

Grenzstrasse 13, CH-8280 Kreuzlingen

Telefon 0041 52 740 28 27

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

www.bodensee-s-bahn.org

Kreuzlingen, 15. Januar 2018

Per E-Mail

Frau Bundesrätin Doris Leuthard

Eidgenössisches Departement für Umwelt,

Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die detaillierte Dokumentation zum geplanten Ausbau der Schweizer Bahninfrastruktur und die Möglichkeit, uns am Vernehmlassungsverfahren für den Ausbauschnitt 2030/35 mit einer Stellungnahme bis zum 15.1.2018 zu beteiligen.

Unsere grenzüberschreitende Initiative wurde von den regionalen Sektionen der Pro Bahn und der Verkehrsclubs rund um den Bodensee im Jahr 2004 gegründet und hat seither weitere juristische und natürliche Personen als Mitglieder aufgenommen. Wir sind ein ehrenamtlich tätiger sowie von Behörden und Wirtschaft unabhängiger Verein, der sich für einen attraktiveren Eisenbahnverkehr in der Bodenseeregion einsetzt. Die Basis ist die von der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) anerkannte Studie BODAN-RAIL 2020 (Liniennetz-Konzept und Link siehe Anhang 1).

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir befürworten ausserdem die Stellungnahme des VCS Schweiz zu diesem Punkt und ergänzen diesen mit folgendem Vorschlag:

Um die Ziele besser zu erreichen, befürworten wir eine koordinierte Gesamt-Verkehrs-Strategie für den Ausbau des Eisenbahn- und des Nationalstrassen-Netzes. Damit könnte die Priorität von einzelnen Projekten nach den Zielen für die Raumplanung, für den Umweltschutz, für die angemessenen Entwicklungschancen von Randregionen, den Auswirkungen auf das ganze Verkehrsnetz nebst dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Finanzierbarkeit besser und einheitlich evaluiert werden. In der heutigen Prioritätenliste für Eisenbahnprojekte hat ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Ausnahme einzelner Grossprojekte ein zu grosses Gewicht. Solche Strategien gibt es bisher erst für die Agglomerationsprogramme und die Verkehrsplanung in diversen Kantonen und Städten.

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus Schritts 2030/35 einverstanden?

Wir unterstützen die Stellungnahme des VCS Schweiz zu den Leitsätzen und ergänzen folgendes:

Grosser Nachholbedarf am Bodensee

2.1 Hohes Potential für mehr Eisenbahn-Fahrgäste in der Bodenseeregion

Die Bodenseeregion ist keine arme und dünn besiedelte Randregion, sondern schon heute und ohne den Kanton Zürich mit 2,5 Millionen Einwohnern (Anhang 2) eine der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Europas mit hoher Lebensqualität nach dem Motto: „Dort arbeiten, wo andere Urlaub machen.“ Eine nachhaltige Entwicklung dieser Region kann mit einer leistungsfähigeren Bahninfrastruktur wirksam gefördert werden. Das Potential aus Einheimischen und Touristen für mehr Eisenbahnfahrpassagiere ist überdurchschnittlich hoch. Am erfolgreichsten nutzt dieses Potential am Bodensee bisher das Land Vorarlberg. Es kann in anderen Regionen erst besser erschlossen werden, wenn die notwendigen Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur zügig nachgeholt werden. Um den Rückstand in Konkurrenz zu den Grossstadtregionen abzubauen muss ein Teufelskreis durchbrochen werden. Denn in den Grossstädten ist ein grösserer Teil des Verkehrs bereits auf der Eisenbahn und weitere Ausbauten der Infrastruktur sind dort mit einem günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis leichter zu rechtfertigen.

In den dicht besiedelten Randregionen ist der heutige Eisenbahnverkehr hingegen relativ klein und es dauert selbst bei überdurchschnittlichem Wachstum 10 bis 20 Jahre bis zur Auslastung einer verdoppelten Kapazität. Für gleiche Entwicklungschancen der Randregionen wie diejenigen der Grossstadtregionen ist deshalb - vergleichbar mit der NEAT - ein grösserer Teil der verfügbaren, finanziellen Mittel für den Nachholbedarf der Bahninfrastruktur notwendig.

2.2 Bahn-Infrastruktur in der Bodenseeregion ungenügend

Die Eisenbahn-Infrastruktur in der Bodenseeregion blieb seit dem vorletzten Jahrhundert ein Stiefkind der Grenzstaaten Deutschland, Österreich und der Schweiz. Es wurden nur die Bahnlinien in die grossen Städte damals schon mit Doppelspur gebaut. Die anderen Bahnlinien sind zum grössten Teil bis heute einspurig. Damit ist ein wichtiges Ziel für eine nachhaltigere Mobilität unerreichbar: einen substantiellen Teil des motorisierten Verkehrs von den Strassen auf die Schienen zu verlagern. Die heutige Kapazität der veralteten Einspurstrecke Radolfzell-Friedrichshafen ist mit einem Regionalzug im Stundentakt und einem Regionalexpress im Zweistundentakt bereits ausgelastet, d.h. mit nur eineinhalb Zügen pro Stunde und Richtung. Auf Einspurstrecken lässt sich der Fahrplan mit dem heutigen Stand der Technik, kurzen Abständen der Kreuzungsstationen und möglichst gleich schnell fahrenden Zügen bis zu einem Viertelstundentakt verdichten, d.h. 4 Züge pro Stunde und Richtung. Auf der Doppelspurstrecke Effretikon-Winterthur können hingegen ab 2019 im Zweiminutentakt bis zu 25 Züge pro Stunde und Richtung fahren. Deren Kapazität ist damit fast gleich gross wie die der 6-spurigen Autobahn A1 parallel dazu.

2.3 Die Bodenseeregion kommt bei allen Schweizer Eisenbahnprogrammen zu kurz

Im Ausbauschnitt AS 2035 sind für die Nordostschweiz (Kantone AI, AR, SG, SH, TG) nur 2 von 42 Projekten vorgesehen (Faktenblatt: Projekte und Nutzen, Seiten 1, 3 und 5: Projekt 12 „Weinfelden-Konstanz“ für 159 Mio. Fr und Projekt 17 „Frauenfeld-Wil“ für 24 Mio. Fr). Zusammen mit dem Güterverkehrsprojekt 5 für 49 Mio. Fr sind das 232 Mio. Fr oder 2.0 % des Budgets von 11'875

Mio. Fr. Das ist sehr wenig gemessen am Anteil der Schweizer Bevölkerung von 11,1 %, dem grossen, unerschlossenen öV-Potential und dem grossen Nachholbedarf bei der Bahninfrastruktur.

