

Rothausstrasse 16, CH-8280 Kreuzlingen

Telefon 071 688 28 37

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org

www.bodensee-s-bahn.org

Medienmitteilung vom 4. Dezember 2019:

Initiative fordert mehr Ausbau der Schiene und dichteren Takt im Thurgau und in der Nordostschweiz

Die Initiative Bodensee-S-Bahn beantragt umfangreiche Nachbesserungen für das aktuell diskutierte General-Verkehrs-Konzept und den zugehörigen Richtplan. In ihrer Stellungnahme fordert die Initiative zusätzlich Fahrplanangebote und Ausbauten der Engpässe im Nordostschweizer Eisenbahnnetz. Die Schnellzüge Romanshorn-Zürich, Konstanz-Zürich und Konstanz-St. Gallen sollten möglichst bald im Halbstundentakt verkehren und der Schnellzug Konstanz-St. Margrethen im Stundentakt. Bessere Anschlüsse an den Fernverkehr und neue, regionale Angebote sollten ebenfalls geprüft werden. Auf den Hauptlinien sind die S-Bahnen bedarfsgerecht vom 30- zum 15-Minuten-Takt zu verdichten.

Das Fahrgast-Potential ist im Städtedreieck Winterthur/St. Gallen/Kreuzlingen-Konstanz mit je über 100'000 Einwohnern noch lange nicht ausgeschöpft. Das gilt vor allem für den Verkehr zwischen den und innerhalb der Agglomerationen. Die Schnellzüge Romanshorn-Zürich, Konstanz-Zürich und Konstanz-St. Gallen sollten wie geplant möglichst bald im Halbstundentakt verkehren. Auf der Strecke Konstanz-Frauenfeld ist die Fahrzeit mittels einer Neubaustrecke entlang der A7 zu halbieren und die Kapazität zu erhöhen. Die Seelinie ist auszubauen, damit der geplante Schnellzug Konstanz – St. Margrethen fahren kann. Die S-Bahnen sind zuerst auf den Strecken Winterthur – St. Gallen – Rorschach – Altstätten und Konstanz – Romanshorn vom Halb- zum Viertelstundentakt zu verdichten. Die S-Bahnen im Städtedreieck St. Gallen / Rorschach / Romanshorn könnten nach einem Ausbau der Infrastruktur in beide Richtungen vom Halb- zum Viertelstundentakt verdichtet werden, um St. Gallen optimal mit dem oberen Bodenseeufer zu verbinden. Der Thurgau ist besser in die nationalen und internationalen Schienennetze einzubinden und wirksamer mit den Nachbar-Regionen zu verknüpfen.

Bund vernachlässigt Thurgauer und Nordostschweizer Eisenbahnen

Im letzten Sommer bewilligte das Bundesparlament 13 Milliarden Franken für den Ausbausritt 2035. Diese sollten gemäss Botschaft in erster Linie für dichtere Fahrpläne auf den bestehenden Linien investiert werden. Etwa ein Drittel dieser 13 Milliarden entfällt aber auf drei grosse Tunnelprojekte im Raum Zürich, die für die Ostschweiz nur marginale Verbesserungen bringen. Die Nordostschweiz wurde bei diesem Ausbausritt erneut benachteiligt: Auf die hier lebenden 11 % der Schweizer Bevölkerung entfallen nur 3 % für die Jahre 1990 bis 2035 bewilligten Mittel.

Aktive Eisenbahnplanung in der Region notwendig

Der Bund und der Kanton haben das bestehende Thurgauer Eisenbahnnetz in den letzten Jahrzehnten sehr gut für erfolgreiche, neue Fahrplan-Angebote genutzt. Zusätzliche Angebote scheitern aber auf mehreren Bahnstrecken an Engpässen, obwohl das Fahrgast-Potential noch gross ist zB im Städtedreieck Winterthur/St. Gallen/Kreuzlingen-Konstanz. Die überlastete Doppelspur Winterthur – St. Gallen kann wegen fehlenden Planungen und Finanzierungen noch nicht ausgebaut werden. Das gleiche gilt für die einspurigen Bahnlinien St. Gallen – Kreuzlingen/Konstanz – Weinfelden und Romanshorn – Rorschach.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn beantragt die folgenden Fahrplan-Verbesserungen und die dazu nötigen Ausbauten. Diese sind gemeinsam mit dem Kanton St. Gallen und den kleineren Nordostschweizer Kantonen vorzuplanen und mit verstärktem politischem Einsatz beim Bund einzufordern.

