

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

Kreuzlingen, 15. Dezember 2020

Per E-Mail an sachplanverkehr@are.admin.ch
Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Bundesplanungen
3003 B e r n

Anhörung Entwurf Sachplan Verkehr, Teil Programm Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns im Rahmen der Anhörung Entwurf Sachplan Verkehr, Teil Programm, mit einer Stellungnahme zu äussern.

Wir danken Ihnen für die ausgezeichnete Planungsarbeit in diesem Entwurf und dafür, dass Sie die Verbesserungsvorschläge der „IBK Internationale Bodensee Konferenz“ vom 5.7.2011 zum Raumkonzept Schweiz für die Grenzregionen ausserhalb der Schweizer Staatsgrenze zum grossen Teil übernommen haben.

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

Aus unserer Stellungnahme vom 17.11.2020 für die Anhörung zu den „Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)“ haben wir den Antrag 1 für die gemeinsame und koordinierte Planung der Nationalstrassen und der Bahninfrastruktur des Schweizer Eisenbahnnetzes als Antrag 1 in diese Stellungnahme übernommen.

Aus der Sicht der ganzen Bodenseeregion, in der wir aktiv sind, beantragen wir folgende Bahninfrastrukturausbauten für das Bahnnetz in der Nordostschweiz: Engpass St. Gallen-Winterthur, Ostschweizer Spange, direkte, neue Bahnstrecke Kreuzlingen/Konstanz-Frauenfeld, Wiederinbetriebnahme Bahnlinie Etwilen - Singen sowie Textänderungen auf Seite 47 des Programm-Entwurfs zum Handlungsraum Nordostschweiz und ergänzen diese wie folgt:

Generelle Vorbemerkungen

1. Zielkonflikte und Interessabwägung

Besonders wichtig finden wir für Randregionen das Kapitel 4.4. Bundesrätin Doris Leuthard betonte bei der Vorstellung der Investitionen für das Nationalstrassennetz bis 2030: „Es braucht nicht nur dort einen Fortschritt, wo der Stau am grössten ist“ (NZZ vom 17.1.2018). Das gilt besonders für Grenz- und Randregionen wie diejenigen am Bodensee und am Rhein mit grossem Potential für mehr Eisenbahnverkehr, das sich mit der bestehenden, weitgehend einspurigen Infrastruktur nur zu einem kleinen Teil erschliessen lässt.

Der schrittweise Ausbau der Infrastruktur in den Randregionen und das öffentliche Interesse für eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung in der ganzen Schweiz kommen auch zu kurz im Vergleich zu Projekten, bei denen der politische Druck am grössten ist. Zu den eigenen Interessen der Regionen, Kantone, Städte und Gemeinden kommen diejenigen der Verkehrs- und Bauwirtschaft. Die SBB will in erster Linie Strecken ausbauen, auf denen die Züge in den Spitzenzeiten überfüllt sind. Sie bevorzugt neue Tunnels und nicht den möglichen Ausbau bestehender Strecken, weil diese Planungen aufwendiger und mühsamer sind.

Wenn teure Tunnelprojekte durch kostengünstigere, alternative Projekte ersetzt werden, lassen sich mit den Einsparungen Ausbauten in Randregionen finanzieren wie diejenigen in der Nordostschweiz. Die Möglichkeiten dazu sind in den nachstehenden Anträgen aufgezeigt und für den Kanton Thurgau in unserer oben erwähnten Stellungnahme vom 17.11.2020 für die Anhörung zu den „Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)“.

Es braucht mehr Aufwand und Beharrlichkeit, um das Potential für einen höheren Verkehrsanteil der Bahn in den Randregionen zu erschliessen.

2. Kapazität einer Bahnspur und einer Autobahnspur in einer Richtung

Auf der Schienenfahrspur einer Doppelspurstrecke können heute mit 2 Minuten Zugfolgezeit theoretisch 30 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. In der Praxis sind es maximal 25 Züge. Ein moderner Doppelstock-S-Bahn-Triebzug mit 4 Wagen und 100 Meter Länge hat etwa 400 Sitzplätze. Die 25 Züge pro Stunde haben Sitzplätze für maximal 10'000 Personen pro Stunde. Eine Autobahnspur hat in den Spitzenstunden eine Kapazität von 1500 bis 2500 Fahrzeugen pro Spur (gemäss Wikipedia „Verkehrsstau“ Seite 2 vom 14.12.2020). Der Besetzungsgrad beträgt im Mittel 1,6 Personen pro Auto (gemäss Bundesamt Statistik G4.2.1 Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen). Daraus ergibt sich eine Kapazität von 2400 bis 4000 Personen pro Stunde.

