

Rothausstrasse 16, 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, 17. November 2020

Einschreiben

Amt für Raumentwicklung Kanton Thurgau  
Verwaltungsgebäude,  
Promenadenstrasse 8  
8510 Frauenfeld

## **Anhörungen für die Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)**

### **Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns im Rahmen der Anhörung zum Entwurf für die Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), zu äussern.

Der Verein «Initiative Bodensee-S-Bahn» ([www.bodensee-s-bahn.org](http://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 engagieren uns für die meisten Eisenbahnplanungen in der Bodenseeregion mit Schwerpunkt in Deutschland.

#### **Generelle Anmerkung: Trennung von Sachplan Schiene und Sachplan Strasse ist nicht im Sinne des Raumplanungsgesetzes**

Das Schweizer Raumplanungsgesetz enthält in Art. 13 Folgendes:

*«Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können, er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.»*

Folgerichtig hat der Bund den Sachplan Verkehr erarbeitet und ihn auch festgesetzt. Weniger folgerichtig ist die Aufteilung in einen Teil «Schiene» und einen Teil «Strasse». Dieses Konzept erschwert die Koordination und die Interessenabwägung.

In Verbindung mit Art. 1 RPG, wonach der Bund die Kantone und die Gemeinden u. a. die Bestrebungen zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu unterstützen haben, oder nach Art. 3 u.a. die Landschaft zu schonen müssen beide Verkehrsträger gemeinsam, koordiniert und so weit möglich gleichzeitig geplant werden.

### **Antrag 1**

Die Sachpläne Schiene und Strasse seien im Rahmen der Raumplanung für die Thurgauer Hauptverkehrsachsen gleichzeitig zu planen mit folgenden Zielen:

1. Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern aufzeigen
2. Umweltverträglichkeit je einzeln nachweisen
3. Auswirkungen der beiden Verkehrsträger aufeinander prüfen
4. Aufzeigen, wie sich mit der Schiene die Strassenbelastung reduzieren lässt

### **Begründung**

1. Im Kanton Thurgau wird seit Jahrzehnten ein harter Konkurrenzkampf zwischen der Strasse und der Schiene ausgefochten: Die kantonalen Behörden setzten sich im letzten Jahrhundert gegen starke Widerstände der eigenen Bevölkerung vehement für die Nationalstrasse A7 ein und setzen sich in diesem Jahrhundert in gleicher Weise für die BTS und OLS ein. Die A7 hat die bestehende Strassenkapazität von 2 auf 6 Spuren erhöht, mit den beiden geplanten Autostrassen wird sie verdoppelt. Dabei kam die Schiene zu kurz und kann ihr Potential auf den Hauptachsen Winterthur – Konstanz und Konstanz – St. Gallen/Rorschach wegen zu kleiner Kapazität der einspurigen Bahnlinien und zu langer Fahrzeiten der Schnellzüge nicht erschliessen.
2. Die A7 hat die Bedeutung der Eisenbahn zwischen der Agglomerationen Zürich, Winterthur und Frauenfeld sowie der wachsenden Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz mit über 100'000 Einwohnern und grossem Einkaufs- und Tourismusverkehr marginalisiert. Mit einer neuen und direkten Bahnlinie entlang der A7 und einem Tunnel nach Tägerwilten könnte die Fahrzeit der Schnellzüge um fast 20 Minuten gekürzt werden. Weitere Ausbauten der alten Strecke über den Seerücken wären für mehr S-Bahnen oder neue Schnellzüge von Konstanz Richtung Weinfelden, Wil, Toggenburg, Zürichsee, Walensee und Glarnerland nicht mehr nötig.
3. Es geht beim Ausbau der Thurgauer Eisenbahn nicht nur um den eigenen Kanton, sondern vor allem um den Raum im Städtedreieck Winterthur – St. Gallen – Konstanz inklusive Singen und Schaffhausen. Die Agglomerationen dieses Raumes haben insgesamt mehr als eine Million Einwohner oder mehr als 12 % der Schweizer Bevölkerung. Diese ist zum Beispiel in Kreuzlingen seit 1960 um 73 % gewachsen und weiteres Wachstum ist in den nächsten Jahrzehnten in der ganzen Region zu erwarten. Dieser Raum am Rande des Grossraums Zürich und in der Nähe der Voralpen, des Bodensees und des Rheins ist attraktiv zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und für die wachsende Freizeit. Die historischen Stadt- und Dorfzentren umgeben von idyllischen Landschaften haben in den nächsten Jahrzehnten viel Potential für mehr nachhaltigen Verkehr zu Fuss, mit Velo, Bus und Bahn. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist eine leistungsfähigere Eisenbahninfrastruktur. Auf einer einspurigen Strecke kann die S-Bahn höchstens im Viertelstundentakt oder die S-Bahn im Halbstundentakt und ein Schnellzug pro Stunde verkehren. Die doppelspurige Bahnlinie Wil – St. Gallen ist

heute schon überlastet mit S-Bahnen und Schnellzügen im Viertelstundentakt sowie ein paar Güterzügen. Der kurze, einspurige Engpass in Konstanz verhindert heute auf der Linie Singen – Konstanz, das Bahnangebot mit S-Bahn im Viertelstundentakt und Schnellzügen im Halbstundentakt zu verdoppeln.