Die Investition pro Einwohner ist nicht der einzige, aber ein wichtiger Parameter für die Beurteilung eines Eisenbahnbauprogramms. Eine ungleiche Verteilung kann bei einzelnen Ausbausritten notwendig sein. Die Nordostschweiz wurde jedoch bei allen bisherigen Bundes-Kreditbeschlüssen seit 1990 und bei allen vom Bund bisher berücksichtigten Kreditbegehren für den Ausbau der Bahninfrastruktur in den nächsten Jahrzehnten stark benachteiligt (Anhang 3).

Bei den Kreditbeschlüssen über total 34'857 Mio. Fr für NEAT, HGV-A, 4mK, ZEB und STEP AS 2025 erhielt die Nordostschweiz einen Anteil von 3.2 % (Erläuternder Bericht Seiten 92-95). Die Interessen der Ostschweiz kamen insbesondere beim NEAT-Beschluss zu kurz.

Die regionale Verteilung der Kreditbegehren für die Programme STEP AS 2035, STEP 1. DS, STEP 2. DS und den Eisenbahnprojekten aus dem Infrastruktur-Programm mit Investitionen von 52'350 Mio. Fr ergibt für die Nordostschweiz (AI, AR, SG, SH, TG) 1'576 Mio. Fr. Dieser Anteil entspricht ebenfalls nur 3,0 % der Investitionen für die ganze Schweiz (Erläuternder Bericht Seiten 92-95).

Die STEP-Projekte der 1. und 2. Dringlichkeitsstufe mit Gesamtkosten von 40'475 Mio. Fr nach dem Jahr 2035 könnten mit dem heutigen Budget von 11'875 Mio. Fr pro Jahrzehnt erst bis zum Jahr 2069 realisiert werden und die nicht enthaltenen Projekte noch später.

3. Welche der beiden Varianten bevorzugen Sie? Weshalb?

Wir befürworten die Stellungnahme des VCS Schweiz.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbausritt 2030 bzw. 2035 einverstanden?

Wir befürworten die Stellungnahme des VCS Schweiz und ergänzen diese wie folgt.

Wichtigstes und zusätzliches Ausbauprojekt

4.2 Brüttenertunnel und mitbetroffene Bauwerke

Wir unterstützen die Stellungnahme des VCS Schweiz und ergänzen diese wie folgt:

Die 9,5 km lange Neubaustrecke des „Brüttener Tunnel-Systems“ beansprucht mit 2'800 Mio. Franken gemäss dem Erläuternden Bericht Seite 91 fast ein Viertel der Gesamtkosten für STEP AS 2035. Mit den 11'875 Mio. Fr, welche für die 10 Jahre 2026 – 2035 budgetiert sind, könnten nur 40 km so aufwendig gebaut werden. Solche Neubauprojekte wie auch der Zimmerbergtunnel II verzögern oder verhindern den notwendigen Ausbau der Engpässe Winterthur-St. Gallen, der einspurigen Hauptlinien in der Nordost-Schweiz und vieler anderer Bahnlinien auf den weiteren 5000 km des Schweizer Eisenbahnnetzes.

Jeder Kilometer des Brüttener Tunnels kostet knapp 300 Mio. Fr. Das sind 130 % mehr als für den neuen und ebenfalls doppelspurigen Bötzberrgtunnel und 50 % mehr als für den Komplettausbau des Lötschbergbasistunnels.

Deshalb ist für Konsenslösungen vor der Botschaft an das Bundesparlament eine öffentliche Diskussion der Alternativen und Fakten über die grössten, umstrittenen Projekte sinnvoll.

Das ist im Verkehrsdreieck Bassersdorf-Effretikon-Wallisellen besonders wichtig, weil in diesem kleinen Gebiet nebst dem Brüttener Tunnel auch noch die Autobahn-Spange Zürich-Nord – Brüttisellen-Ost, die Verlängerung der Glattalbahn Kloten-Bassersdorf-Dietlikon-Dübendorf sowie diverse kleinere Strassenbauten geplant sind.

Es fehlen bisher überzeugende Antworten auf folgende Fragen:

- Mit welchem finanziellen Aufwand kann die bestehende Doppelspur-Strecke Effretikon-Winterthur auf 4 Geleise ausgebaut werden? Je ein Geleise beidseits der bestehenden Doppelspur, damit eine Trennung zwischen schnellem Personenverkehr (Mitte) und langsamerem Regional- und Güterverkehr (aussenliegende Geleise) möglich ist (siehe Plan Anhang 4).
- Wie lang ist die Fahrzeit der Schnellzüge auf der Neubau- und auf der Ausbau-Strecke mit realistischen Annahmen?
- Welche Betriebs- und Unterhalts-**Mehr**kosten sind beim Tunnelsystem gegenüber der oberirdischen Lösung zu erwarten?
- Wieviel elektrische Energie erfordert der Betrieb für die Neubau-Strecke pro Jahr und wieviel für die Ausbau-Strecke (höherer Luftwiderstand im Tunnel bei hohen Geschwindigkeiten)?
- Welcher Aufwand an Grauer Energie ist bei den beiden Bauvarianten zu erwarten und welche CO₂- und weitere Schadstoff-Belastungen?
- Wo und wie gross ist der Flächenverbrauch von jeder der beiden Lösungen?
- Welche Vor- und Nachteile hat der Ausbau gegenüber dem Tunnel-Neubau?
- Wie und mit welchen Kosten kann die Kapazität ohne Abstriche am S-Bahn-, Schnell- und Güterzug-Fahrplan auf der bestehenden, 86 km langen Strecke Zürich – St. Gallen im erforderlichen Umfang erhöht werden durch Massnahmen wie sie in ähnlicher Weise auf der Strecke Effretikon – Winterthur zur Reduktion der Zugfolgezeit auf 2 Minuten ab 2019 geplant sind (entsprechend 50 % mehr Kapazität gegenüber den heutigen 3 Minuten).
- Mit welchen Massnahmen kann die Fahrzeit der Schnellzüge auf der 86 km langen Strecke Zürich – Flughafen – St. Gallen um ca. 6 Minuten gekürzt werden – ohne die wenigen Minuten Fahrzeit, welche durch den Brüttener Tunnel gespart werden?

4.2 Ostschweizer Spange Chur – Konstanz – Singen – Schaffhausen – Basel

Die verlängerte Ostschweizer Spange Chur-Singen-Basel zwischen dem Alpenrheintal und dem Oberrheintal Basel-Frankfurt ist für die Bodenseeregion das wichtigste Eisenbahnprojekt. Es entlastet ausserdem die Eisenbahn- und die Nationalstrassenachse Sargans-Zürich-Basel (Strassenbelastungen siehe Anhang 5). Diese Spange zwischen den Grossstadregionen Stuttgart und Zürich ist diejenige Ost-West-Eisenbahnachse, welche sich in den nächsten Jahrzehnten am günstigsten durchgehend auf Doppelspur mit bis zur fünffachen Kapazität gegenüber heute ausbauen lässt. Das ermöglicht in dieser zum grossen Teil dicht besiedelten Region IRE Züge im Halbstundentakt, S-Bahnen im Viertelstundentakt und mehr Güterzüge. Ausserdem sind mehr Umleitungen während den häufigeren, geplanten und ungeplanten Streckensperrungen möglich, um die an vielen Engpässen kritische Betriebs-Flexibilität, Betriebs-Stabilität und Betriebs-Sicherheit auf einem grossen Teil des Schweizer Eisenbahnnetzes zu verbessern.