Noch krasser ist die Kapazitätsdifferenz, wenn vier S-Bahn-Triebzüge auf die Perronlänge der Schnellzugstationen von 400 m zusammengekuppelt werden und sich damit, 40'000 Personen pro Stunde befördern lassen. Das ist so viel wie die Kapazität von 10 bis 16 Autobahnspuren. Für einen so gewaltigen Ausbau der Autobahnen fehlen in der Schweiz die notwendigen Flächen und der politische Wille für die Finanzierung der Investitionen sowie für die Betriebs-, Unterhalts- und Erhaltungskosten. Auf der kurzen Bahnstrecke Winterthur – Effretikon ist es heute schon mit 400 m langen S-Bahnzügen wegen der etwa gleichen Geschwindigkeit aller Züge möglich, 40'000 Personen pro Stunde zu befördern.

3. Verkehrsspitzen, Auslastung und Verkehrskosten

Das grösste Handicap der Verkehrsinfrastrukturen resultiert aus den Spitzenbelastungen am Morgen und am Abend. Diese sind in den Bahnzügen noch höher als auf der Autobahn. Allein in der Spitzenstunde muss auf der Strasse etwa 10 % des Gesamtverkehrs in 24 Stunden bewältigt werden. Das entspricht 250% des Tagesdurchschnitts. Auf eine so hohe und übermässige Belastung muss heute die Kapazität der Infrastruktur und des Fahrzeugparks ausgerichtet sein, um den Spitzenverkehr zu bewältigen. Die Gesamtverkehrskosten dafür wachsen mit der verfügbaren Kapazität und sind viel höher als bei gleichmässiger Auslastung.

Die Gesamtverkehrskosten auf der Strasse und auf der Bahn können deshalb am wirksamsten gesenkt werden, indem die Verkehrsspitzen abgebaut werden. Dazu können jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer einen Beitrag leisten. Es braucht aber ausserdem Massnahmepläne, welche von privaten und staatlichen Organisationen gemeinsam zu fördern und zu finanzieren sind.

4. Verkehrswachstum

Wegen den vielen Engpässen auf der Strasse und der Bahn darf der Verkehr nicht mehr so stark wachsen wie in den letzten 60 Jahren. Massnahmen von privaten und staatlichen Organisationen zu Gunsten von dezentralen Arbeitsplätzen, Produktionen, Einkaufs- und Freizeit-Einrichtungen in den einzelnen Agglomerationen müssen dafür sorgen, dass der Güter- und Personenverkehr in verkraftbaren und nachhaltigen Grenzen bleibt. Notfalls braucht es dafür staatliche Gebote und Verbote.

5. Ausbau der Bahninfrastruktur und ihre Finanzierung

Der Bund investiert heute etwa 12 Milliarden Franken in jedem Jahrzehnt für die Bahninfrastruktur. Das genügt nicht, um die heutigen Engpässe im Schweizer Bahnnetz innert nützlicher Frist zu beseitigen und gleichzeitig in den Randregionen die wichtigsten Einspurstrecken zwischen und innerhalb der Agglomerationen schrittweise und soweit nötig auf Doppelspur auszubauen. Damit ist das Angebot an das Fahrgastpotential angepasst zu verdichten. Neubaustrecken mit langen Tunnels für kürzere Fahrzeiten erfordern zusätzliche Investitionen. Deshalb sind wie für die NEAT weitere Finanzierungen notwendig, wie zum Beispiel aus dem Verkehrsfonds des Kantons Zürich, der jedes Jahr mit Beiträgen aller Gemeinden und des Kantons alimentiert wird.

6. Kostendeckende Mobilität

Die Gesamtkosten des Strassen- und des Bahverkehrs inklusive Folgeschäden (externe Kosten) sollten langfristig nicht mehr zum grossen Teil den Steuerzahlern und den Anwohnern entlang der Verkehrsachsen aufgebürdet werden, sondern durch die Nutzniesser für jeden gefahrenen Kilometer gedeckt werden. Beim „ZVV Zürcher-Verkehrs-Verbund“ werden heute schon 70 % der heute erfassten Kosten durch Erträge gedeckt.

