

# Bahnlandschaft Ostschweiz Fernverkehr: „Bodensee – Rheintal Y“

---

## Übersicht

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Wirtschaftsraum Rheintal</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Tourismusregionen am Bodensee und in der Ostschweiz</b> .....	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Isolierter Fernverkehr Ostschweiz – Rheintal</b> .....	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Ziele</b> .....	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>Arbeitsidee Bahnlandschaft Ostschweiz</b> .....	<b>3</b>
6.1	Bodensee – Rheintal Y.....	4
6.2	Internationale Verbindungen – Ist Zustand.....	4
6.3	Internationale Verbindungen – Soll-Konzept.....	5
6.4	Aufwertung öV Ostschweiz durch Bodensee – Rheintal Y.....	5
<b>7</b>	<b>Handlungsbedarf</b> .....	<b>5</b>
7.1	Infrastrukturmassnahmen.....	6
7.2	Betriebliche Massnahmen.....	6
<b>8</b>	<b>Fazit aus Ostschweizer Sicht</b> .....	<b>6</b>

## Zusammenfassung

*Die schweizerische Verkehrspolitik steht vor richtungsweisenden Entscheiden. Mit FABI / STEP werden die Weichen der künftigen Bahnlandschaft für ganze Generationen gestellt. Die Ostschweiz partizipiert dabei nach der bisherigen Vorstellung des Bundes nur marginal, während das Mittelland und die Romandie von sehr umfangreichen Bauvorhaben profitieren sollen.*

*In einer Arbeitsidee „Bodensee - Rheintal Y“ werden infrastrukturelle und betriebliche Verbesserungen für die See- und Rheintallinie vorgeschlagen. Kernprojekte bilden der Doppelspurausbau der ganzen Rheintalstrecke, fahrplanbedingte Ausbauten der Seelinie, umsteigefreie Anbindung des Rheintals ans nationale IC/IR Netz und die Aufnahme einer internationalen Verbindung aus dem Raum Stuttgart / Offenburg – Chur via Singen-Konstanz.*

*Betrieblich bedingte Investitionen in zusätzliches Rollmaterial mit Wankkompensation und der Voraussetzung für Geschwindigkeiten bis  $V_{max}$  200 km/k sind ebenfalls zentraler Bestandteil des vorgeschlagenen Konzepts.*

## 1 Ausgangslage

Die heutige Linienführung im schweizerischen Fernverkehr ist sternförmig auf das Dreieck der grossen Zentren Zürich - Basel – Bern ausgerichtet. Ebenso konzentrieren sich die Züge der internationalen Verbindungen in der Ostschweiz auf die Ost-West-Ausrichtung.

Touristisch attraktive Direktverbindungen aus dem süddeutschen Raum ins Rheintal, dem Vorarlberg und nach Graubünden existieren nicht, obwohl das Liniennetz vorhanden wäre. In der Folge sind die Bahnreisenden gezwungen über die ohnehin stark belasteten Knoten Basel und Zürich zu reisen. Parallel dazu nimmt der Anteil des transitierenden Individualverkehrs aus den Ballungszentren Stuttgart und München auf der Achse Rheintal – Graubünden ständig zu. Die Regionalflughäfen Friedrichshafen (Bodensee Airport) und Altenrhein profitieren zusätzlich von den steigenden Passagierzahlen durch Fluggäste in den Bodenseeraum und ins Rheintal. Der Personenfernverkehr mit der Bahn kann bisher mit dieser Entwicklung nur beschränkt mithalten.



ICE 3 Taufe „Konstanz“ in Konstanz, 19.4.2008

## 2 Wirtschaftsraum Rheintal

Das St.Galler Rheintal ist gemäss einer Studie über 1'207 EU-Regionen als Hochtechnologie-Standort unter den Top 10. Als trinationale Wirtschaftsagglomeration in einem der wichtigsten Transiträume Mitteleuropas verzeichnete es in den letzten Jahren einen überproportionalen Anstieg der Wirtschaftskraft und einen überdurchschnittlichen Bevölkerungszuwachs<sup>1</sup>.