Bessere Einbindung des Thurgaus in die nationalen und internationalen Eisenbahnnetze

Für den Rand- und Grenzkanton Thurgau sind zusätzliche, optimale Anschlüsse und neue Durchbindungen für den Fernverkehr bis zum Viertelstundentakt besonders wichtig:

- In Zürich nach Italien, Frankreich, Spanien, England, Belgien, Deutschland und Österreich
- In Winterthur, St. Gallen und St. Margrethen nach Vorarlberg und Bayern
- In Konstanz und Singen nach Basel, Offenburg, Karlsruhe und Stuttgart
- Schnellzug Konstanz-Zürich in die Westschweiz mit 20 Minuten kürzerer Fahrzeit durch neue Seerückenlinie Tägerwilen-Felben entlang der A7
- Durchbindung des Schnellzug Basel-Schaffhausen-Singen nach Konstanz-St. Gallen
- Verlängerung des Schwarzwaldexpress Karlsruhe-Konstanz nach Chur (über Romanshorn-Arbon-Rorschach-St.Margrethen-Buchs-Sargans-Landquart)

Wirksamere Vernetzung mit Nachbar-Regionen

Neue Fernverkehrsangebote sind besonders attraktiv, wenn gleichzeitig das Angebot an S-Bahn- und Buslinien als Zubringer ausgebaut wird. Dazu zählen folgende verdichtete S-Bahn-Angebote:

- S-Bahn Viertelstundentakt Winterthur-Wil-St. Gallen-Rorschach-Altstätten
- S-Bahn Viertelstundentakt Singen-Konstanz-Romanshorn bis St. Gallen und Rorschach
- Regio-Expresslinie Konstanz-Wil-Wattwil-Uznach-Ziegelbrücke-Glarus-Linthal
- Regio-Expresslinie Weinfelden-Winterthur-Bülach-Koblentz-Basel
- S-Bahn-Verbindung Frauenfeld-Andelfingen-Schaffhausen über zwei kurze, neue Verbindungslinien.
- Wiederinbetriebnahme Singen-Etzwilen mit S-Bahn nach Winterthur

Nach Überzeugung der Initiative Bodensee-S-Bahn ist die Eisenbahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und der wichtigste Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Mobilität. Die ausführlichen Stellungnahmen der Initiative sind verfügbar unter www.bodensee-s-bahn.org

Für weitere Auskünfte:

Wolfgang Schreier, Co-Präsident Initiative Bodensee-S-Bahn,
E-Mail wmschreier@bluewin.ch & Tel 071 688 28 37

Paul Stopper, Verkehrsplaner der Initiative Bodensee-S-Bahn
E-Mail: paul@stopper.ch und Mobile: 076 330 92 91

Hintergrundinformationen

Die Grundsätze der Schweizer und der Thurgauer Verkehrsplanung fordern einen nachhaltigeren Verkehr. Dafür sollten der Bahn-, Bus-, Velo- und Fuss-Verkehr stärker ausgebaut werden als der Auto- und Lastwagen-Verkehr. Bund und Kanton planen heute im Thurgau über 2000 Millionen Franken für neue National- und Kantons-Strassen zu investieren. Für die Eisenbahn sollte es wie heute schon in der ganzen Schweiz etwa gleich viel sein. Es sind aber im Kanton Thurgau erst ein paar hundert Millionen Franken geplant. Der Bund vernachlässigte den Ausbau und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht nur im Thurgau, sondern auch im Kanton St. Gallen. Seit 1990 hat er für die Nordostschweiz mit 11% der Schweizer Bevölkerung nur etwa 3 % der Investitionen bewilligt. Eine ebenso magere Quote ist für die nächsten Jahrzehnte vorgesehen.

