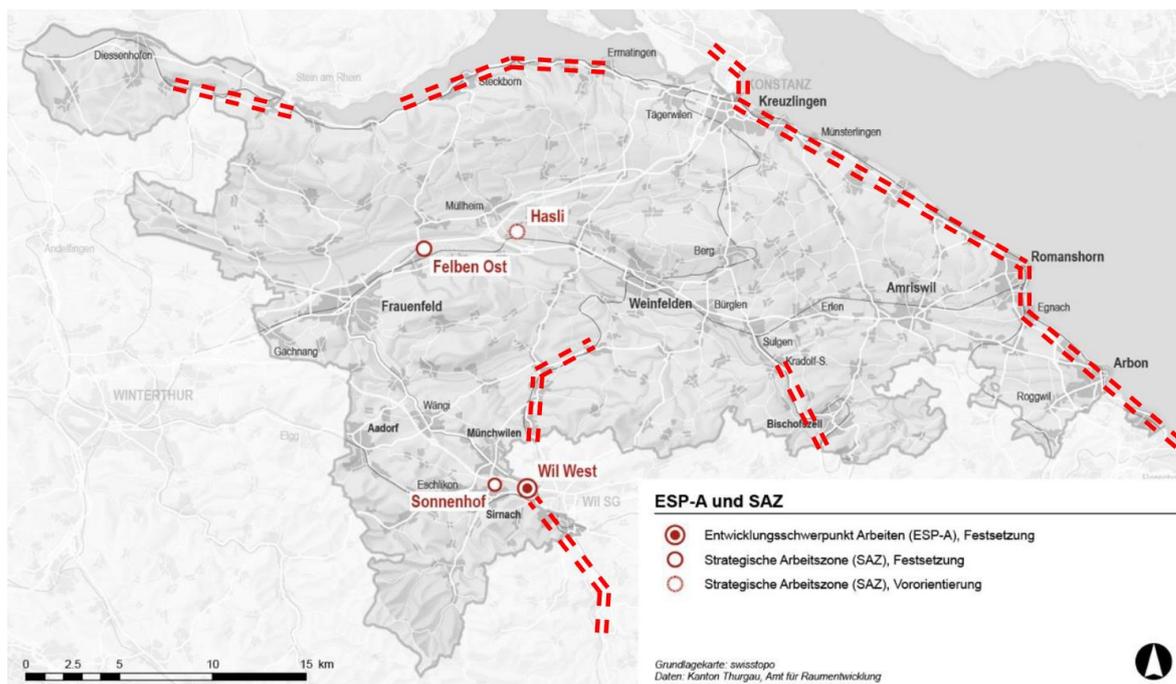
- Kreuzlingen – Rorschach (durchgehend doppelspurig)
- Steckborn – Ermatingen (Doppelspurinsel)
- Östlich Diessenhofen – Stein am Rhein (Doppelspurinsel)

Kreuzlingen – Weinfelden – Wil – Wattwil

- Märwil – Bettwiesen
- Wil – Bazenhaid

Sulgen – Gossau/SG

- Kradolf – Bischofszell-Nord



== neue Doppelspuren, Doppelspurinseln

Abbildung: Doppelspuren, Doppelspurabschnitte im Kanton Thurgau und den Nachbarregionen

Antrag 3

4.4 Infrastrukturen (mittel- bis langfristig)

4.4.1 Neubaustrecke (Frauenfeld –) Felben – Tägerwilen (– Kreuzlingen)

Durch den Bau der A7 zwischen Frauenfeld und Kreuzlingen ist die Eisenbahn auf dieser Destination nur noch bedingt konkurrenzfähig. Zwar ist der Zug Zürich – Konstanz via Weinfelden – Berg ein Erfolgsprodukt. Im Sinne einer Verkehrswende muss ein echtes Konkurrenz-Angebot auf der Schiene geschaffen werden.

Mit einer mehr oder weniger parallel zur A7 führenden neuen Bahnlinie zwischen Felben und Kreuzlingen können neben erheblichen Fahrzeiteinsparungen auch zahlreiche neue Direktverbindungen angeboten werden. So zB

- Westschweiz – Zürich – Winterthur – Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – Bregenz – Lindau

Durch die sinnvolle Ergänzung des nationalen Bahnnetzes im Kanton Thurgau mit einer solchen Neubaustrecke wird auch der nötige Druck ausgelöst, die entlang dem Bodensee führende Bahnlinie Kreuzlingen – Romanshorn – Rorschach auf durchgehende Doppelspur mit den nötigen Bahnhofanpassungen auszubauen.

Denkbar wären mit der Neubaustrecke auch zweistündliche EC-Verbindungen Zürich – München über das Thurtal (in Ergänzung zum geplanten 2-h-EC-Takt Zürich – St. Gallen – München nach der Elektrifikation Lindau – Geltendorf).