4.2.1 Eisenbahnangebot konkurrenzfähig machen

Die Eisenbahn hat heute im Alpenrheintal und am Bodensee kein konkurrenzfähiges Angebot auf der Strecke Chur-Konstanz und nur noch einen marginalen Verkehrsanteil im Vergleich zur Strasse: In Rorschach muss 19 Minuten auf die S-Bahn gewartet und dann in Romanshorn und Kreuzlingen erneut umgestiegen werden. Der heute geplante, 20 km lange Umweg mit dem REX über die 270 m höher gelegene Stadt St. Gallen dauert 20 Minuten länger und erfordert eine Spitzkehre oder Umsteigen (Anhang 6). Die folgende Tabelle enthält die heutigen, geplanten und möglichen Fahrzeiten sowie die mittleren Geschwindigkeiten mit der Bahn und mit dem Auto:

Ostschweizer Spange: Fahrzeiten und mittlere Geschwindigkeiten Chur-Konstanz

Gemäss heutigen, geplanten und möglichen Fahrplänen

Bahnfahrstrecke 126,6 km

| Verbindung via | Umstiege | Fahrzeit | km/h | Bemerkungen |
|----------------------------|----------|----------------|--------------|-------------------------------------|
| Rorschach-Kreuzlingen | 3 | 141 Min. | 53,9 | Mit REX und S-Bahn heute |
| Optimale Anschlüsse | 3 | 127 Min. | 59,8 | Mit REX und S-Bahn |
| Umweg St. Gallen | 1 | 143 Min. | 53,1 | Mit REX und RE heute |
| Optimaler Anschluss | 1 | 121 Min. | 62,8 | Mit REX und RE |
| Direkt | 0 | 84 Min. | 90,0 | Ausbau und Fahrplan optimal |
| Fahrzeit-Einsparung | | 37 Min. | | ohne Umweg via St. Gallen |
| | | | | |
| Autofahrzeit TCS | 0 | 91 Min. | 85,7 | Auf bestehenden Strassen |
| Autofahrzeit TCS | 0 | 76 Min. | 102,6 | Mit geplantem Strassenausbau |

Die Eisenbahnlinie durch das Alpenrheintal und dem Bodensee entlang darf für eine nachhaltigere Mobilität nicht für weitere Jahrzehnte über weite Strecken einspurig bleiben während ein grosser Teil der Autobahnen auf dieser Verkehrsachse zusätzlich zu den 2-spurigen Hauptstrassen bereits 4 Fahrspuren hat.

Ein attraktiverer Fahrplan auf dieser Bahnachse erfordert einen schrittweisen und zügigeren Ausbau auf Doppelspur. Es braucht insbesondere mehr Kapazität auf der Strecke Rorschach-Konstanz für neue IRE Züge St. Margrethen-Konstanz und einen S-Bahn-Viertelstundentakt Konstanz –Rorschach - (St. Gallen).

4.2.3 Bisheriger und geplanter Ausbau

Im Jahr 1990 hat der Bundesrat in seiner Botschaft für die Alpentransit-Beschlüsse die Ostschweizer Spange vorgeschlagen und beabsichtigte in einer Zusatzbotschaft, die einseitige Verteilung der finanziellen Mittel für die Eisenbahn-Infrastruktur auszugleichen. Dazu ist es nicht gekommen und von den bewilligten Krediten wurden auch in den folgenden Botschaften nur die Einspurstrecken ertüchtigt und erst wenige Kilometer auf Doppelspur ausgebaut. Von den Forderungen in den Studien „Zu(g)kunft Graubünden“ (Anhang 7 mit Link) und „BODAN-RAIL 2020“ aus dem Jahr 2001 sowie im „BODEX“-Bericht von 2008 (Anhang 8 mit Link) ist bisher nur ein Teil umgesetzt. Erst im Jahr 2013 hat der Ständerat das Engagement der St. Galler Kollegin und ihrem Kollegen für die Ostschweizer Spange unterstützt: Das Projekt „Kapazitätsausbau St. Gallen-Chur“ für 180 Mio. Fr wurde zusätzlich in den Ausbauschrift AS 2025 übernommen. Dieses Projekt ist mit der FABI-Abstimmung im Jahr 2014 beschlossen worden.

Die untenstehende Tabelle zeigt den heutigen und den beschlossenen Ausbaustand:

Ostschweizer Spange: Streckenlängen Chur-Singen-Basel

gemäss Eisenbahnatlas Deutschland 2014 und Eisenbahnatlas Schweiz 2012

| Strecke | Länge | Einspurig | Bemerkungen |
|-----------------------|-----------------|-----------------|--|
| Chur-Sargans | 25,7 km | 0 km | |
| Sargans-Rorschach | 65,0 km | 42,2 km | STEP AS2025: Neugrüt-Buchs berücksichtigt STEP 1. DS: Weitere Ausbauten geplant |
| Rorschach-Konstanz | 35,9 km | 35,9 km | Keine Ausbauten auf Doppelspur geplant |
| Chur-Konstanz | 126,6 km | 78,1 km | |
| Konstanz-Singen-Basel | 144,3 km | 22,7 km | Keine Ausbauten auf Doppelspur geplant |
| Chur-Basel | 270,9 km | 100,8 km | 37,2 % der Strecke ist noch einspurig |

Zum Bahn-Y im Raum Chur-St. Gallen/Konstanz fehlen bisher insbesondere weitere Ausbauplanungen für den Ast Rorschach-Konstanz. Die Kapazitäten dieser Einspurstrecke sind schon mit den Fahrplänen für den Ausbauschritt AS 2025 ausgelastet (Fahrpläne ZEB & STEP 2025, Stand 08.2014, für Fern- & Regionalverkehr Region Ostschweiz sowie Güterverkehr Schweiz für HVZ Hauptverkehrszeit).

Die Verlängerung der Ostschweizer Spange Konstanz-Singen-Basel über die zum grössten Teil doppelspurige Hochrheinbahn ist seit 2011 in Baden-Württemberg und in der Schweiz in Planung. Die Strecke Schaffhausen-Erzingen ist inzwischen bereits auf Doppelspur ausgebaut und elektrifiziert. Die Strecke Erzingen-Basel Bad. Bahnhof muss noch elektrifiziert und ertüchtigt werden. Der Schweizer Beitrag wurde für den Ausbauschritt AS 2025 nicht berücksichtigt und ist auch in STEP AS 2030/35 noch nicht vollständig budgetiert.