4. Der heute wieder wachsenden MIV wird am Ende der Corona-Pandemie nach unserer Meinung wieder abnehmen wegen den stärkeren Emissionen, höherem Unfallrisiko und dem grösseren Boden-, Energie und Rohstoffverbrauch. Die höheren Anforderungen an die Qualität der Siedlungsstrukturen, den Landschafts- und den Umweltschutz werden innerhalb und zwischen den Agglomerationen mehr Wege zu Fuss, mit Velo, Bus und Bahn begünstigen.

### **Ziel-Angebot für den Kanton Thurgau und die angrenzenden Regionen (Schweiz und nahes Ausland)**

Der Kanton Thurgau ortet in **seinem Gesamtverkehrsbericht (Kapitel 4.4. Seite 86 ff)** vom Oktober 2019 grössere Defizite im schienengebundenen ÖV seines Kantons:

#### **«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).»*

Der heute übliche Planungshorizont von 15 Jahren für die Raum- und Verkehrsplanung ist für Infrastrukturen mit langen, anspruchsvollen und aufwendigen Planungen zu kurz und muss erheblich verlängert werden, um die oben analysierten Defizite der Bahn zu beheben. Vor Planungsbeginn sollte das langfristig angestrebte Ziel-Angebot für die Bahn erarbeitet und in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden. Es sind nicht nur eine, sondern mehrere Alternativen zu planen. Jeder Sachplan sollte nach höchstens 5 Jahren angepasst werden. Mit Massnahmen sind neue Trends zu verstärken oder zu vermindern, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Baubeschlüsse sind erst notwendig, wenn die geplanten Infrastrukturen gebraucht werden.

## 1. Ziel-Angebot der Bahn im Kanton Thurgau

### Antrag 2

Die Thurgauer Behörden erarbeiten gemeinsam mit den Bundesbehörden das Modell für ein Ziel-Angebot der Bahn im eigenen Kanton für die mittel- und langfristige Planung. Sobald dieses zu einem nützlichen Planungsinstrument entwickelt ist, wird es auch in anderen Kantonen eingeführt. Jeder Kanton stimmt dieses Angebot mit seinen Nachbarkantonen und den Landkreisen ausserhalb der Landesgrenzen ab, dann innerhalb der Regionen und schliesslich mit den Bundesbehörden und den Behörden in den Nachbarländern.

Die IBSB schlägt für den Kanton Thurgau folgende Ziel-Angebote vor:

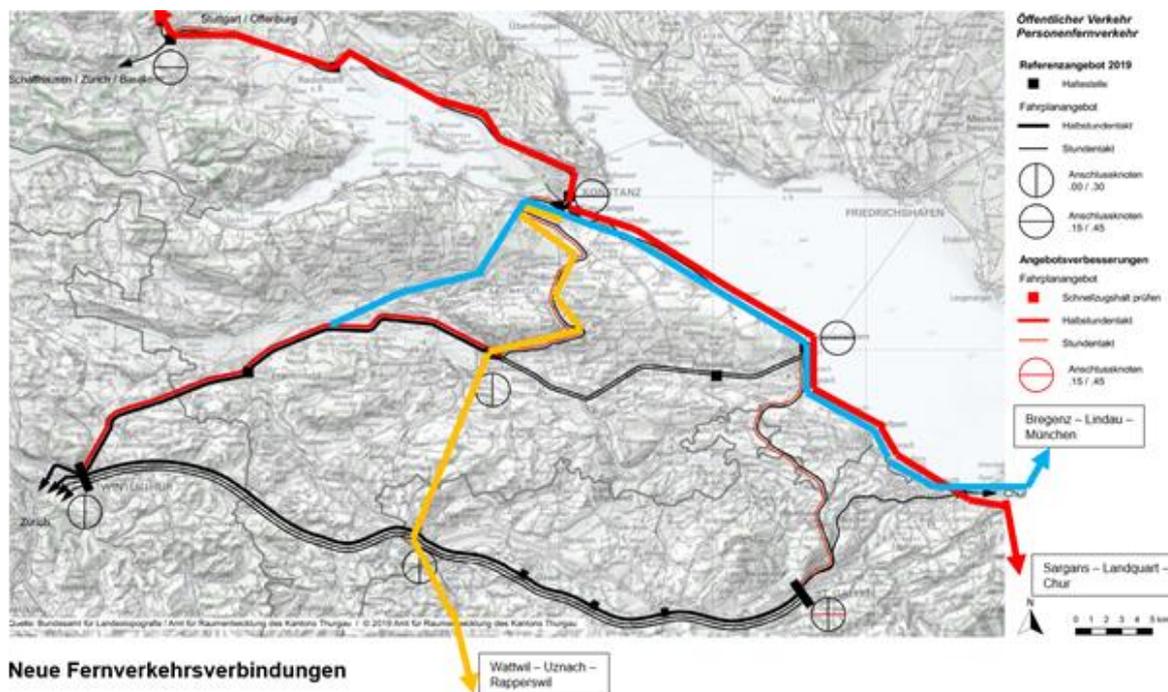
### **Bestehende Direkt-Verbindungen (Intercity IC)**

