

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

UVEK
Herr Moritz Leuenberger
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 3. Juli 2007

Gesamtschau FinöV

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns in der erwähnten Angelegenheit äussern zu können, und nehmen wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Bemerkungen

Die in der Vernehmlassungsvorlage dargestellte Stossrichtung zum Kernangebot ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) ist als erster Schritt für eine nationale Bahnentwicklung zu anerkennen. Dieser Schritt greift jedoch zu kurz und muss im Sinne der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) erweitert werden. Wir unterstützen daher die Stellungnahme der KöV vom 20. Juni 2007 uneingeschränkt.

II. Bemerkungen spezifisch thurgauischen Anliegen

Ergänzend zur Stellung der KöV erlauben wir uns, folgende spezifisch thurgauische Anliegen einzubringen:

1. Der Nutzen des Kernangebotes ZEB für den Thurgau

Das Kernangebot ZEB bringt dem Thurgau einige Verbesserungen. Zu erwähnen ist der Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur und insbesondere die neue Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten – Zürich Bahnhof Löwenstrasse – Zürich Oerlikon.

2/4

Diese erlaubt, den IC Romanshorn – Zürich – Bern – Interlaken mit kürzerem Aufenthalt in Zürich durch den neuen Durchgangsbahnhof zu führen. Der Ausbau, der mit Mitteln aus dem FinöV- und Infrastruktur-Fonds sowie aus der Leistungsvereinbarung SBB und mit erheblichen Beiträgen des Kantons Zürich finanziert wird, schafft die dringend notwendigen Kapazitäten für Angebotsverdichtungen im S-Bahn-System Zürich. Die zusätzlich in Winterthur endenden S-Bahn-Linien sollen sodann bis Wil und Weinfelden verlängert werden (mit Halt an allen Stationen). Zur Zeit werden im Rahmen des Projektes „4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich“ alle Möglichkeiten geprüft.

Gemäss Kernangebot ZEB werden zusammen mit den bereits beschlossenen Ausbauten zugunsten des HGV-Anschlusses der Ostschweiz in Schaffhausen, Kreuzlingen und Romanshorn sogenannte 15/45 Anschlussknoten realisiert. Damit erhält die Seelinie in allen drei Knoten bessere Anschlüsse an den Fernverkehr.

2. Fehlende Infrastrukturausbauten

Das Kernangebot ZEB bedingt im Thurgau Infrastrukturausbauten von 90 Mio. Franken (Vernehmlassungsvorlage Gesamtschau FinöV, Anhang 1 Übersicht Investitionen, Seite 97), die sich wie folgt zusammensetzen:

- 20 Mio. Franken für Beschleunigungsmassnahmen Winterthur-Romanshorn von 125 auf 140 km/h;
- 40 Mio. Franken für Doppelspur Kehlhof (Gemeinde Berg TG)
- 10 Mio. Franken für schnellere Durchfahrt bei der Haltestelle Lengwil
- 20 Mio. Franken für den Ausbau der Haltestelle Hauptwil zu einer Kreuzungsstation

Antrag 1:

Wir beantragen folgende Infrastrukturausbauten ebenfalls unter dem Titel Kernangebot ZEB zu finanzieren:

- 20 Mio. Franken für den Ausbau der Haltestelle Kradolf zu einer Kreuzungsstation. Begründung: Die Aufrechterhaltung des bestehenden Halbstundentaktes in den Hauptverkehrszeiten des Tages auf der Linie Weinfelden – St. Gallen bedingt die Kreuzungsstation Kradolf.
- 15 Mio. Franken für den Bau eines Gleises mit Perronkante im Bahnhof Romanshorn. Begründung: Der im Kernangebot ZEB angestrebte 15/45-Knoten Romanshorn setzt eine weitere Perronkante voraus.
- 6 Mio. Franken für den Ausbau des Knotens Weinfelden (Verlängerung Perron 5 und zusätzliche Perronunterführung im Westen). Begründung: Das Kernangebot ZEB bedingt eine Leistungssteigerung im Knoten Weinfelden, damit die heute bestehenden Umsteigeverbindungen zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr auch gewährleistet werden können.

