

Die Wünsche der Kantone für den Ausbauschritt 2030

Mit dem Volks-Ja zur FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 hat sich die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz nachhaltig verändert. Die Kantone sind nun federführend für die Angebotsplanung des Regionalverkehrs, der Bund für den Fern- und Güterverkehr sowie für ein Gesamtkonzept.

Anfang April 2014 publizierte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Planungsgrundlagen für den Ausbauschritt 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP). Die Kantone hatten sodann ein halbes Jahr Zeit, um ihre Wünsche bezüglich des Angebotsausbaus im Zeitraum von 2025 bis 2030 anzumelden. Um ein koordiniertes Vorgehen zu erreichen, wurde die Schweiz in sechs Planungsregionen aufgeteilt: Nordwestschweiz, Ostschweiz, Tessin, Westschweiz, Zentralschweiz und Zürich. Mit den Eingaben zum AS 2030 erklären sich die Kantone bereit, die entsprechenden Angebote auch zu bestellen und die zusätzlich anfallenden Abgeltungsanteile zu übernehmen.

Nach den Prämissen des BAV ist der Infrastrukturausbau auf die Hauptverkehrszeiten (HVZ) auszulegen. Dabei ist die Kapazität und Stabilität des Netzes zu erhöhen und der Ausbau der Publikumsanlagen voranzutreiben. Im Fernverkehr wird eine Angebotsverdichtung angestrebt, Fahrzeitverkürzungen sind sekundär. Im Regionalverkehr hat die Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren Priorität. Dabei hat das BAV klare Vorgaben gesetzt: Für einen Viertelstundentakt wird eine tägliche Nachfrage von 8000 Personen pro Werktag im meistbelasteten Querschnitt vorausgesetzt.

Wie der Fernverkehr in zehn Jahren aussehen soll, ist zwar mit dem „Referenzkonzept 2025“ des BAV [1] grundsätzlich bekannt; dennoch gibt es noch viele offene Fragen, die sich erst im Lauf der nächsten Jahre klären werden. Für die Zeit darüber hinaus dient die bereits 2013 vom BAV publizierte „Langfristperspektive Bahn“ als Leitlinie [2]. Auf dieser Basis konkrete Ausbaumwünsche für die Zeit nach 2025 anzumelden, ist für die Planungsregionen indes anspruchsvoll. Sie mussten für den Fernverkehr auf vielen Strecken Annahmen treffen, die nicht in jedem Fall eintreffen werden. Manchenorts scheint auch der Wunsch Vater des Gedankens zu sein, wenn man etwa in St. Gallen von einem schnellen Viertelstundentakt nach Zürich mit 60 Minuten Fahrzeit träumt.

Der Finanzrahmen für den AS 2030 ist noch nicht bekannt. Vor diesem Hintergrund wird vorerst mit zwei Budgetrahmen – 7 oder 12 Milliarden Franken – gearbeitet. Auch wenn das Budget feststehen würde, bliebe dennoch offen, wieviel Geld langfristig tatsächlich für Ausbaumassnahmen zur Verfügung steht: Vorrang hat bekanntlich der Unterhalt des bestehenden Netzes.

Die Planungsregionen hatten explizit nicht ihre Wünsche bezüglich des Ausbaus der Infrastruktur, sondern des Angebots einzureichen. Sie hielten sich unterschiedlich stark daran: Während im Bericht der Ostschweiz mehrmals konkrete Infrastrukturprojekte genannt werden, ist dies bei der Zentralschweiz nicht der Fall. Kostenschätzungen zu den explizit oder implizit verlangten Infrastruktur-Ausbau-

ten sind in den Berichten nicht enthalten. Auch die Vorgabe, sich auf den Regionalverkehr zu konzentrieren, wurde recht unterschiedlich interpretiert. Vielerorts sind Regional- und Fernverkehr derart verknüpft, dass eine getrennte Betrachtung wenig sinnvoll erscheint.

Das BAV muss nun die sechs Berichte aus den Planungsregionen – alles in allem mehrere hundert Seiten – auswerten, koordinieren, priorisieren, mit der Entwicklung des Personenfern- und Güterverkehrs abstimmen und schliesslich festlegen, welche Infrastruktur-Ausbauten in Angriff zu nehmen sind, um die angestrebten Angebotsausbauten sicherstellen zu können. Das braucht viel Zeit: Ziel ist, dass der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2018 die Vorlage zum AS 2030 unterbreiten kann. (mr/lüt)

Zürich

Die Planungsregion Zürich umfasst das Netz der Zürcher S-Bahn; auf Streckenabschnitte, die in den Nachbarkantonen liegen, wird im vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erstellten Bericht nur am Rande eingegangen.