7. Trennung der Sachpläne Schiene und Strasse ist nicht im Sinne 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 Bodensee-Thurtal-Strasse (A1 Anschluss Arbon-West – Bonau) und die OLS Oberlandstrasse (Amriswil – Kreuzlingen) 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 den Agglomerationen Zürich, Winterthur, Frauenfeld und 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 Tägerwilen könnte die Fahrzeit der Schnellzüge um mehr als 15 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 Schaffhausen, Singen und Alpenrheintal. 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, Einkauf 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.

Antrag 2

Die Kapazität der Bahnlinie St. Gallen – Winterthur ist mit hoher Priorität zu vergrössern, damit auf dieser Strecke mindestens Schnellzüge, S-Bahnen und Güterzüge im Viertelstundentakt verkehren können und die Fahrzeit St. Gallen – Zürich für optimale Anschlüsse an beiden Hauptbahnhöfen weniger als eine Stunde beträgt. Es sind dafür u.a. eine kürzere Zugfolgezeit von 2 Minuten, und schrittweise Ausbauten auf 3 und 4 Spuren zu prüfen.

Begründung

Die Zugfolgezeit auf der Doppelspur-Bahnstrecke Winterthur – Effretikon wurde letztes Jahr von 3 auf 2 Minuten gekürzt und damit die Kapazität auf etwa 25 Züge pro Stunde und Richtung oder um 50 % erhöht. Diese Kapazität genügt zusammen mit der grösseren Kapazität von längeren S-Bahnzügen noch mehrere Jahrzehnte, bis diese Strecke mit dem in Zukunft voraussichtlich geringeren Wachstum ausgelastet ist. Deshalb könnte der geplante Neubau „Brüttener Tunnel“ ein paar Jahrzehnte aufgeschoben werden. Auch für die geforderte, kürzere Fahrzeit der Schnellzüge auf der 83 km langen Strecke von St. Gallen nach Zürich gibt es Alternativen zum 10 km langen "Brüttener Tunnel".

Der grösste Engpass auf der Bahnlinie St. Gallen – Zürich ist heute nicht mehr die Strecke Winterthur – Effretikon sondern die 57 km lange Strecke St. Gallen – Winterthur. Die bestehende Kapazität genügt heute schon nicht mehr für den geforderten Fahrplan mit Schnellzügen, S-Bahnen und Güterzügen im Viertelstundentakt. Grund dafür sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Züge auf dieser langen Strecke, so dass die Kapazität dieser Doppelspurlinie nicht einmal 10 Züge pro Stunde und Richtung erreicht. Die Kapazität dieser Strecke ist deshalb vorrangig zu erhöhen und gleichzeitig für kürzere Fahrzeiten auszubauen.

Antrag 3

Die Ostschweizer Spange „Chur – St. Margrethen – Rorschach – Romanshorn – Kreuzlingen – Konstanz/Schaffhausen“ inklusive Romanshorn – St. Gallen ist schrittweise auf durchgehende Doppelspur auszubauen, damit darauf Schnellzüge bis zum Halbstundentakt, S-Bahnen auf Teilstrecken bis zum Viertelstundentakt und die geplanten Güterzüge verkehren können.

Begründung

Die Ostschweizer Spange wurde vom Bundesrat schon vor 30 Jahren in die Botschaft vom 23. Mai 1990 für die NEAT als Ersatz für den nicht berücksichtigten Splügentunnel mit folgendem Wortlaut übernommen (Botschaft-Nr. 90.040, Seiten 46 und 47):

„Die Ostschweizer Spange umfasst die Strecke Chur – St. Margrethen – Rorschach – Romanshorn – Kreuzlingen/Konstanz – Schaffhausen. Diese ist auf die folgenden internationalen Linien auszurichten:

- Zürich – St. Gallen – München
- Stuttgart – Konstanz / Kreuzlingen – Chur / St. Gallen.