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

### **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 (Schwarzwald-Express und 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 – Singen/Stein a.Rh. – Steckborn – Kreuzlingen
- f) Schaffhausen – Etwilen – 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 wirksam mit den benachbarten Regionen, den wichtigen Tourismus-Destinationen und den entscheidenden Wirtschaftsräumen mit dem ÖV verbunden werden.



Übersicht über die neuen Fernverkehrs-Verbindungen zur Vernetzung des Kantons Thurgau mit den benachbarten Regionen (Grundlage/Quelle: Richtplan Kanton Thurgau, 2019)

#### Zu a) 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“).

#### Zu b) 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 benützen-

den Regionalzüge halten entlang des Bodenseeufer 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 würde 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.

**Zu 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 zu prüfen.



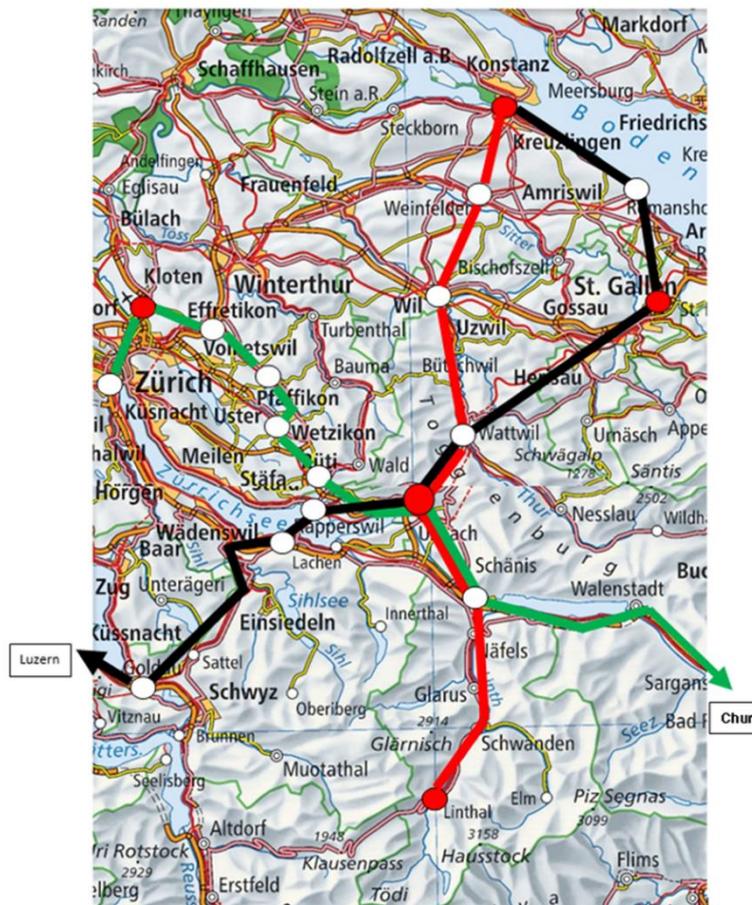
Eilzugverbindungen Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Laufenburg – Rheinfelden – Basel

#### Zu d) 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 (z.B. 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 (siehe nächste Seite)

Mögliche neue Direktverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren



### **Zu e) Weiterführung der Zürcher S 29 von Stein a/Rh. 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 wie weit in Kreuzlingen-Hafen Anschlüsse an andere Produkte möglich sind.

### **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“ gemäss Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn-Kreuzlingen-Konstanz vom 29.3.2019. bereits geplant. Dieses Angebot kann schrittweise nach Romanshorn, St. Gallen und Rorschach ergänzt werden.

## **2. Infrastrukturen**

Die IBSB schlägt die Aufnahme folgender Infrastrukturen im Sachplan vor:

### **Antrag 3**

Es sei eine Neubaustrecke Felben – Tägerwilen/Kreuzlingen in den Sachplan Schiene aufzunehmen, in Zusammenhang mit der vom Kanton Thurgau favorisierten Begradigung und Verlegung des SBB-Streckenabschnittes Felben – Müllheim

### **Begründung**

#### **Regionale ÖV-Schwachstellen**

Im Bericht der Thurgauer Regierung zum Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) von 2019 wird 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:*

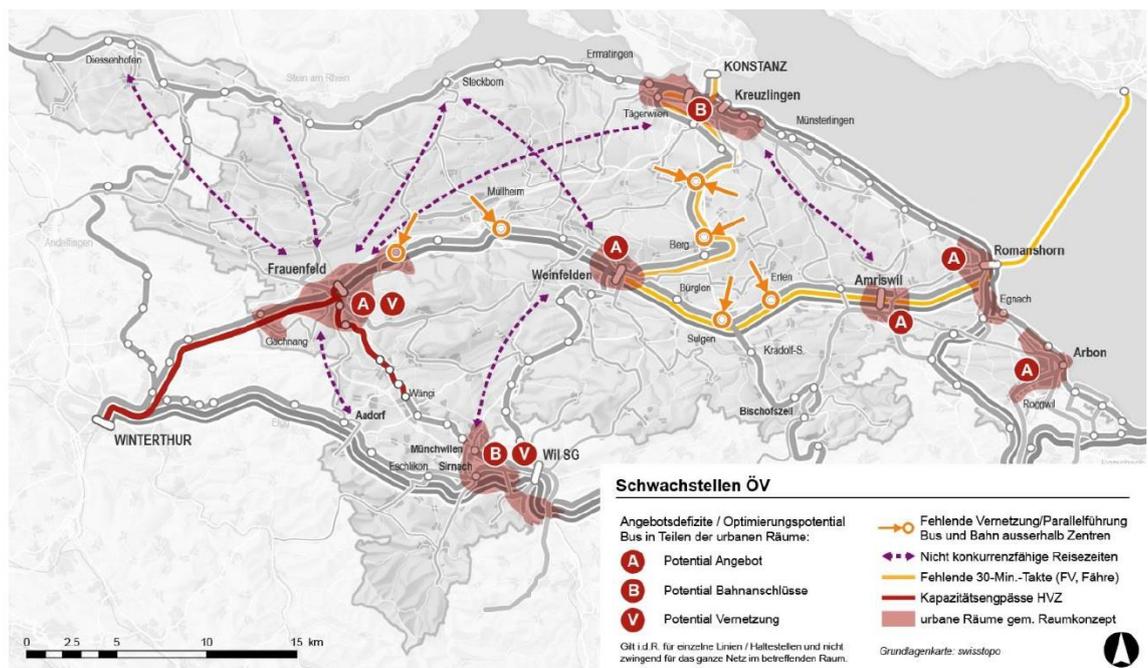


Abbildung 63: Schwachstellen ÖV

### **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.»

Einen grossen Teil dieser vom Kanton Thurgau analysierten Defizite kann folgende, neue Bahnlinie beheben:

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

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



Neubaustrecke Felben – Kreuzlingen

Legende

— offene Strecke  
 - - - Tunnel

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

Durch die sinnvolle Ergänzung des nationalen Bahnnetzes im Kanton Thurgau mit einer solchen Neubaustrecke wird auch der Anreiz verstärkt, die entlang dem Bodensee führende Bahnlinie Kreuzlingen – Romanshorn – St. Gallen/Rorschach schrittweise auf durchgehende Doppelspur mit den nötigen Bahnhofanpassungen auszubauen.

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 Agglomerationen<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Die Behörden des kleinen Kantons Neuenburg kämpften jahrelang und erfolgreich für einen durchgehenden Bahntunnel zu den beiden Jura-Städten mit halb so viel Einwohnern und-marginalen Einkaufs- und Tourismus-Verkehr. Ihnen hat dafür das Bundesparlament im Sommer 2019 ca. 900 Millionen Franken bewilligt. 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 fast 20 Minuten weniger Fahrzeit.

#### Antrag 4

Es sei zu prüfen, wie die Bahnverbindungen zwischen Frauenfeld – Marthalen und Schaffhausen verbessert werden können, z.B. durch Ergänzung bestehender Bahnlinien im Zürcher Weinland für Direkt-Verbindungen.