Es ist zu prüfen, wie sich die Engpässe auf den eingleisigen Bahnstrecken schrittweise für die gewünschten Angebote beseitigen lassen: Reduktion der Zugfolgezeiten bis zum Minimum von 2 Minuten, weitere Kreuzungsstationen oder Doppelspurinseln bis zur durchgehenden Doppelspur.

Vorschläge für Angebotsverbesserungen auf der Ostschweizer Spange bis zum Jahr 2030/35 gemäss untenstehenden Absätzen 4.3 bis 4.9.

Projekte in der Region I - Ostschweiz für den Ausbauschritt 2030/35

Wir befürworten die vom VCS Schweiz vorgeschlagenen Projekte und ergänzen diese mit folgenden Angebotsverbesserungen. Würden Sie diese bitte für den Ausbauschritt 2030/35 vorsehen:

4.3 IR Stundentakt Chur-Konstanz ohne Umweg via St. Gallen (BODEX)

Der stündliche Regional-Express St. Margrethen – Konstanz wurde von der Region Ostschweiz (AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG) 2014 gefordert. Dieser ist aber weder im AS 2030 oder AS 2035 noch im STEP 1. oder 2. Dringlichkeit enthalten, obwohl die Nordost-Schweizer Kantone im Jahr 2014 dieses und weitere, neue Angebote besonders zurückhaltend und kostensparend gefordert hatten. Dieses Angebot ist zuerst mit Umsteigen in St. Margrethen und schnellen S-Bahn-Zügen St. Margrethen – Konstanz zu erreichen und kann in einem nächsten Schritt mit einer Flügelung der IR-Züge in St. Margrethen umsteigefrei bis Konstanz ermöglicht werden. Das ist nur mit einem Ausbau der bereits ausgelasteten, einspurigen Seelinie Rorschach-Konstanz mit Doppelspurinseln und Bahnhofausbauten machbar (Anhang 8 mit Link).

4.4 IRE Stundentakt Karlsruhe – Singen – Konstanz – Chur

Der erfolgreiche Schwarzwaldexpress Karlsruhe-Konstanz ist nach Chur zu verlängern, so dass speziell die grossen Tourismus-Regionen an dieser Strecke direkt miteinander verbunden werden (vergl. vorgängiges Kapitel 5.1 über den BODEX).

4.5 IR Stundentakt St. Gallen – Konstanz – Singen – Schaffhausen – Basel

Der neue Regional-Express St. Gallen – Konstanz verkehrt ab 2019 stündlich und ist mit RE- statt S-Bahn-Kompositionen nach Basel zu verlängern. Sobald es die Fahrgastzahlen rechtfertigen, ist dieses Angebot auf dieser Strecke teilweise oder ganz auf einen Halbstundentakt zu verdichten.

Die für dieses Angebot notwendigen Ausbauten der Hochrheinstraße Erzingen – Basel sind gemäss Erläuterndem Bericht auf Seite 24/25 im Kapitel 2.1.8.6 enthalten, fehlen aber auf Seite 90 im Tabellen-Anhang 4 für die STEP-Programme AS 2030 & AS 2035.

4.6 S-Bahn Halbstundentakt Singen – Basel SBB

Ein Stundentakt mit Verdichtung in den Stosszeiten wird heute von der DB zwischen Basel Bad. Bahnhof und Lauchringen mit Dieseltriebzügen gefahren. Dieses Angebot ist nach dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn bis Basel SBB und Erzingen durchzubinden sowie auf einen Halbstundentakt zu verdichten. Die Strecke Erzingen – Singen ist bereits elektrifiziert und auf Doppelspur ausgebaut. Auf dieser Strecke fährt die Schaffhauser S-Bahn bereits im Halbstundentakt.

4.7 EC im Stundentakt Zürich – St. Gallen – Bregenz – Lindau – München

Der EC Zürich-München sollte ab 2020 wie der EC Zürich-Stuttgart ab 2018 vom Zweistunden- auf den Stundentakt verdichtet werden. Als erster Schritt ist ein IC Zürich-Flughafen-St. Gallen-Bregenz-Lindau für die vielen Einwohner im Osten und in der Mitte der Bodenseeregion sowie im Alpenrheintal sinnvoll. Dieses Angebot ist bei der SBB bereits in Planung und sollte vom Bund übernommen werden. Dieser EC verbessert nicht nur das Angebot nach München sondern auch nach Friedrichshafen, Ulm, Nürnberg, Leipzig, Dresden, Berlin, Prag und Warschau.

4.8 S-Bahn im Halbstundentakt St. Gallen – Rorschach – Radolfzell

Wenn die Kapazität für die Ostschweizer Spange auf der Strecke Rorschach-Konstanz mit dem ersten Ausbauschritt genügend vergrössert wird, kann mit einem kleinen Umweg und einer Spitzkehre in Rorschach eine neue S-Bahn im Halbstundentakt auf der Strecke St. Gallen – Rorschach – Konstanz – Radolfzell oder Singen fahren. Die Kapazität auf der Doppelspurstrecke Rorschach – St. Gallen sollte heute gross genug sein für eine schnelle S-Bahn ohne Halt zwischen St. Gallen und Rorschach. Dieses Angebot hat folgende Vorteile:

- Es sind von St. Gallen ohne Umsteigen alle Orte am Bodensee zwischen Rorschach und Romanshorn erreichbar.
- Die Fahrzeit ist etwa gleich lang wie heute mit dem Schnellbus St. Gallen – Arbon aber das Verspätungsrisiko kleiner als mit dem Bus wegen der Staus auf der Strasse.
- Das S-Bahn-Angebot auf der Seelinie wird mit den bestehenden S-Bahnen im Halbstundentakt zum Viertelstundentakt ausgebaut, wie das für immer mehr Strecken durch dicht besiedelte Regionen bereits realisiert oder geplant ist: auf 19 Strecken allein im STEP AS 2035. Diese Verdichtung ist auf der Strecke Romanshorn-Radolfzell bereits im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz enthalten aber noch nicht im STEP-Programm des Bundes ab AS 2025.

- Dieses neue Angebot kann die geplante S-Bahn St. Gallen-Wittenbach-Arbon im Halbstundentakt ersetzen, welche von der Region Ostschweiz (AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG) 2014 beantragt und im STEP 2. Dringlichkeit mit 135 Mio. Fr als SOB-Projekt berücksichtigt wurde (BAV-Bericht Seiten 74 & 93). Für die beiden S-Bahnen nach Arbon und Romanshorn im Halbstundentakt sowie den Schnellzug St. Gallen-Konstanz im Stundentakt ist die Strecke St. Fiden-Wittenbach mit der 3,5 km langen Einspurstrecke und dem 1,5 km langen Rosenbergstunnel ein Engpass. Ein Viertelstundentakt der S-Bahn Romanshorn-St. Gallen oder ein Halbstundentakt des IR St. Gallen-Konstanz wäre nicht mehr möglich. Ein Ausbau auf Doppelspur St. Fiden-Wittenbach erfordert einen zweiten Tunnel und wegen der ungünstigen Topografie einen hohen Aufwand für den Ausbau der restlichen, 2 km langen Strecke.
- Die geplanten Investitionen für die Neubaustrecke Wittenbach-Arbon könnten eingespart und für den Ausbau der Strecke Rorschach-Romanshorn verwendet werden, der auch für die Ostschweizer Spange notwendig ist.