Je nach prognostiziertem Verkehrsaufkommen und Ergebnis der Zweckmässigkeitsprüfung drängen sich Infrastrukturausbauten auf, so insbesondere eine durchgehende Doppelspur auf der St. Galler Rheintallinie (anstelle der vorgesehenen Doppelspurinseln gemäss BAHN 2000), Doppelspurinseln auf der Thurgauer Seelinie und Terminals für den Güterverkehr in Rielasingen, Wolfurt sowie allfälligen anderen Orten.

Für die internationalen Linien sucht der Bundesrat das Gespräch mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Österreich, um Streckenverbesserungen auf deren Gebiet zu erreichen.“

Eine Zweckmässigkeitsprüfung wurde bisher nicht veröffentlicht. Das ist jetzt mit dem heutigen Potential für den Güter- und Personenverkehr mit einer Machbarkeitsstudie nachzuholen und der Ausbau dieser Strecke in den Sachplan Verkehr, Teil SIS, zu übernehmen.

Antrag 4

Die Kapazität der Bahn zwischen den Agglomerationen Kreuzlingen/Konstanz und Frauenfeld ist durch eine Neubaustrecke (Frauenfeld-) Felben – Tägerwilen (-Kreuzlingen/Konstanz) mindestens zu verdoppeln und die Fahrzeit der Schnellzüge Kreuzlingen-Frauenfeld von einer halben auf weniger als eine Viertelstunde zu kürzen.

Begründung

Das Bahnangebot zwischen der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz und den benachbarten Agglomerationen Frauenfeld, Winterthur und Zürich ist noch nicht so gut wie an vielen anderen Orten in der Schweiz. Während dem im Teil «Infrastruktur Schiene» westlich von Winterthur alle bestehenden und zahlreiche neuen Bahnstrecken eingetragen sind, ist in der Nordostschweiz wenig vorgesehen.

Auf der Hauptverkehrsachse über den Seerücken von der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen in Richtung Frauenfeld – Winterthur – Zürich hat es nur eine einzige, durchgehende Schienen-Fahrspur via Weinfeld. Auf der Strasse sind es heute mit der A7 und dem übrigen Strassennetz 10 Fahrspuren. Der Bahnverkehrsanteil beträgt heute auf dieser Achse

denn auch nur bescheidene 8 % (vgl. Machbarkeitsstudie Agglomerations-S-Bahn-Kreuzlingen-Konstanz vom 29.3.2019 Seite 22).

Der Bund sollte deshalb in seinem Sachplan Verkehr, Teil Programm, eine zum grossen Teil parallel zur A7 führende, neue Bahnlinie zwischen Felben und Tägerwilen aufnehmen. Diese Seerücken-Bahnlinie verbindet die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz mit über 100'000 Einwohnern und grossem Arbeits-, Ausbildungs-, Dienstleistungs-, Einkaufs- und Freizeit-Zentrum besser mit den Agglomerationen Frauenfeld, Winterthur, Zürich und weiteren. Die heutige Fahrzeit Frauenfeld – Kreuzlingen von heute 31 Minuten kann damit auf 12 – 14 Minuten gekürzt werden.

Mit der Neubaustrecke lassen sich folgende neue Bahnverbindungen ohne Umsteigen und ohne Spitzkehre verwirklichen:

- Westschweiz – Zürich – Winterthur – Kreuzlingen – Romanshorn – Arbon – Rorschach – Bregenz – Lindau
- Denkbar wären auch zweistündliche EC-Verbindungen Zürich – München über das Thurtal (in Ergänzung zum geplanten 2-h-EC-Takt Zürich – St. Gallen – München).

Ein zusätzlicher Vorteil dieser Neubaustrecke wäre, dass die Linie Weinfelden – Kreuzlingen über den Seerücken dadurch entlastet wird, wodurch es möglich würde, eine neue Nord-Süd-Schnellzugverbindung ähnlich dem Voralpenexpress zu etablieren, z.B. Konstanz – Wil - Linthal.

Antrag 5

Die Bahnstrecke Etwilen – Singen wird für den regulären Bahnverkehr reaktiviert.