#### Begründung

Auch zu den Verbindungen des Kantons Thurgau nach Diessenhofen resp. Schaffhausen hat der Kanton in der Gesamtverkehrskonzeption eine Schwachstellen im öV festgestellt:

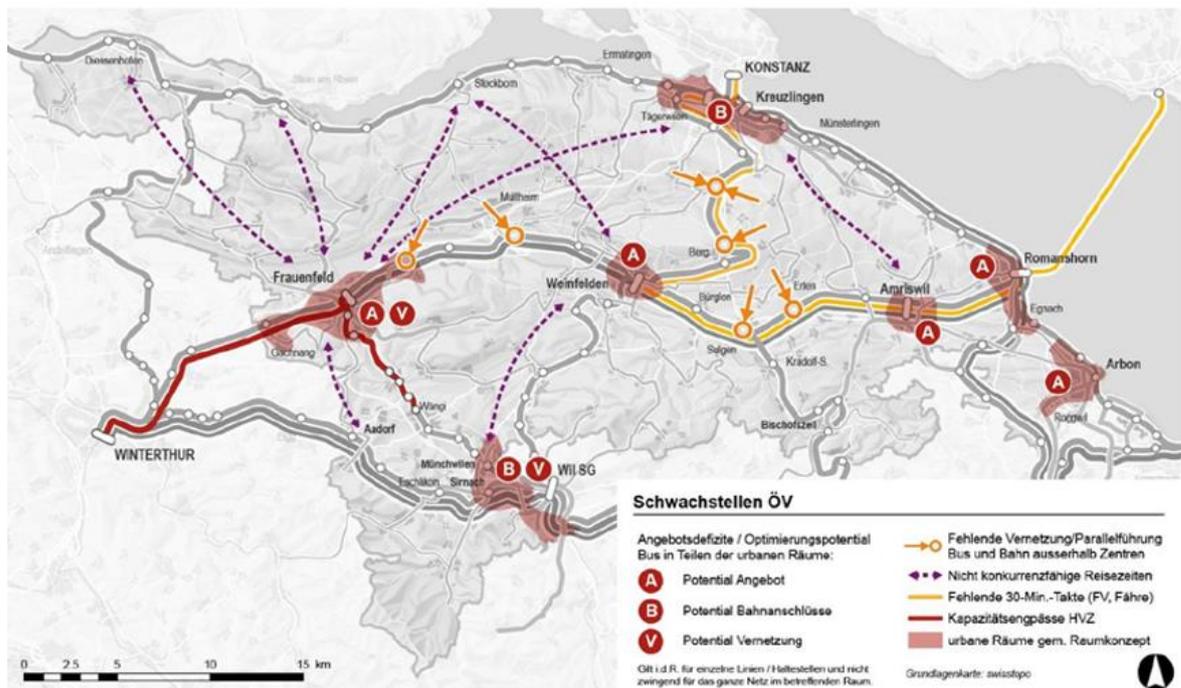


Abbildung 63: Schwachstellen ÖV

Wie die Schwachstellen behoben werden könnten, wurde jedoch nicht aufgezeigt.