Mit der Einführung der Personenfreizügigkeit nimmt der Pendlerverkehr zwischen Konstanz (130'000 EW) und St.Gallen (75'000 EW) sowie dem Rheintal stark zu. Im Rheintal leben heute rund 440'000 EW, Tendenz steigend. In Ermangelung einer eigentlichen Zentrumsstadt als Zieldestination trägt der Bahnfernverkehr auch dieser bedeutenden Entwicklung kaum Rechnung.

## 3 Tourismusregionen am Bodensee und in der Ostschweiz

Die Anbindung der grossen Tourismusdestinationen Heidiland und Graubünden erfolgt heute auf dem Schienenweg ausschliesslich über Zürich. Die wichtigen Tourismusknotenpunkte Frankfurt aM, Stuttgart und München könnten ebenso über Singen – Konstanz – Rheintal erschlossen werden. Mit dem Ausbau der Eurocity-Linie St.Gallen – München sowie der Hochgeschwindigkeitslinie Stuttgart – Ulm gewinnt der ICE - Schienenverkehr von und nach München und Stuttgart weiter an Potenzial. Der Flugverkehr im Kurzstreckenbereich wird zudem aus Umwelt- und energiepolitischen Gründen in naher Zukunft durch die Bahn abgelöst werden müssen.

<sup>1</sup> Siehe NZZ Sonderbeilage vom 16. November 2011

## 4 Isolierter Fernverkehr Ostschweiz – Rheintal

Die Züge zwischen Chur und St.Gallen verkehren isoliert und ohne direkte Einbindung ins nationale oder internationale Intercitynetz. Bodenseeraum (Konstanz/Kreuzlingen), Rheintal und Graubünden sind bahnseitig unter sich nur durch Regionalverbindungen verknüpft. Teilweise ist eine Bahnreise in die Ostschweiz mit unattraktivem und sogar mehrmaligem Umsteigen verbunden. Eine Direktverbindung zum Flughafen Zürich beispielsweise fehlt ganz.

Obwohl die Topographie im Rheintal für Hochgeschwindigkeitszüge geradezu prädestiniert wäre (Flachbahn, gerade Strecke entlang dem Rhein), weist der Zustand der heutigen Infrastruktur einen grossen Nachholbedarf aus und lässt einen Fahrzeitgewinn kaum zu. Ebenso beschränkten sich die technischen Verbesserungen an der Infrastruktur auf der einspurigen Seelinie zwischen Rorschach und Konstanz/Kreuzlingen seit ihrer Inbetriebnahme weitgehend auf punktuelle Massnahmen für den Regionalverkehr.

## 5 Ziele

Die Ostschweiz befindet sich in einer absolut speziellen Situation. Mit FABI / STEP werden richtungsweisende Entscheide für eine ganze Bahngeneration getroffen. Dabei muss leider festgestellt werden, dass für die Ostschweiz und Graubünden nur punktuelle und äusserst marginale Anpassungen vorgesehen sind, während im Mittelland und in der Romandie riesige Investitionen geplant sind. Diese Vorhaben sind echte Investitionen in die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Die für die Ostschweiz vorgesehenen Massnahmen vollziehen lediglich den längst fälligen Nachholbedarf (Versprechen aus NEAT Ostschweiz) für ein heute klar ungenügendes Bahnangebot.

Verkehrspolitisch bietet sich mit FABI / STEP die letzte Gelegenheit für sehr lange Zeit, auch für die Ostschweiz ein zukunftsorientiertes Bahnangebot bereitzustellen. Die Weichen für ein leistungsfähiges nationales Schienennetz dürfen nicht ohne die Ostschweiz gestellt werden. Immerhin sind 4 von 9 aufzuwertenden Bahnhöfen der künftigen schweizerischen Bahnknotenstruktur (Vollknoten) in der Ostschweiz (Kreuzlingen, Romanshorn, St.Gallen und Sargans)<sup>2</sup>. Untereinander sind sie aber nur ungenügend verbunden.