Begründung

Das Land Baden-Württemberg hat eine Studie in Auftrag gegeben, worin der aktuell stillgelegten grenzüberschreitenden Strecke Etwilen – Singen hinsichtlich einer Reaktivierung ein «hohes Potential» bescheinigt wird (vgl. Pressemitteilung «Landes-Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken» vom 03.11.2020). Eine Reaktivierung ist auch seitens der Schweiz, besonders für die Kantone SH, ZH und TG, von Interesse. Eine Reaktivierung dieser Strecke würde nicht nur einen Lückenschluss im Bereich des Hochrheins darstellen, sondern auch eine zusätzliche grenzüberschreitende Verbindung der beiden Bahnnetze, insbesondere der beiden Knoten Winterthur und Singen. Nach einer Reaktivierung der Strecke wäre es beispielsweise möglich, die S29 Winterthur – Etwilen mit wenig Aufwand im Fahrplan z.B. durch ein Flügelkonzept direkt bis in den Bahnhof Singen zu verlängern und somit ein grosses neues Potential für die gesamte Linie zu erschliessen. Für deutsche Arbeitnehmer und Geschäftsreisende wäre die Verbindung Singen – Winterthur – Kloten – Zürich attraktiv, ebenso die Stadt Singen mit ihrem Knotenbahnhof als Ziel für Schweizer Touristen und Konsumenten. Zudem würde die Linie einen Bypass auch für Schweizer Reisende bilden, wenn es zu Sperrungen auf den Streckenabschnitten Schaffhausen – Singen oder Singen – Konstanz kommen sollte.

Der strukturelle Nachteil der Lage der Strecke ist es, dass sie aus Sicht der drei betroffenen Kantone SH, ZH, TG jeweils an der Peripherie verläuft. Daher ist es notwendig, das Potential der Strecke auch aus der inter- und überregionalen Perspektive in den Blick zu nehmen.

Antrag 6

Der Text auf Seite 47 des Entwurfs wird im „Kapitel 6.9 Handlungsraum Nordostschweiz“ für den Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen wird im ersten Absatz wie folgt geändert (Änderungen in Rot):

Handlungsbedarf

Das Bevölkerungswachstum wird sich insbesondere auf Gebiete im Kanton Thurgau **mit den Achsen Winterthur-Frauenfeld-Kreuzlingen/Konstanz, Frauenfeld-Weinfelden-Romanshorn-Rorschach und Weinfelden-Kreuzlingen/Konstanz-Romanshorn-St. Gallen** sowie auf die Achse Wil – St. Gallen – St. Margarethen und die Region Werdenberg – Liechtenstein konzentrieren. Auf diesen Achsen besteht hohe Nutzungskonkurrenz.

Dazu bringen Infrastrukturausbauten wie der mit STEP AS 2035 beschlossene Ausbau des FV-Angebots auf der Strecke Weinfelden-Konstanz sowie die vom Kanton vorgesehene BTS eine verbesserte Erschliessung.

Die Kapazitäten der bestehenden sowie der geplanten National- und Kantonsstrassen sind optimal so gut wie möglich aufeinander abzustimmen, indem die einspurigen Bahnlinien schrittweise auf Doppelspur ausgebaut, eine Bahnlinie von Felben entlang der A7 und mit einem Tunnel nach Tägerwilen neu gebaut und auf eine Vergrößerung der Strassenkapazitäten verzichtet wird.

Begründung

Im Städtedreieck St. Gallen – Winterthur – Kreuzlingen/Konstanz gibt es ein grosses Fahrgastpotenzial, welches bisher zu wenig genutzt wird. Nur die Strecken Winterthur – St. Gallen und Winterthur – Romanshorn sind durchgehend zweispurig ausgebaut. Die Verbindung Frauenfeld – Kreuzlingen/Konstanz wird per Umweg über Weinfelden und die eingleisige Bergstrecke über den Seerücken geführt, die Verbindung St. Gallen – Kreuzlingen/Konstanz führt über die eingleisige Seelinie, die nur über die Kreuzungsstellen in den Bahnhöfen verfügt. Dadurch ist die Kapazität beider Strecken grundsätzlich ausgelastet. Dass ein verbessertes Angebot Erfolg verspricht, zeigen die beiden überregionalen Verbindungen mit dem IR 75 Luzern – Konstanz und dem RE St.Gallen – Konstanz, der als RE die Fahrzeit im Vergleich zu S-Bahn fast halbiert und sofort erfolgreich wurde. Ohne eine Verbesserung der Infrastrukturbedingungen ist eine Ausdehnung des Angebots, im Unterschied zu durchgängig zweispurigen Strecken, nicht mehr möglich. Während es entlang der genannten Achsen teure und in der Bevölkerung umstrittene Strassenneubauprojekte gibt wie die BTS Bodensee-Thurtal-Strasse (A1 Anschluss Arbon-West – Bonau) und die OLS Oberlandstrasse (Amriswil – Kreuzlingen), sind eine entsprechende Kapazitätserweiterung der bestehenden Bahnstrecken, v.a. der Seelinie, und der allgemeine Ausbau der Bahninfrastruktur in diesem Städtedreieck bisher zu wenig beachtet worden.