3/4

Antrag 2:

Aufgrund der im Kanton Thurgau notwendigen Ausbauten, die sich – wie oben dargestellt - nicht nur auf die Linie Winterthur – Weinfelden beschränken, beantragen wir Art. 4 Abs. 1 Buchstabe b Ziffer 19 des Bundesgesetzes über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur wie folgt zu ändern:

Raum Thurtal-Bodensee: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung.

3. Realisierungszeitpunkt des Kernangebotes ZEB im Thurgau

Die DML Zürich und die Kapazitätsausbauten zwischen Zürich und Winterthur werden voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 in Betrieb genommen. (Der 15/45-Knoten Schaffhausen kann mit HGV-Mitteln allenfalls schon etwas früher realisiert werden).

Die Nutzung der DML Zürich durch den Fernverkehr Ost-West bedingt, dass das Kernangebot ZEB östlich von Zürich und die unter Ziffer 2 aufgeführten Infrastrukturausbauten auf den gleichen Zeitpunkt fertig gestellt werden müssen. Ansonsten entstehen in den Knoten Kreuzlingen und Romanshorn im Vergleich zu heute noch längere und damit unhaltbare Umsteigezeiten.

Antrag 3:

Wir beantragen, dass die Infrastrukturausbauten im Raum Thurtal-Bodensee gleichzeitig mit der DML Zürich fertiggestellt und die neuen Fahrplanangebote gemäss Kernangebot ZEB (mit den Knoten 15/45 in Schaffhausen, Kreuzlingen und Romanshorn) gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der DML eingeführt werden.

4. Erweiterungsoptionen

Die in der Vernehmlassung aufgeführten Erweiterungsoptionen sind nicht vollständig. Es fehlt als Erweiterungsoption der umsteigefreie Halbstundentakt Romanshorn – Zürich und Konstanz – Zürich. Diese Erweiterungsoption stellt sicher, dass die Agglomeration Amriswil/Romanshorn/Arbon (40'000 Einwohner) und die Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz (100'000 Einwohner) wie vergleichbare andere Regionen mit halbstündlichen, umsteigefreien Fernverkehrsverbindungen bedient werden. Das Thurtal ist gemäss kantonalem Richtplan die wichtigste thurgauische Entwicklungsachse und die Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz zeichnet sich durch ein überdurchschnittliches Wachstum aus. Mit dem geforderten Ausbau des Bahnangebotes ab Romanshorn und Konstanz kann die Bahn ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter steigern. Als prüfungswerte Erweiterungsoptionen stehen für uns im Vordergrund:

- Halbstundentakt Romanshorn – Zürich und Konstanz – Zürich, so dass zwischen Weinfelden – Zürich ein Viertelstundentakt angeboten werden kann.

4/4

- Halbstundentakt Zürich – Weinfelden mit Flügelzügen halbstündlich nach Romanshorn und Konstanz.

Antrag 4:

Als Erweiterungsoption ist der umsteigefreie Halbstundentakt Romanshorn-Zürich und Konstanz-Zürich aufzunehmen.

Die Verbindungen zwischen dem Bodenseeraum/Süddeutschland und dem Kanton Graubünden sind heute nicht attraktiv (Regionalzugsverbindung mit mehrmaligem Umsteigen). Um das Bahnangebot zu verbessern und marktfähig zu machen, sind von Konstanz nach Chur umsteigefreie Verbindungen einzurichten, wie dies mit der sogenannten „Ostschweizer Spange“ gemäss Botschaft 90.040 des Bundesrates vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale versprochen wurde. Zu prüfen ist dabei eine Weiterführung der Schwarzwaldbahn Karlsruhe - Offenburg – Singen – Konstanz bis nach Chur.

Antrag 5:

Als Erweiterungsoption ist ein umsteigefreier Stundentakt Konstanz – Rorschach – Sargans – Chur (mit Halt im Thurgau in Kreuzlingen, Romanshorn und Arbon) aufzunehmen (versetzt um eine halbe Stunde zum stündlichen Angebot St. Gallen – Sargans – Chur).

Für die Beachtung unserer Anliegen bedanken wir uns bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber