

STEP Ausbauschritt 2030 – Planungsregion Ostschweiz.
KURZFASSUNG.



Die Bahnplanung wird neu organisiert.

Mit dem Ja der Schweizer Bevölkerung zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI wird auch die Planung des künftigen Ausbaus der Bahninfrastruktur neu geregelt. Die Kantone übernehmen den Lead bei der Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte und organisieren sich dazu in sechs Planungsregionen. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus, Graubünden, St.Gallen, Schaffhausen und Thurgau haben sich zur Planungsregion Ostschweiz zusammengeschlossen und gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Angebotskonzept für den Horizont 2030 erarbeitet.

Abweichungen gegenüber den nationalen Verkehrsprognosen sind nur lokal von Relevanz

Für die Entwicklung der Angebotskonzepte wurden die vom Bund verwendeten sozioökonomischen Grundlagedaten sowie die daraus prognostizierte Nachfrageentwicklung für das Jahr 2030 verifiziert. Grundsätzlich legen diese Zahlen ein realistisches Szenario dar, vereinzelt wurden jedoch Diskrepanzen festgestellt. So bildet das vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verwendete Verkehrsnachfragemodell die Pendlerströme in grenznahen Gebieten nur ungenügend ab. Für Bahnen mit einem hohen Anteil an Freizeit- respektive Tourismusverkehr ist das Modell nicht geeignet, um die spezifischen Nachfragespitzen und saisonalen Schwankungen abzubilden. Eigene Abschätzungen weisen daher in gewissen Bereichen ein höheres Nachfragewachstum als vom Bund prognostiziert aus. Auf einzelnen Abschnitten und zu Spitzenzeiten zeichnen sich hohe Belastungsspitzen oder auf einzelnen Zügen sogar Überlastsituationen ab. Diese Überlasten treten nur lokal auf und sind aus Gesamtsicht nicht kritisch. Mit geeigneten Angebotskonzeptionen können die notwendigen Kapazitäten bereitgestellt werden.

Auf gewissen Strecken ist die verwendete Datenbasis für die Hochrechnung von Nachfrageprognosen nicht geeignet, da sie durch mehrmonatige Streckensanierungen mit Bahnersatzangeboten oder neue Fahrplankonzepte verfälscht wurden. Auf anderen Linien weichen die Grundlagedaten von den Zahlen der Verkehrsunternehmen ab und sind nicht nachvollziehbar. Die Differenzen führen jedoch zu keinen Überlastsituationen. In späteren Bearbeitungsphasen ist eine Neuberechnung der Prognosen erforderlich.

Zehn neue Haltestellen für die Ostschweiz

Die Kantone planen zehn neue Haltestellen zur Erschliessung von neuen Entwicklungsschwerpunkten oder anderen Attraktionspunkten einzurichten:

- Frauenfeld Langdorf
- Romanshorn Hof
- Wil West
- Gossau Sommerau
- Uznach Linthpark
- Uznach Spital
- Chur City West
- Chur Synergia
- Davos Eisstadion
- St. Moritz Bad

Die Planungsregion unterstellt ihren Planungen eigene Fernverkehrsvorstellungen

Die Angebotskonzepte der drei Verkehrsarten Fernverkehr, Güterverkehr und Regionalverkehr werden parallel erarbeitet. Dies hat zur Konsequenz, dass in den Planungsregionen keine gefestigten Grundlagen für die Abstimmung der regionalen Angebotskonzepte an die Fernverkehrsangebote vorhanden sind. Die Planungsregion Ostschweiz hat ihren Konzepten Planungsannah-

men hinterlegt, die teilweise auf eigenen Erwartungen zum Angebotskonzept des Fernverkehrs basieren:

- Die viertelstündlichen Fernverkehrszüge Zürich–Frauenfeld werden bis Weinfelden weiter geführt.
- In Weinfelden werden halbstündlich die Fernverkehrszüge getrennt und im Halbstundentakt weiter nach Konstanz, bzw. Romanshorn geführt.
- Ab St.Gallen verkehren die Fernverkehrszüge Richtung Zürich viertelstündlich mit einer Systemfahrzeit von 60 Minuten.
- Der IC Zürich–Chur hält in Pfäffikon SZ.