Aus dieser Situation ergeben sich folgende Ziele:

- St.Gallen, die Bodenseeregion und das Rheintal verfügen über ein konkurrenzfähiges und leistungsstarkes Bahnnetz mit Einbindung in das nationale Fernverkehrsnetz unter Berücksichtigung der grenznahen Entwicklung in den drei Nachbarländern.
- Die Einbindung in das nationale und internationale Bahnnetz und umsteigefreie Verbindungen von und zum Flughafen Zürich und zu wichtigen Tourismusknoten Stuttgart, Frankfurt aM und München machen den öV in der Ostschweiz attraktiver.
- Das Umsteigen von Strasse und Flugzeug auf die Schiene wird gefördert und wertet die Lebensqualität der Region spürbar auf.
- Der tiefe öV-Anteil von heute kaum 20%<sup>2</sup> soll verdoppelt, mindestens aber auf 35% erhöht werden.

## 6 Arbeitsidee: Bahnlandschaft Ostschweiz

Es sind in der Ostschweiz ergänzend zur Ausrichtung auf den Knoten Zürich zusätzlich attraktive Schnellverbindungen im „Bodensee - Rheintal Y“ Konstanz, St.Gallen und Chur für den nationalen Binnenverkehr zu schaffen. Stuttgart, München, Zürich Flughafen und die Tourismusdestinationen Heidiland und Graubünden sind überlagert dazu optimal an dieses Netz anzubinden.

Die Zentren der Grenzregion Bodensee – St.Gallen - Rheintal – Graubünden sind im Halbstundentakt unter sich verbunden und zweistündlich an die internationalen Hauptachsen Zü-

---

<sup>2</sup> Siehe Bericht VöV: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB, Juli 2007

rich – München, Zürich – Innsbruck – Wien angebunden. Offenburg – Konstanz – Chur wird mehrmals täglich an das ICE-Netz angebunden.

Ein beschleunigter IC als dritte Verbindung zwischen St.Gallen und Zürich wird direkt ins Rheintal und weiter bis Chur geführt.

Die Zentren St.Gallen, Konstanz und Chur sind mit attraktiven IR-Verbindungen bereits um 6 Uhr erreichbar.

## 6.1 Bodensee – Rheintal Y

Das Konzept Bodensee – Rheintal Y basiert auf folgenden Überlegungen:

- IR/IC - Züge von/nach Chur Richtung Rheintal verkehren alternierend nach St.Gallen – Zürich Flughafen (ab St.Gallen als Sprinter) und Konstanz.
- Die Fahrzeit ist mittelfristig zwischen St.Gallen und Chur unter eine Stunde zu drücken.
- Der Ast Konstanz/Kreuzlingen wird als neue IR-Verbindung ins IC/IR-Netz aufgenommen und durch eine Eurocity Verbindung Karlsruhe - Offenburg / Stuttgart – Singen – Konstanz – Chur ergänzt.
- Der Ast St.Gallen wird wie erwähnt, ab St.Gallen als Sprinter nach Zürich/Flughafen weitergeführt.
- Die Knoten Konstanz/Kreuzlingen und St.Gallen werden mit einer neuen RE-Verbindung verbunden.