Antrag 7

Der Text auf Seite 47 des Entwurfs wird im „Kapitel 6.9 Handlungsraum Nordostschweiz“ für den Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen wird im zweiten Absatz folgt geändert (Änderungen in Rot):

Stossrichtung

In Zusammenarbeit mit dem Bund erarbeitet der Kanton St. Gallen und die Anrainergemeinden eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs.

Die bestehenden Bahninfrastrukturen werden schrittweise auf die benötigte Kapazität für den Güter- und den Personenverkehr ausgebaut. Auf eine Baubewilligung für das unterirdische Gütermetro-Projekt (CST Cargo sous Terrain) ist zu verzichten.

Begründung

Neue Systeme, die nicht in bestehende integriert werden können, sind Inselbetriebe und werden es auch bleiben. Es wird häufig bemängelt, dass der Schienengüterverkehr daran leidet, dass zu viele Umladevorgänge nötig sind, welche die Transportzeit unnötig verlängern und die Kosten in die Höhe treiben.

Mit dem CST ist es noch dramatischer, weil ausnahmslos alle Güter irgendwo auf das neue System umgeladen werden müssen und für den Weitertransport wieder auf ein anderes Transportmittel. Sowohl die Zufahrten als auch die Wegfahrten werden auf der Strasse erfolgen, weil ein Umlad auf die Bahn die Transportzeiten verlängert. Die Zielorte liegen oft an Orten ohne Gleisanschlüsse. Zudem ist die geplante Transportgeschwindigkeit von 30 km/h zu langsam für längere Strecken. Die Kapazitätsgrenzen liegen in den Liftsystemen von und zu den unterirdischen Anlagen.

Der Bau des unterirdischen Systems erfordert sehr grosse Mengen graue Energie und produziert vermutlich mehr CO₂ als später beim Betrieb eingespart werden könnten. Wo der Ausbruch des Tunnels deponiert werden kann, ist ein weiteres schwieriges Problem.

Das geplante, einige hundert Kilometer lange Tunnelsystem kreuz und quer durch die Grundwasserströme des Mittellandes könnte während dem Bau und Betrieb vergleichbar grosse Folgeschäden verursachen wie an den beiden Enden des Lötschbergbasistunnels. Im Süden ist es ein Bergwassereinbruch und im Norden eine grossflächige Grundwasserverschmutzung durch eine Ausbruchdeponie. Ob und wie sich diese Schäden beheben lassen und wer die Kosten zu übernehmen hat, muss noch in einem langen und mühsamen Prozess geklärt werden.

Immer wieder wird ein neues System erfunden und propagiert, bevor überhaupt ein Meter gebaut ist. Auf dem Papier funktioniert es wunderbar, in der Wirklichkeit wird es ein Flop, so wie bisher bei allen Magnetschienenbahnen, Einschienenbahnen etc..

Weltweit hat es sich bewährt und durchgesetzt, dass Infrastrukturen in der Dimension des CST meistens öffentlich-rechtlich finanziert und betrieben werden.

Statt mehrere Milliarden Franken für den Aufbau eines neuen Systems mit grossen technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Risiken zu investieren, sind die bestehenden Eisenbahnen mit Normalspur und den Möglichkeiten für eine feine Verästelung zu stärken, so z.B. mit einem raschen Ausbau der Bahnlinie zwischen Killwangen-Spreitenbach und Rapperswil mit zwei zusätzlichen Gleisen (links- und rechts der bestehenden Doppelspur je eine neue Spur) oder mit der Realisierung einer nördlichen Güterumfahrungsstrecke von Zürich.