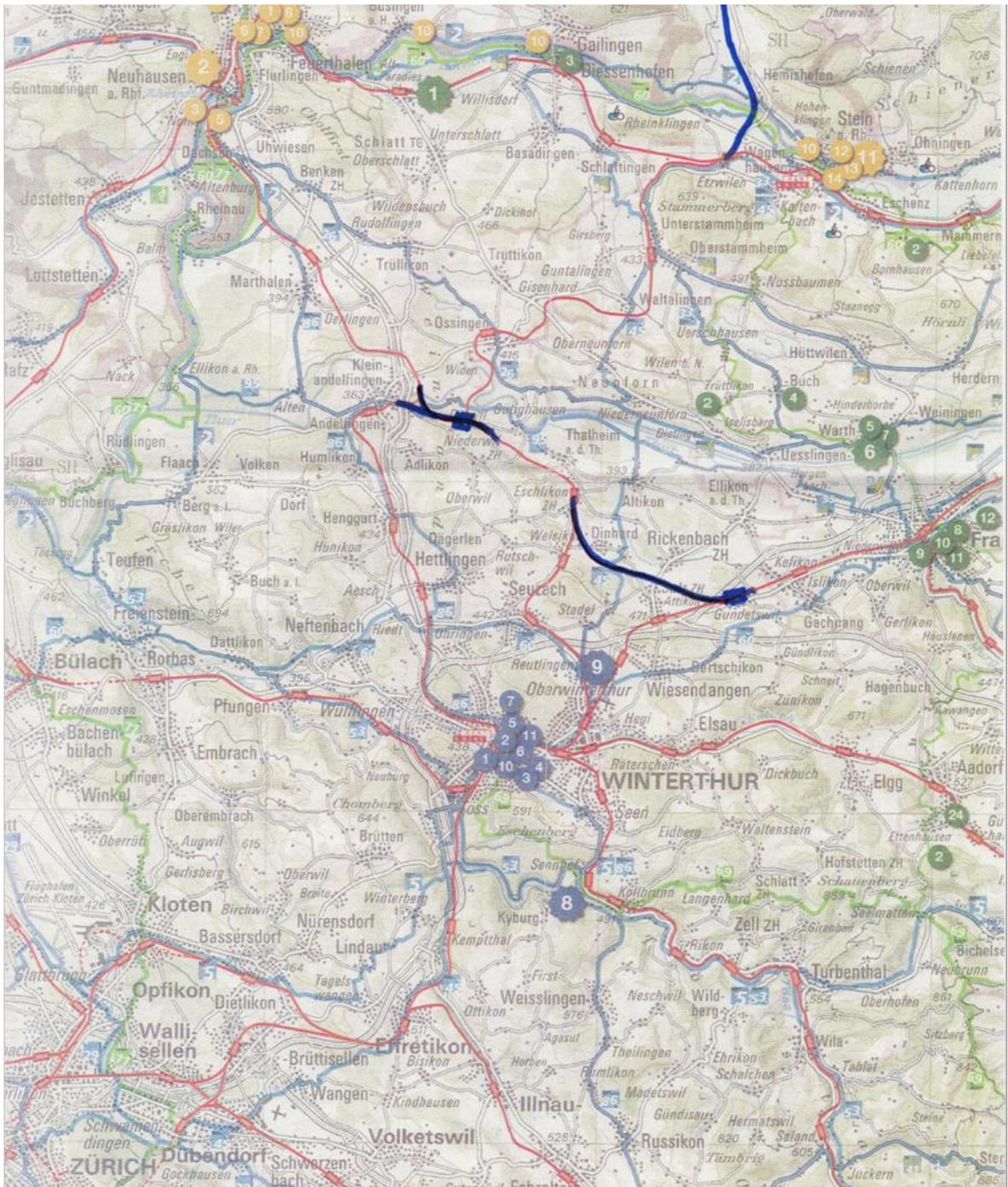
Die IBSB schlägt deshalb die Prüfung von Ergänzungen des Bahnnetzes im Zürcher Weinland vor.

Im Raum Andelfingen berühren sich die beiden Linien beinahe, ohne dass sie miteinander verknüpft sind. Mit einer geschickten, relativ kurzen Verbindung der beiden 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:

Auch wenn es auf den ersten Blick scheint, dass eine solche Verbindung kein genügendes Passagieraufkommen zu generieren vermögen würde, lohnt es sich, in Zusammenarbeit 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).

Damit kann der Kanton Thurgau besser in das regionale Verkehrsgeschehen eingebunden werden.

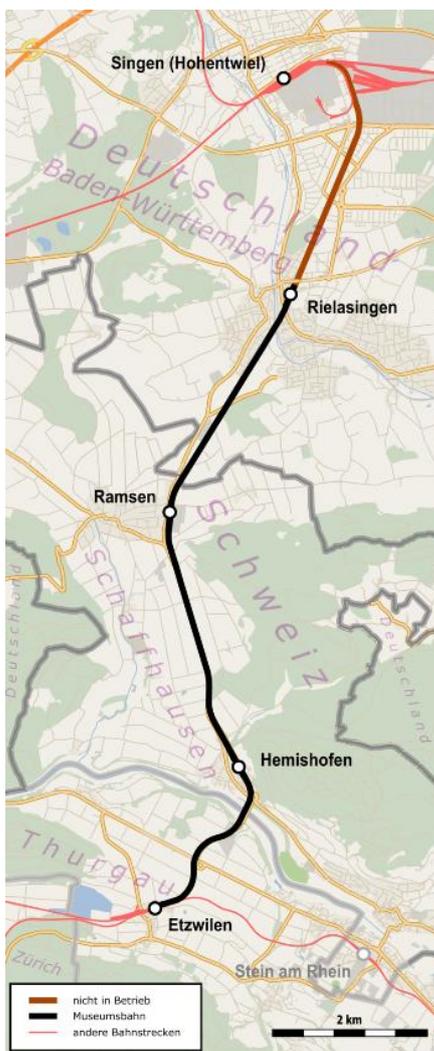


Von der IBSB vorgeschlagene Ergänzungen des Bahnnetzes im zürcherischen Weinland.

## Antrag 5

Es sei zu prüfen, ob und wie die nicht elektrifizierte Strecke Etwilen – Singen mit Museumsbahnbetrieb 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 – Singen – Schaffhausen“.