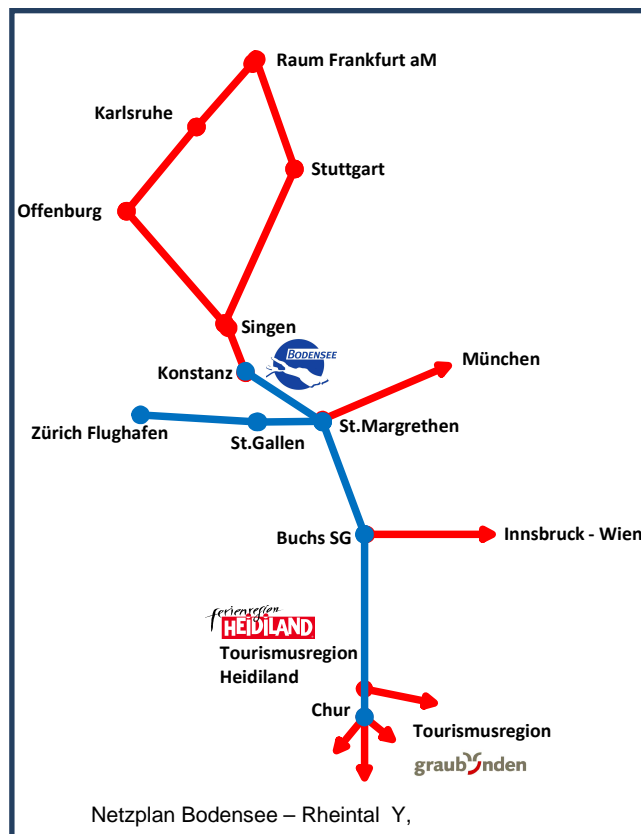
Aktuelle Übersicht Bahnkarte Süd-Deutschland

## 6.2 Internationale Verbindungen – Ist Zustand

Die internationalen Züge sind heute ausschliesslich auf die Achsen Zürich – Buchs SG – Wien Wbhf und Zürich – St. Margrethen – München Hbf sowie Zürich – Schaffhausen – Stuttgart Hbf ausgerichtet. Über die Grenzmetropole Konstanz verkehren keine internationalen Fernverkehrszüge.

Die nationalen Fernverkehrssysteme enden DB- wie SBB-seitig in Konstanz/Kreuzlingen. St.Gallen ist Endpunkt im Fernverkehrssystem der SBB und ist ausschliesslich auf die Verbindung Richtung Westen ausgerichtet. Das Rheintal wird ab 2013 nur noch über eine RE-Verbindung in (Chur-) Sargans und St.Gallen (-Wil SG) ans schweizerische Fernverkehrsnetz angebunden.

### 6.3 Internationale Verbindungen - Soll-Konzept



Kern des künftigen Bodensee – Rheintal Y soll eine halbstündliche IR-Verbindung zwischen Chur – St. Margrethen sein. Sie wird ab St. Margrethen alternierend nach St. Gallen – Zürich Flughafen und nach Romanshorn – Konstanz weitergeführt.

Die EC Zürich – München ergänzen auf dem Abschnitt St. Margrethen – St. Gallen zweistündlich zum Halbstundentakt. Zwischen Konstanz und Romanshorn ergänzt der Spangenzug Konstanz – St. Gallen ebenfalls zum Halbstundentakt.

Denkbar wäre, in den Stunden ohne EC-Verbindung Zü-Mü, den VAE nach Margrethen zu verlängern. Dadurch wäre auf dem ganzen Bodensee – Rheintal Y der durchgehende Halbstundentakt realisiert.

Der Ast Konstanz kann alternierend durch eine neue EC-Verbindung aus dem Raum Frankfurt aM über Stuttgart oder Offenburg – Singen geführt werden.

### 6.4 Aufwertung öV Ostschweiz durch Bodensee – Rheintal Y

- Das Rheintal erhält stündlich eine aufgewertete Direktanbindung an Zürich Flughafen und ist in das schweizerische IR-Netz eingebunden.
- Der Tourismusraum Graubünden und Heidiland wird direkt an den Wirtschaftsraum Stuttgart Singen/Konstanz angebunden.
- Das Rheintal erhält schnelle Verbindungen mit Anschlüssen an das Ost-West ausgerichtete EC-Netz.
- Der Raum Konstanz mit rund 130'000 EW erhält attraktive IR-Verbindungen in die Ostschweiz und nach Graubünden.
- Die Vollknotenpunkte Kreuzlingen/Konstanz, Romanshorn, St. Gallen und Sargans werden untereinander durch attraktive IC/IR-Züge verbunden.
- Die Anschlussverhältnisse an den Grenzpunkten St. Margrethen (nach München) und Buchs SG (nach Wien) werden aufgewertet, indem sie direkt ab der Grenze an das nationale IC/IR-Netz angebunden werden.