4.9 S-Bahn-Halbstundentakt St. Margrethen – Bregenz und Feldkirch – Buchs

Diese beiden Angebote sind Teil des Eisenbahnkonzepts **S-Bahn FL.A.CH** der drei Staaten Liechtenstein, Österreich und der Schweiz auf den Bahnstrecken St. Margrethen – Bregenz – Feldkirch – Buchs – Sargans/St. Margrethen. Dieses Konzept ist das zentrale Bindeglied zwischen der S-Bahn St. Gallen und der S-Bahn Vorarlberg. Die S-Bahn verkehrt heute schon auf der Strecke Feldkirch – Bregenz im Halbstundentakt und auf der Strecke Bregenz – St. Margrethen im Stundentakt. Auf der durchgehend einspurigen Strecke Buchs – Feldkirch ist kein Taktangebot möglich. Es fahren heute an Werktagen nur 8 S-Bahnen pro Richtung. Im April 2014 musste Liechtenstein die Arbeiten für das Projekt FL.A.CH sistieren, weil Österreich ein früheres Finanzierungsangebot zurückgezogen hatte. Eine höhere, finanzielle Beteiligung ist für Liechtenstein politisch schwierig. Die nur 38'000 Einwohner sind zwar wohlhabend, aber der grösste Teil fährt trotz einem attraktiven Busangebot bisher meistens mit dem eigenen Auto. Deshalb ist es eine grosse Herausforderung, die notwendige Volksabstimmung in Liechtenstein zu gewinnen. Ohne politisches Engagement der Schweiz und Vorarlberg in Österreich, notfalls mit einem kleinen Finanzbeitrag, ist diese ärgerliche Patt-Situation schwer lösbar. Die Schweizer Hauptstadt Bern ist nur 250 km von Feldkirch entfernt, Österreichs Hauptstadt Wien hingegen 630 km. Umgekehrt proportional zu diesen Entfernungen ist in Österreich im Vergleich zur Schweiz das Interesse am Ausbau der Bahnlinie Feldkirch – Buchs.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden? Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir befürworten für beide Punkte die Stellungnahme des VCS Schweiz.

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Wir unterstützen die Stellungnahme des VCS Schweiz.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Wir unterstützen die Stellungnahme des VCS Schweiz und ergänzen diese für folgende Angebotsverbesserungen in den künftigen STEP-Planungen für die 1. Dringlichkeits-Stufe:

8.1 RE Regional-Express im Stundentakt zwischen Mittelzentren

Die grossen Zentren der Schweiz sind zum Teil bereits im Viertelstundentakt durch IC- und IR-Züge miteinander verbunden. Zwischen einem grossen Teil der Mittelzentren verkehren hingegen auf den meist einspurigen Bahnstrecken nur S-Bahnen mit Halt an allen Stationen im Stunden- oder Halbstunden-Takt. Mit RE-Zügen zwischen den Mittelzentren wird nicht nur mehr Verkehr von der Strasse auf die Eisenbahn verlagert, sondern es werden auch umfahrene Knotenbahnhöfe inklusive Zufahrten entlastet. In der Ostschweiz ist der erfolgreiche VAE Voralpenexpress St. Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau ein gutes Vorbild für ein attraktives und umsteigefreies Angebot für Pendler und Touristen auf einer längeren, ausgebauten und einspurigen Strecke.

8.1.1 RE Winterthur-Etzwilen-Kreuzlingen-Hafen/Singen:

Der Fahrplan aus dem Grossraum Zürich-Winterthur in die Tourismus-Region Untersee-Bodensee lässt sich mit diesem Angebot verbessern. Das gilt auch für Pendler auf dieser Achse. Es verkehren ab Winterthur nach Stein am Rhein und entlang des Untersees nur S-Bahnen mit Halt auf allen Stationen und zudem muss in Stein am Rhein mit mehr oder weniger langen Aufenthalten immer umgestiegen werden. Stündliche REs (Zürich-) Winterthur – Stein am Rhein – Kreuzlingen-Hafen wären eine sinnvolle Ergänzung.

Die Strecke Etzwilen-Singen, heute erfolgreiche Museumsbahn, könnte reaktiviert werden und eine neue und attraktive Verbindung in das Mittelzentrum Singen und in den Hegau schaffen.

8.1.2 RE Konstanz – Weinfelden – Wil – Wattwil – Nesslau/Linth/Rapperswil:

In den Kantonen Thurgau und St. Gallen werden heute diverse Bahnlinien nur als isolierte Regionallinien betrieben werden (u.a. Kreuzlingen – Weinfelden, Weinfelden - Wil/SG, Wil/SG – Nesslau). Es muss für längere Fahrten mehrmals umgestiegen werden. Die S-Bahnen halten zudem an allen Stationen. Rasche, attraktive und umsteigefreie Bahnverbindungen zwischen dem westlichen Bodensee und dem Toggenburg, dem Glarner Land oder dem Zürichsee werden heute nicht angeboten.

8.1.3 RE Weinfelden – Frauenfeld – Winterthur – Bülach – Koblenz – Rheinfelden – Basel

Dieses Angebot vernetzt mehrere Mittelzentren miteinander und entlastet Zürich, den Schweizer Bahnknoten mit dem dichtesten Verkehr, und seine Zufahrten.

8.2 IR Halbstundentakt Zürich – Frauenfeld – Konstanz mit Seerückentunnel beschleunigen und Kapazität erhöhen:

Der Seerückentunnel zwischen Tägerwil und Märstetten ist eine attraktive Alternative zum weiteren Ausbau der zum grössten Teil noch einspurigen, bestehenden Bahnlinie über den Seerücken auf Doppelspur. Mit dem Seerückentunnel lassen sich die Fahrzeiten von Konstanz nach Frauenfeld, Winterthur und Zürich um 19 Minuten verkürzen und gleichzeitig die Kapazität zwischen Konstanz und Thurtal verdoppeln. Die Kapazität der bestehenden Bahnlinie ist mit den schon für AS

2025 beschlossenen und für AS 2035 vorgesehenen Ausbauten auf einen IR im Halbstundentakt und eine S-Bahn im Stundentakt beschränkt. Zusätzliche Angebote für mehr Regional-, Fern-, Güter- und Umwegverkehr auf der Eisenbahn zur besseren Anbindung der Region Kreuzlingen-Konstanz mit weit über 100'000 Einwohnern an das übrige Schweizer Eisenbahnnetz sind nicht mehr möglich.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge für den grossen Nachholbedarf der Nordostschweiz in Bezug auf das heutige Angebot, die Bahninfrastruktur und den Bevölkerungsanteil bei den STEP-Programmen AS 2030, AS 2035, 1. DS und 2. DS angemessen zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für eine wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und sind gespannt auf die Ergebnisse im Vernehmlassungsverfahren.