Grundlagen

Das vorgeschlagene Angebot für den Horizont 2030 basiert auf dem Angebotskonzept 2025 (Vierte Teilergänzung). Es ist eng auf den Personenfern- und Güterverkehr abgestimmt; sollten sich in dieser Hinsicht Änderungen ergeben, sind die Planungen zu überarbeiten. Stossrichtung des vorliegenden Konzepts ist primär die Beseitigung von Kapazitätsengpässen durch die Steigerung des Angebots oder den Einsatz längerer Züge. Fahrplantechnisch liegt dem Konzept der Viertelstundentakt zugrunde. Dadurch entstehen weniger, aber „dichtere“ Linien. Dies erlaubt die noch intensivere Nutzung der Infrastruktur. Die grössten Engpässe werden auf den Strecken Winterthur – Zürich, am linken Zürichseeufer, im Limmattal sowie Zürcher Unter- und Oberland erwartet.

Im Planungshorizont 2030 soll für kürzere Linien im inneren Agglomerationsgürtel – die sogenannte Innere S-Bahn – ein neuer einstöckiger Fahrzeugtyp entwickelt werden, mit dem dank eines grösseren Stehplatzanteils kürzere Haltezeiten gewährleistet werden sollen. Unter den ersten Strecken, die nach diesem Konzept bedient werden sollen, sind die Achsen Meilen – Zürich – Dietikon und Furtal – Zürich – Uster. Die neuen Züge werden aber im Jahr 2030 erst einen kleinen Teil der Gesamtflotte ausmachen.

Auf den übrigen Linien – in Zukunft als Express-S-Bahnen bezeichnet, weil sie im Kernbereich der Agglomeration nur an einzelnen Bahnhöfen halten – werden auch langfristig weiterhin Doppelstockfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Mit Winterthur Grüze Nord und Silbern sollen zwei neue Haltestellen im Kanton Zürich entstehen. Seitens der Infrastruktur werden der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sowie der Bau des Brüttener Tunnels vorausgesetzt. Trotz dieser Erweiterungen müssen nach derzeitigem Planungsstand einige von der Nachfrage her an sich er-

wünschte Durchbindungen in Winterthur und Zürich entfallen. Zudem verschlechtern sich einzelne Anschlussbeziehungen (Embrach – Bülach – Zürich ausserhalb der HVZ, Anschlussknoten Wetzikon).

Optimierungsbedarf besteht noch bei den Durchbindungen und dem Stärken/Schwächen der aus Richtung Zürich kommenden Züge im Raum Winterthur; die Auslastung des Bahnhofs Winterthur erfordert eine Durchbindung aller S-Bahnen (ausgenommen ab/nach dem Tösstal) und lässt kein Stärken/Schwächen mehr zu. Auf den Strecken nach Weinfelden und Wil bedingt dies voraussichtlich den Ausbau der Perrons auf 300 Meter Länge.

Die nachstehend verwendeten Linienbezeichnungen der S-Bahn Zürich beziehen sich auf das voraussichtliche Angebot im Jahr 2025. Eine Übersicht ist in SER 12/2014, S. 641 zu finden.

Forderungen

Auf der Achse Zürich – Thalwil – Pfäffikon SZ wird das Angebot weiter systematisiert und ausgebaut. Die RE Zürich – Chur / Linthal sollen zwischen Zürich und Ziegelbrücke im Halbstundentakt fahren und dank Halten in Zürich Enge, Thalwil, Horgen sowie Richterswil die S-Bahn entlasten. Eine beschleunigte S-Bahn-Linie, die bis Pfäffikon SZ die gleichen Halte wie die RE bedient, ergänzt das Angebot zum Viertelstundentakt und wird auf Seite Zürich HB via Wallisellen nach Wetzikon durchgebunden. Die halbstündlich verkehrende S8 nach Pfäffikon SZ beginnt in Zürich HB und hält nur noch in Zürich Enge, ab Thalwil dann überall. In Wiedikon, Wollishofen, Kilchberg und Rüslikon halten nur noch die Züge nach Horgen Oberdorf.