## 7 Handlungsbedarf

Rheintal- und Seelinie benötigen dringend infrastrukturelle und betriebliche Verbesserungen (Einspurlinien) um die bestehenden und künftigen öV-Bedürfnisse abdecken zu können. Die teilweise massiven Engpässe der bestehenden Bahnlinien müssen rasch behoben werden, um den drohenden Verkehrskollaps zu verhindern und das Umsteigen nachhaltig zu fördern. Mit den in FABI / STEP vorgeschlagenen Massnahmen lassen sich die notwendigen Optimierungsmassnahmen nicht realisieren. Kapazitätsausbauten und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wurden zu lange vernachlässigt und sind jetzt zwingend an die Hand zu nehmen.

## 7.1 Infrastrukturmassnahmen

- Ausbau der Rheintallinie durchgehend auf Doppelspur. Massnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf max. 200 km/h (Unterbau und Fahrleitungen).
- Bahnhofausbauten und Erstellen von Kreuzungsabschnitten auf der Seelinie zwischen Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – Rorschach sowie auf dem Südostbahn Abschnitt Romanshorn – St.Gallen.

## 7.2 Betriebliche Massnahmen

- Beschaffung von zusätzlichem IC/IR-Rollmaterial mit Wankkompensation<sup>3</sup> für die Ergänzung des IC/IR-Netzes auf dem Bodensee – Rheintal Y im Halbstundentakt.
- Beschaffung von internationalem Rollmaterial für die Verbindung Chur – Konstanz – Stuttgart / Offenburg auf der Basis ICE3 der DB AG.
- Durchbindung der Sprinter Zürich – St.Gallen ins Rheintal und weiter bis Chur.
- Optimierung der Anschlusssituation in St.Margrethen und Buchs SG von/nach München und Wien.
- Aufnahme des Bodensee – Rheintal Y in das nationale IC/IR Konzept. Dadurch werden die Vollknoten Kreuzlingen/Konstanz, Romanshorn, St.Gallen, Sargans und Chur auf der Nord-Südachse direkt untereinander verbunden.

## 8 Fazit aus Ostschweizer Sicht

Die Ostschweiz wurde bei Bahngrossprojekten immer wieder mit leeren Versprechungen geködert (Bahn2000, FinöV). Vorhaben wurden auf die lange Bank geschoben (NEAT-Ostschweiz, HGV-Anbindung etc.). Mit den aktuellen Vorschlägen FABI / STEP, die derzeit in der parlamentarischen Beratung sind, stehen in der Schweizer Verkehrspolitik entscheidende Weichenstellungen an. Wenn in der Ostschweiz nachhaltig und wirkungsvoll in den öffentlichen Verkehr investiert werden soll, dann besteht jetzt mit FABI / STEP für Jahrzehnte die letzte Gelegenheit dazu. Das vorgeschlagene Konzept des Bodensee – Rheintal Y trägt der Weiterentwicklung im wichtigen trinationalen Wirtschaftsraum Bodensee / Rheintal, in den angeschlossenen wichtigen Tourismusregionen sowie der umweltbewussten Verkehrspolitik in Europa optimal Rechnung.

„Der öffentliche Verkehr ist Lebensqualität und unverzichtbar für die Schweiz“ Andreas Meyer, CEO SBB AG, LITRA – News vom 27.5.2009

17. Februar 2012 / Arbeitsgruppe SEV Ostschweiz

---

<sup>3</sup> Wankkompensation im SBB FV-Dosto, Th. Grossenbacher, Olten, 8.6.2011