Mit freundlichen Grüssen

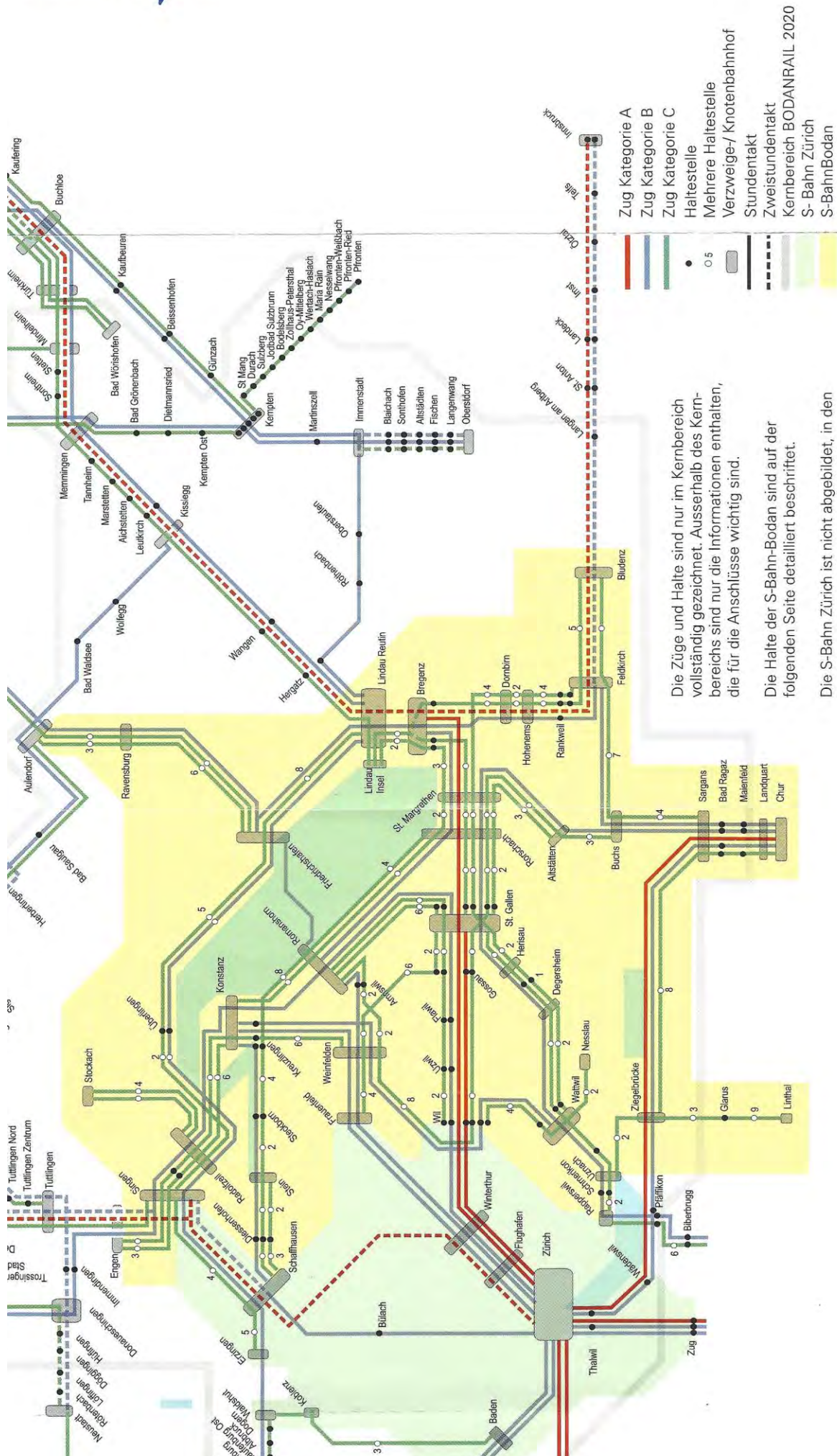


Wolfgang Schreier
Co-Präsident des Vereins
Initiative Bodensee-S-Bahn
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel. 0041 71 6882837, E-Mail:
wmschreier@bluewin.ch
www.bodensee-s-bahn.org

Anhänge Seiten 10 - 17

- Anhang 1: Liniennetz-Konzept August 2001 BODAN-RAIL 2020
<http://www.bodenseekonferenz.org/bodan-rail>
- Anhang 2: Bevölkerung Bodenseeregion und Ostschweiz
- Anhang 3: Beschlüsse & Begehren für Investitionen Schweizer Bahninfrastruktur 1998 – 2017
- Anhang 4: Situationsplan „Ausbau Zürich-Winterthur, Brüttenertunnel versus Vierspur“
- Anhang 5: Verkehrsbelastungskarte für Schweizer Nationalstrassen-Netz 2014
- Anhang 6: Reisezeiten im Bahndreieck Romanshorn-St. Gallen-Rorschach
- Anhang 7: Arbeitsbericht „Zu(g)kunft Graubünden“ vom Juli 2001:
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/aev/oev/projekte/bahnzukunft/zugkunft/Seiten/default.aspx>
- Anhang 8: BODEX-Bericht der Kantone GR, TG, SH vom September 2008;
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/aev/oev/projekte/bahnzukunft/bodex/Seiten/default.aspx>

Anhang 1



Die Züge und Halte sind nur im Kernbereich vollständig gezeichnet. Ausserhalb des Kernbereichs sind nur die Informationen enthalten, die für die Anschlüsse wichtig sind.

Die Halte der S-Bahn-Bodan sind auf der folgenden Seite detailliert beschriftet.

Die S-Bahn Zürich ist nicht abgebildet, in den Modellrechnungen jedoch berücksichtigt.