### Begründung



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

Das Bodensee-S-Bahn-Konzept der IBSB sieht vor, den ganzen Bodenseeraum 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 den entsprechenden Verkehr übernehmen.

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 Komposition verkehrt nach Singen und die andere Richtung Kreuzlingen. Auf der Rückfahrt werden sie in Etwilen wieder vereinigt.

### Baden-Württemberg setzt grosse Hoffnungen in die Wiederinbetriebnahme

Das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg hat in einer Studie zur Wiedereröffnung aufgelassener Bahnlinien in Baden-Württemberg auch die Bahnlinie Etwilen – Singen untersucht. Dabei kam die Studie zum Schluss, dass diese Linie ein hohes Passagieraufkommen generieren wird. So wird mit täglich über 2'600 «Einsteigern» gerechnet (=> 1.170 Personenkilometer/Streckenkilometer).

Bei den «Einsteigern» ist die Strecke führend unter den Strecken der Kategorie B. Die IBSB engagiert sich ebenfalls für diese Strecke, deren Reaktivierung einen Lückenschluss im westlichen Bodenseeraum darstellen würde. Möglich sind hier sowohl ein Inselbetrieb zwischen Singen und Etwilen als auch eine Verlängerung der S-Bahn aus Winterthur bis Singen. Auch hier zeigt sich der Erfolg durch die Arbeit der engagierten Akteure vor Ort: OB Häusler in Singen und BM Baumert in Rielasingen. Zudem ist die

Strecke selbst durch die langjährige hervorragende Arbeit des Fördervereins der Stiftung Museumsbahn (SEHR&RS) in einem guten Zustand, sodass nach einer Modernisierung der Sicherungstechnik mit einer recht schnellen Reaktivierung gerechnet werden kann. Sehr positiv zu gewichten ist die vor kurzem erfolgte Wiedereröffnung der Strecke für den durchgehenden Verkehr.

Reaktivierungsstrecken mit hohem Nachfragepotenzial - Kategorie B							
Nr.	Strecke	Streckenlänge [km]	durchschnittliche Personenkilometer pro Streckenkilometer [Pkm/km]	Anzahl Einsteiger [P/Tag]	Personenkilometer [Pkm]	Netzwerk	Infrastrukturstatus
B01	Balingen (Württ) – Schömberg – Rottweil (Zollern-Alb-Bahn 3-Verlängerung)	29,0	1.460	2.670	41.900	Verbindungsstrecke	in Betrieb / abgebaut
B03	Balingen (Württ) – Schömberg (Zollern-Alb-Bahn 3-Verlängerung; auch Teil von B01)	12,9	430	890	5.400	Stichstrecke	in Betrieb
B02	Schopfheim – Bad Säckingen (Wehratalbahn)	19,7	1.450	2.470	27.800	Verbindungsstrecke	nicht befahrbar
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)	4,0	1.240	1.020	6.800	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)	6,5	1.210	1.340	15.300	Verbindungsstrecke	abgebaut
B05	Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG (CH)	9,3	1.120	2.670	15.100	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B06	Waldenburg (Württ) – Künzelsau (Kochertalbahn)	12,2	1.010	1.390	11.700	Stichstrecke	abgebaut
B07	Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn)	20,3	1.000	2.230	18.200	Stichstrecke	nicht befahrbar
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen (Ablachtalbahnerweiterung)	39,8	880	2.480	42.600	Verbindungsstrecke	in Betrieb / nicht befahrbar / abgebaut
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (Ablachtalbahn; auch Teil von B08)	30,4	830	1.590	32.700	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B10	Albstadt Ebingen – Albstadt Ostmettingen (Talgangbahn)	8,2	780	1.490	5.300	Stichstrecke	nicht befahrbar
<b>Summe Kategorie B: hohes Nachfragepotenzial</b>		<b>149,0</b>	<b>1.129</b>	<b>17.760</b>	<b>184.700</b>		

Auszug aus Potenzialstudie des Landes Baden-Württemberg.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass in dieser Studie ausschließlich das Nachfragepotenzial entlang der Strecke berücksichtigt wurde. Eine Durchbindung eines Zuges, z.B. Winterthur – Singen über die S29, wurde ausdrücklich nicht mit berücksichtigt. Somit wäre bei einer Durchbindung noch einmal eine Steigerung an Fahrgästen zu erwarten, da die Strecke für Pendler aus dem Raum Singen (Knotenpunkt) in Richtung Winterthur/Zürich sehr interessant wäre; andersherum eröffnet die Strecke auch Perspektiven für Reisende aus dem westlichen Thurgau, die viel schneller als bisher den in der Region wichtigsten deutschen Eisenbahnknoten Singen erreichen können. Auch die geplante Eröffnung des neuen grossen Einkaufszentrums CANO in Singen könnte entsprechende neue Verkehrsströme zur Folge haben.