Der Bund muss den Mut aufbringen, sich gegen das CST-Projekt zu entscheiden und für eine erheblich grössere, zusätzliche Gütertransportkapazität auf der Verkehrsachse St.

Margrethen – Genf in das seit bald 200 Jahren bewährte Normalspur-Bahnsystem mit einem etwa 5000 km langen Schweizer Netz. Dieses eignet sich nicht nur für den Personenverkehr sondern auch für einen grossen Teil der Gütertransporte. Mit dem CST-Projekt verliert der Bund zudem Trassengebühren für seine Bahninfrastruktur und Einnahmen der SBB Cargo AG als Mehrheitsaktionär.

Antrag 8

Es sind die obigen und weiteren Bahnausbauprojekte in der Nordostschweiz mit ausreichendem Potential zu identifizieren und dafür Machbarkeitsstudien zu erarbeiten. Diese sind in die Projektliste des Bundes für die Bahninfrastruktur zu übernehmen. Der Teil der Nordostschweiz an den Bundesinvestitionen für die Bahninfrastruktur ist zu erhöhen.

Begründung

Der Nordostschweizer Lebensraum zwischen Voralpen, Bodensee und Rhein ist in der Schweiz und in Mitteleuropa besonders entwicklungsfähig. Dieser Raum hat inklusive dem Kanton Schaffhausen, dem Landkreis Konstanz, dem St. Galler und Vorarlberger Teil des Alpenrheintals eine Bevölkerung von über einer Million Einwohnern. Wegen den attraktiven Lebensbedingungen für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit wachsen die Bevölkerung und die Wirtschaft stärker als in den meisten anderen Regionen. Das sind ideale Voraussetzungen für mehr Bahn-, Bus-, Rad- und Fussverkehr. Dieser Raum braucht nicht nur eine nachhaltige Mobilität sondern auch einen überdurchschnittlichen Landschafts- Kulturland- und Umweltschutz. Zentral ist der Verkehr innerhalb und zwischen den Agglomerationen des Städtedreiecks Winterthur – St. Gallen und Kreuzlingen/Konstanz sowie der Verkehr Richtung Stuttgart, München und Chur. Die Bahnkapazitäten sind auf allen drei Achsen dieses Städtedreiecks auszubauen, um den Verkehr auf den Strassen wenigstens zu plafonieren und möglichst zu vermindern. Zu klein ist die Bahnkapazität im Vergleich zu den Strassen zwischen den Agglomerationen Kreuzlingen/Konstanz und Frauenfeld. Eine zu grosse Strassenkapazität droht durch die geplanten Neubauten der BTS Bodensee-Thurthal-Strasse (A1 Anschluss Arbon-West – Bonau) und der OLS Oberlandstrasse (Amriswil – Kreuzlingen). Es braucht generell den schrittweisen Ausbau der noch zu einem grossen Teil einspurigen Hauptbahnlinien auf Doppelspur. Einspurige Bahnlinien haben nur etwa eine Kapazität für einen Schnellzug und zwei S-Bahnen pro Stunde.

In diesen Teil der Schweiz mit einem Bevölkerungsanteil von 11 % hat der Bund für die Bahninfrastruktur seit 1990 nur 3 % von 40 Milliarden Franken investiert. Und ebenso wenig ist für die nächsten Jahrzehnte geplant (gemäss eigener Berechnung auf Grund des BAV-Bericht vom 29.9.2017 für AS 2035 Anlage 4, Seiten 92-95). Nicht nur die Schweiz investiert vor allem dort, wo der Stau und der politische Druck am grössten sind, und vernachlässigt eine angemessene Entwicklung in Randregionen. Selbst eine Randregion mit so grossem Entwicklungspotential wie die Bodenseeregion kommt zu kurz.

Wir bitten Sie, unsere Anträge und Vorschläge bei der Weiterbearbeitung des Sachplanes Verkehr, im Programmteil sowie in den Teilbereichen „Schiene“ und „Strasse“ 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

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

Kopie an:

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

Amt für Raumentwicklung Kanton Thurgau
Promenadenstrasse 8
8510 Frauenfeld
Per E-Mail an: sekretariat.are@tg.ch

Abteilung Öffentlicher Verkehr Kanton Thurgau
Promenadenstrasse 8
8510 Frauenfeld
Per E-Mail an: info.oev@tg.ch