Der Bund schiebt heute einen Eisenbahnprojektberg vor sich her, den er mit der bisher bewilligten Finanzierung erst in über 80 Jahren abgetragen hat. Er kann die dringenden und wichtigen Ausbauprojekte für Fahrplanverdichtungen nur dann innert nützlicher Frist realisieren, wenn er auf teure Tunnelprojekte für kürzere Fahrzeiten verzichtet oder diese separat finanziert. Bundesrätin Leuthard hat im Jahr 2018 für Verkehrsprojekte in der föderalistischen Schweiz gefordert: „Entwicklung darf es nicht nur dort geben, wo der Stau am grössten ist.“

Anhänge:

Anhang 1

Neubaustrecke Tägerwilen/Kreuzlingen – Felben entlang der A7



Neubaustrecke Felben – Kreuzlingen

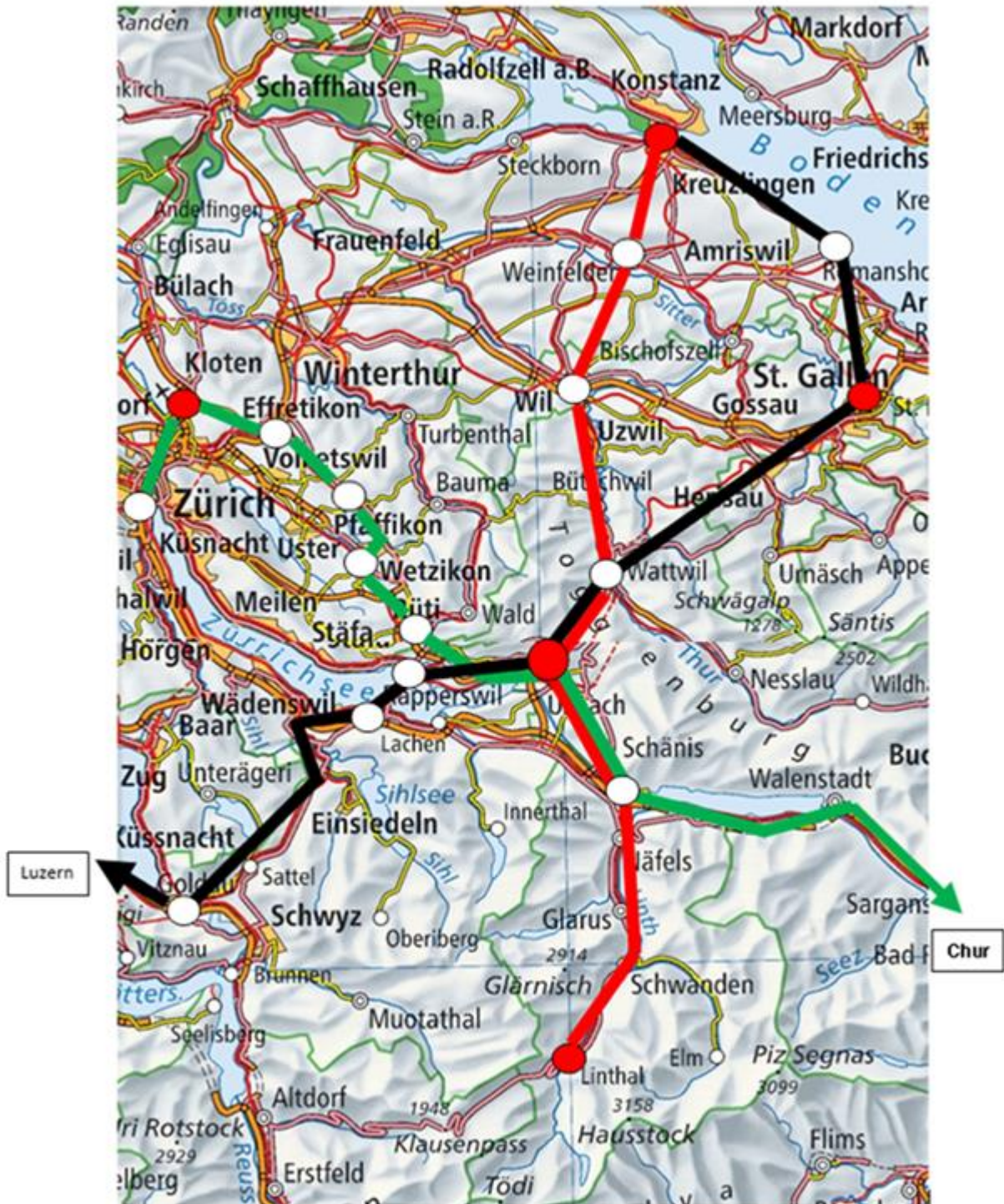
Legende — offene Strecke
- - - Tunnel

20. Oktober 2019/Stp

Anhang 2

Vernetzung mit Nachbarregionen

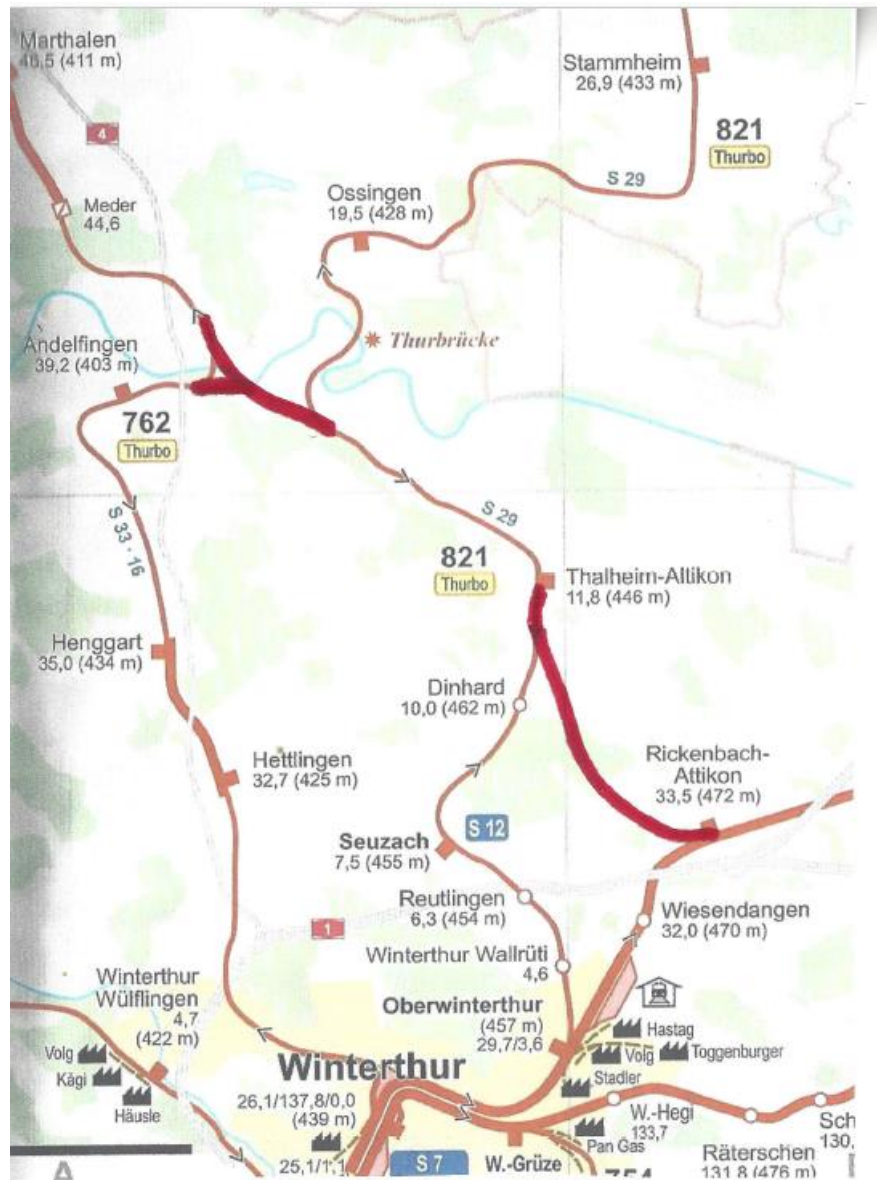
Mögliche neue Direktverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren



Anhang 3

Neue Bahnverbindungslinien

im benachbarten Zürcher Weinland



Neubaustrecke Rickenbach-Attikon – Thalheim-Altikon

und neue Gleisverbindungen im Raum Andelfingen