Linienetzkonzept August 2001
BODAN-RAIL 2020

Anhang 2

Bevölkerung Bodenseeregion und Ostschweiz in Millionen (IBK Statistik 2015)

| Kanton | Bevölkerung | Anteile | Anteile CH |
|--------------------------------|--------------|-------------|--------------|
| SH | 0,079 | | 1,0% |
| TG | 0,267 | | 3,2% |
| SG | 0,499 | | 6,0% |
| AR | 0,055 | | 0,7% |
| AI | 0,016 | | 0,2% |
| Nordostschweiz exkl. ZH | 0,916 | | 11,1% |
| ZH | 1,466 | | 17,7% |
| Nordostschweiz inkl. ZH | 2,382 | | 28,8% |
| | | | |
| Nordostschweiz exkl. ZH | 0,916 | | 11,1% |
| GR | 0,196 | | 2,4% |
| GL | 0,040 | | 0,5% |
| Ostschweiz exkl. ZH | 1,152 | | 13,9% |
| ZH | 1,466 | | 17,7% |
| Ostschweiz inkl. ZH | 2,618 | | 31,6% |
| | | | |
| Schweiz Total | 8,282 | | 100% |
| | | | |
| Bodenseeregion | | | |
| Nordostschweiz exkl. ZH | 0,916 | 59% | 11,1% |
| | | | |
| Deutschland | 1,202 | 30% | 14,5% |
| Vorarlberg | 0,385 | 10% | 4,6% |
| Liechtenstein | 0,038 | 1% | 0,5% |
| Nachbarländer total | 1,625 | 41% | 19,6% |
| | | | |
| Bodensee total exkl. ZH | 2,541 | 100% | 30,7% |
| ZH | 1,466 | | 17,7% |
| Bodensee total inkl. ZH | 4,007 | | 48,4% |

IBK-171117-Bevölkerung-Bodenseeregion-2015-Tabelle.xlsx

Anhang 3

Investitionen Schweizer Bahninfrastruktur: Beschlüsse & Begehren 1998 - Mai 2017

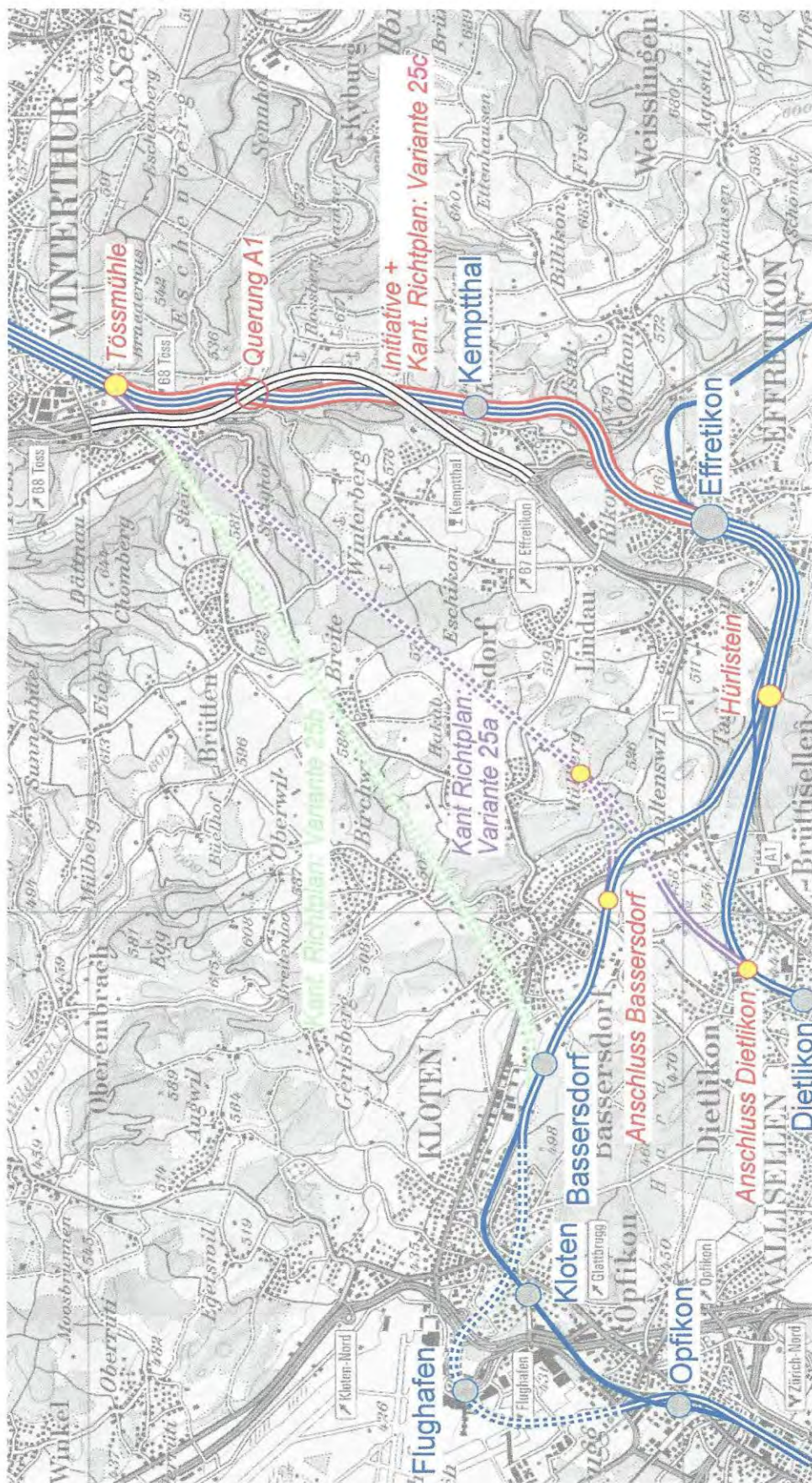
Auszug BAV-Bericht vom 29.9.2017 für AS 2035, Anlage 4, Seite 92-95

| Programme in Mio. Fr | Total Schweiz | Ostschweiz | | | | NO-Schweiz | | | | Region ZH | Region ZH + Ostschweiz |
|----------------------------------|------------------|------------|----|----|--------------|------------|----|--------------|--|--------------|---------------------------|
| | | AI | AR | GL | GR | AI | AR | SG | | | |
| | | SG SH TG | | | | SH TG | | | | | |
| NEAT | 19100 | | | | 312 | | | 0 | | 0 | 312 |
| HGV-A | 1090 | | | | 419 | | | 419 | | 100 | 519 |
| 4mK | 990 | | | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 |
| ZEB | 4971 | | | | 228 | | | 228 | | 573 | 801 |
| STEP AS 2025 | 6400 | | | | 514 | | | 394 | | 0 | 514 |
| IF dringl. Projekte | 1244 | | | | 0 | | | 0 | | 400 | 400 |
| IF A-Projekte 1. Gen. | 646 | | | | 52 | | | 52 | | 338 | 390 |
| IF A-Projekte 2. Gen. | 416 | | | | 35 | | | 35 | | 52 | 87 |
| Kreditbeschlüsse total | 34857 | | | | 1560 | | | 1128 | | 1463 | 3023 |
| Anteile | 100% | | | | 4,4% | | | 3,2% | | 4,2% | 8,6% |
| STEP AS 2035 | 11875 | | | | 442 | | | 232 | | 4175 | 4617 |
| Anteile Kreditbegehren | 100% | | | | 3,7% | | | 2,0% | | 35,2% | 38,9% |
| STEP AS 2035 | 11875 | | | | 442 | | | 232 | | 4175 | 4617 |
| STEP 1. DS | 27910 | | | | 1386 | | | 984 | | 1535 | 2921 |
| STEP 2. DS | 12565 | | | | 746 | | | 360 | | 0 | 746 |
| Kreditbegehren total | 52350 | | | | 2574 | | | 1576 | | 5710 | 8284 |
| Anteile | 100% | | | | 4,9% | | | 3,0% | | 10,9% | 15,8% |
| Begehren & Beschlüsse | 87207 | | | | 4134 | | | 2704 | | 7173 | 11327 |
| Total Anteile | 100% | | | | 4,7% | | | 3,1% | | 8,2% | 13,0% |
| Bevölkerung Mio. | 8,282 | | | | 1,152 | | | 0,916 | | 1,466 | 2,618 |
| Bevölkerungsanteil | 100% | | | | 13,9% | | | 11,1% | | 17,7% | 31,6% |