Wird vom BAV ein von diesen Annahmen abweichendes Fernverkehrskonzept gewählt, so sind die Planungen der Ostschweizer Kantone an die neuen Fernverkehrsstrukturen zu adaptieren.

Verkehrsstrukturen innerhalb der Ostschweiz soll weiter gestärkt werden

Mit den eingebrachten regionalen Angebotskonzepten sollen einerseits die Verkehrsstrukturen innerhalb der Ostschweiz weiter gestärkt, andererseits die Kapazitäten für die wichtigen Verkehrsströme in den Metropolitanraum Zürich ausgebaut werden. Verschiedene Konzepte leisten mit Produktionsoptimierungen einen Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungserbringung. Die Angebotsverbesserungen sind in die bereits bestehenden Strategien und Programme von Bund und Kantonen zur Verkehrs- und Raumentwicklung eingebettet.

In Schaffhausen soll der ganztägige Viertelstundentakt der S-Bahn schlanke Anschlüsse zwischen allen Angeboten ermöglichen und die geforderte Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sicherstellen. Die halbstündliche Führung des IRE ab Basel über die Hochrheinstrecke nach Schaffhausen stellt ein attraktives Angebot zwischen den beiden Kantonshauptstädten dar.

In der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz sollen die Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahnen verbessert sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen ausgebaut werden. Vorgeesehen ist dafür ein Viertelstundentakt der S-Bahn im Kernbereich sowie ein stündliches direktes Zugsangebot von Konstanz über Romanshorn nach St.Margrethen mit schlanken Anschlüssen Richtung Graubünden sowie mit der Option auf Weiterführung nach Bregenz. Auf dem Netz der Frauenfeld-Wil-Bahn soll mit einem Viertelstundentakt und guten Anschlüssen in Frauenfeld und Wil die erwartete Nachfragesteigerung bewältigt werden. Das kantonale Nebenzentrum Arbon soll mit einer direkten Bahnverbindung an St.Gallen angeschlossen werden.

Zwischen Zürich und Winterthur wird ein Teil der Fernverkehrszüge über Wallisellen verkehren und so Fahrzeit gewinnen. In Gossau SG sollen die Anschlüsse Richtung Appenzellerland auf diese schnelle Verbindung Richtung Zürich optimiert werden und so markante Reisezeitverkürzungen ermöglichen. Das mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen ab 2018 eingeführte Zugsangebot soll weiter ausgebaut werden.

Die S-Bahn St.Gallen verkehrt auch auf der West-Ost-Achse in einem exakten Viertelstundentakt und bietet in St.Gallen und auf angeschlossenen Busnetzen ideale Umsteigebeziehungen an. Die Anschlüsse in Gossau SG auf die Fernverkehrszüge Richtung Westen werden optimiert. Die Halbstundentaktlücken zwischen Altstätten und Sargans sowie am Walensee werden geschlossen. Die schnellen Verbindungen mit dem Voralpenexpress Richtung Rapperswil und Arth-Goldau sollen ebenso halbstündlich verkehren wie der REX zwischen Wil und Chur.

Grosse Teile des RhB-Netzes sind Einspurig. Verspätungen haben dadurch grosse Auswirkungen auf den Betrieb. Die Fahrplanstabilität soll erhöht werden. Vordringlich sind die Perronanlagen in Landquart den wachsenden Umsteigeströmen anzupassen. Auf den Streckenabschnitten im Prättigau, dem Vereinatunnel sowie am Bernina und Albula sind Massnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität geplant. Das Unterengadin profitiert von einer besseren Taktlage der Regionalzüge während im Oberengadin die bestehende Strecke von St.Moritz bis zur neuen Haltestelle St.Moritz Bad verlängert werden soll. In der Kernzone Davos soll das Bahnangebot ebenso ausgebaut werden wie zwischen Ilanz und Chur. In der Agglomeration Chur soll das Nachfragepotential des Entwicklungsgebiets Chur West zusammen mit Verbesserungen im S-Bahn-System hauptsächlich auf der Schiene abgewickelt werden. Der Raum Bellinzona soll halbstündlich neu per Bahn mit dem bündnerischen Misox verbunden werden.

Das Glarnerland soll von einem durchgehenden Halbstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Linthal profitieren. Der Eckanschluss in Ziegelbrücke aus Richtung Glarus in Richtung Mühlehorn und Sargans wird soll hergestellt werden.