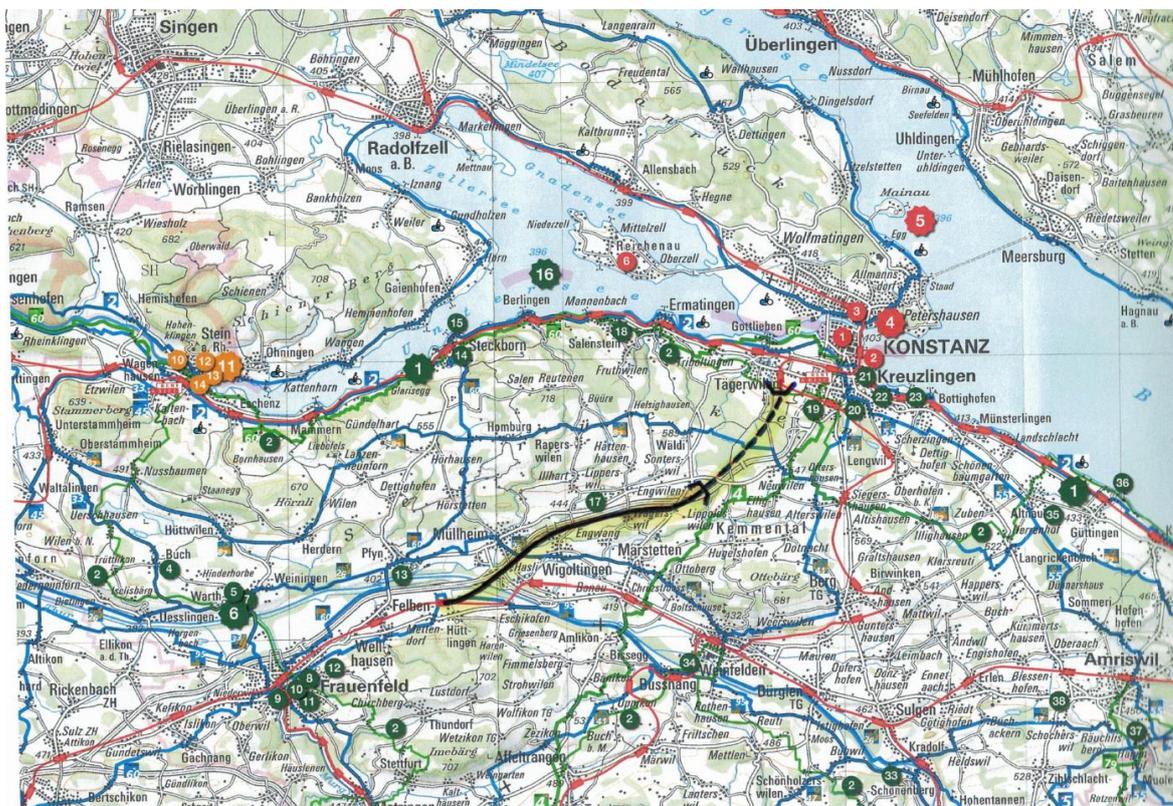


Abbildung: Neubaustrecke Felben – Tägerwilen als Teil des (inter-) nationalen Bahnnetzes Westschweiz – Zürich – Flughafen – Winterthur – Kreuzlingen – Konstanz

Für den Seerücken-Bahntunnel gibt es folgende Argumente: siehe auch Fussnote 1

- Die Kapazität der bestehenden Bahnlinie Weinfelden – Konstanz wird verdoppelt. Auf dieser können dann S-Bahnen bis zum Viertelstundentakt und auf der Neubaustrecke Schnellzüge ebenfalls bis zum Viertelstundentakt angeboten werden.
- Der Verkehrsanteil des ÖV an den Personenfahrten (MIV+ ÖV) kann auf dieser Verkehrsachse erheblich vergrössert werden. Er beträgt heute nur 8 % gemäss Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn-Kreuzlingen-Konstanz vom 29.3.2019 Seite 22.
- Auf der Hauptverkehrsachse über den Seerücken aus der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen Richtung Frauenfeld und Weinfelden hat es eine einzige, durchgehende Schienen-Fahrspur. Auf der Strasse sind es heute 12 Fahrspuren mit der A7 und dem übrigen Strassennetz.
- Der Seerücken-Bahntunnel verbindet die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz mit über 100'000 Einwohnern und grossem Arbeits-, Ausbildungs-, Dienstleistungs-, Einkaufs- und Freizeit-Zentrum besser mit den anderen Schweizer Agglomerationen¹.
- Seit dem Bau der A7 ist die Strasse viel attraktiver und konkurrenzfähiger geworden, was auch die Grafiken im GVK-Bericht eindrücklich belegen.
- Auf den Bahnlinien zwischen Zürich und der Ostschweiz wird heute um Fahrzeitverkürzungen im tiefen, einstelligen Minutenbereich gerungen. Mit dem Seerücken-Bahntunnel sind es fast 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. Der grössere Energieverbrauch, die längere Fahrzeit und damit die Kosten der schweren und teuren SBB-Schnellzüge über den Berg sind im Vergleich zum neuen Tunnel erheblich.

Es wird eine grosse Herausforderung sein, bei den Zielkonflikten in der Mobilität zu möglichst nachhaltigen und mehrheitsfähigen Lösungen zu kommen, wie zum Beispiel mit attraktiveren Bahnangeboten für die mittleren und grösseren Wegdistanzen.

Wir bitten Sie, unsere Anträge und Vorschläge in der Weiterbearbeitung des GVK- TG zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

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

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

¹ 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.

Beilagen (Anhänge E-Mail)

- SZ-180223-Mobilität-braucht-Platz-Grafik.pdf
- BSB-160229-Vergleich-Auto-Eisenbahn-Folie 11.pdf
- BSB-181202-Einspurlinien-Handicaps.pptx
- BAV-171211-Investitionen-Schweizer-Bahninfrastruktur-Stand-Mai-2017.pdf
- ASTRA-150215-Belastungen-Nationalstrassen-2014.png