Genehmigte Kreditbeschlüsse und -begehren indikativ wegen unterschiedlicher Preisstände
Fehler durch unzulässige Aufsummierungen infolge Rundungen & Doppelzählungen vorbehalten

BAV-171201-Investitionen-Schweizer-Bahninfrastruktur-Stand-Mai-2017.xlsx

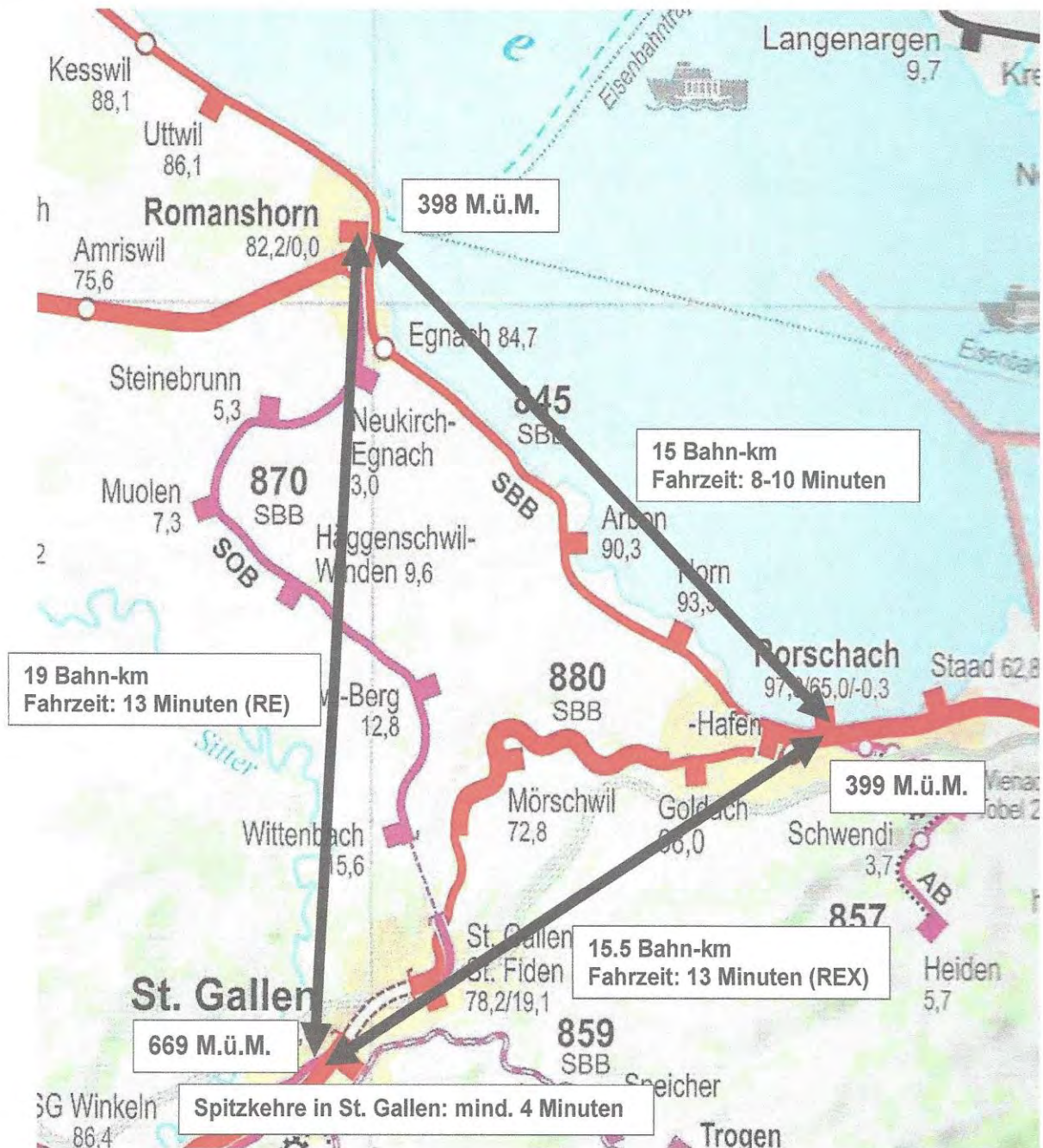
Ausbau Zürich-Winterthur, Brüttenertunnel versus Vierspur



Brüttenertunnel - 180113 - Tunnel - versus - Vierspur - a.jpg

Anhang 6

Reisezeiten im Bahndreieck Romanshorn – St. Gallen – Rorschach



Reisezeiten:

| | |
|--|----------------|
| Rorschach – Arbon – Romanshorn (RE) | 8 – 10 Minuten |
| Rorschach – St. Gallen – Romanshorn (REX/RE) | 30 Minuten |

BODEX - 170405-Umweg-via-St-Gallen-Fahrzeiten-Distanzen-Höhen-a.jpg

05. April 2017/Stp

Anhang 7



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

Abteilung öffentlicher Verkehr

GR-011600-Zugkunft - Graubünden - PS-2001.ipz

Zu(g)kunft Graubünden



Juli 2001

Paul Stopper, dipl. Bauing. ETHZ / Verkehrsplaner
Falmenstrasse 25
8610 Uster

Tel. 01 940 74 74
Fax 01 940 91 00
E-Mail paul@stopper.ch

Anhang B

BODEX-Bericht-2008-GR-TG-SH-Titelblatt-a.jpg

KANTONE GRAUBÜNDEN, THURGAU, SCHAFFHAUSEN

BODEX

BAHNVERBINDUNG

SCHAFFHAUSEN / SINGEN - KONSTANZ - CHUR

INFRAS



Schlussbericht

Zürich, 18. September 2008

Matthias Lebküchner, Urs Ambühl

INFRAS

BINZSTRASSE 23
POSTFACH
CH-8045 ZÜRICH
T +41 44 205 95 95
F +41 44 205 95 99
ZUERICH@INFRAS.CH

MÜHLEMATTSTRASSE 45
CH-3007 BERN

WWW.INFRAS.CH