## Doppelspurigen und Doppelspurinseln

Zur Erfüllung der Ziel-Angebote sind folgende Infrastrukturbauten notwendig:

### Singen – Konstanz

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

### Seelinie

- Kreuzlingen – St. Gallen/Rorschach (schrittweise durchgehend doppelspurig)
- Steckborn – Ermatingen (Doppelspurinsel)
- Östlich Diessenhofen – Stein am Rhein (Doppelspurinsel)

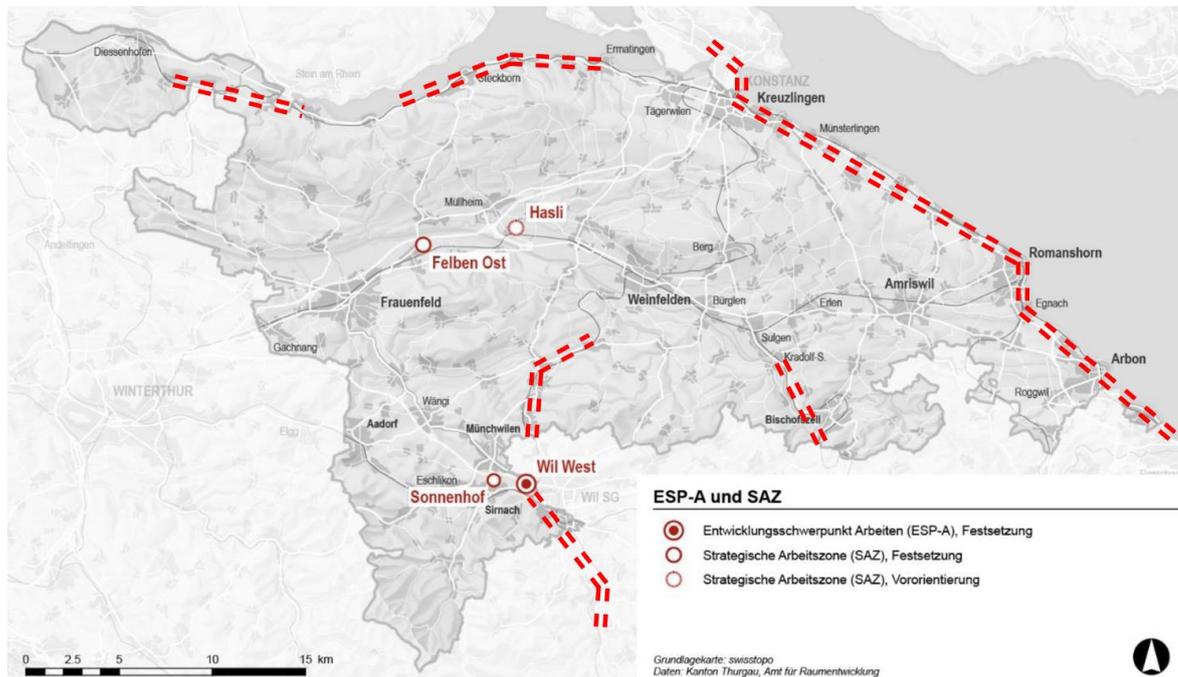
### Kreuzlingen – Weinfelden – Wil – Wattwil

- Märwil – Bettwiesen (Doppelspur)

- Wil – Bazenhaid (Doppelspur)

### Sulgen – Gossau/SG

- Kradolf – Bischofszell-Nord (Doppelspur)



== neue Doppelspuren, Doppelspurinseln

Wir bitten Sie, unsere Anträge und Vorschläge in der Weiterbearbeitung des Sachplanes Verkehr, im Programmteil sowie in den Teilbereichen „Schiene“ und „Strassen“ zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag des Vorstandes des Vereins „Initiative Bodensee-S-Bahn“

Wolfgang Schreier  
Gründungsmitglied der IBSB  
Rothausstrasse 16  
8280 Kreuzlingen  
Tel 071 688 28 37  
E-Mail [wmschreier@bluewin.ch](mailto:wmschreier@bluewin.ch)

Paul Stopper  
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB  
Falmenstrasse 25  
8610 Uster  
Tel 044 940 74 74  
E-Mail [paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)

N. B. Das Blatt mit beiden Unterschrift wird von Paul Stopper separat per Post geschickt.

Kopie an:

- Bundesamt für Verkehr, Sektion Planung, 3003 Bern,  
Per E-Mail an: [sachplan.verkehr@bav.admin.ch](mailto:sachplan.verkehr@bav.admin.ch)