In Richtung Zug ist der Viertelstundentakt der S-Bahn bis Horgen Oberdorf vorgesehen; diese Linie soll in Zürich HB halbstündlich mit Zügen von/nach Hinwil verknüpft werden. Ergänzend sollen halbstündliche RE Zürich – Luzern fahren, die bis Zug in Zürich Enge, Thalwil, Horgen Oberdorf und Baar halten. Einmal pro Stunde ist die Durchbindung der RE zum Flughafen vorgesehen. Bei den IR Zürich – Luzern sollen nach dieser Planung sämtliche Halte zwischen Zürich und Zug entfallen.

Richtung Affoltern am Albis (– Zug) ist kein weiterer Angebotsausbau vorgesehen; die beiden S-Bahn-Linien sollen aber im exakten Viertelstundentakt fahren und einheitlich in Zürich Hardbrücke anhalten. Im Angebotskonzept 2025 ist dies nur für die S5 Pfäffikon SZ – Zürich HB Museumstrasse – Zug vorgesehen; die S14 Uster – Affoltern am Albis fährt via Löwenstrasse. Mit neuen Durchbindungen entstehen die Linien Zug – Zürich HB – Stäfa sowie Affoltern am Albis – Zürich HB – Stäfa – Rapperswil (jeweils ohne Halt von Stadelhofen bis Meilen).

Um die Fahrgastströme zwischen Zürich und Aarau beziehungsweise Brugg zu entflechten, wird das Angebot neu geordnet. Die sich zum Viertelstundentakt ergänzenden S11 und S12 halten im Zeithorizont 2030 nicht mehr in Hardbrücke, Schlieren und Glanzenberg, dafür an der neuen Station Silbern zwischen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach. Aus-

serdem sollen zwischen Zürich HB und Dietikon viertelstündlich zusätzliche Züge mit Halt an allen Stationen fahren, halbstündlich weiter nach Baden – Koblenz und ohne Halt in Neuenhof.

Um die S12 auf der Strecke Zürich – Brugg zu entlasten, sollen die je halbstündlich vorgesehenen RE Zürich – Basel / Bern in Altstetten, Wettingen und Baden halten; der „Flugzug“ verliert dafür den Halt in Dietikon. In Richtung Aarau entlasten alternierende RE nach Biel beziehungsweise Basel mit Halten in Lenzburg und Aarau die S11 (heute S3). Die S42 Zürich HB – Muri soll nach den Vorstellungen des Kantons Zürich weiterhin nur in den HVZ fahren; der Kanton Aargau strebt hingegen einen ganztägigen Betrieb an.

Auf der Strecke Zürich – Regensdorf-Watt – Baden soll die mit dem Angebotskonzept 2025 als HVZ-Linie geplante S21 Zürich HB – Regensdorf-Watt durchgehend fahren und grundsätzlich in Seebach und Affoltern halten. Zusammen mit der halbstündlichen S6 entsteht auf diesem Abschnitt ein exakter Viertelstundentakt. Die S6 bedient die neue Station Wettingen Tägerhard zwischen Wettingen und Würenlos und wird mit 300 Meter langen Zügen geführt. Ab Zürich HB sollen beide Linien nach Stettbach – Uster fahren.

Auch auf der Strecke Zürich – Bülach – Schaffhausen wird nochmals die Kapazität ausgebaut: Einerseits soll die S9 ganztags halbstündlich bis Schaffhausen fahren; andererseits ist eine weitere halbstündliche S-Bahn-Linie nach Bülach vorgesehen. Im Gegenzug hält die S9 nicht mehr in Rümlang, Oberglatt und Niederglatt. Die RE Zürich HB – Schaffhausen verkehren im Halbstundentakt und halten nicht mehr in Oerlikon. Die IC nach Stuttgart werden offenbar in diesen Takt integriert; sie werden in den Unterlagen des ZVV nicht erwähnt.

Zwischen Zürich HB und Kloten soll die S-Bahn im Viertelstundentakt (Linien Rapperswil – Wetzikon – Zürich HB – Kloten und Pfäffikon SZ – Wetzikon – Zürich HB – Kloten – Turbenthal) verkehren. Zum Flughafen fahren hingegen nur noch vier S-Bahn-Züge pro Stunde (Zürich HB – Flughafen und Zürich HB – Flughafen – Schaffhausen), dafür im Viertelstundentakt und mit Halten in Wipkingen und Oerlikon. Nach Schaffhausen sollen längere Züge eingesetzt werden. Verdichtet wird nach dieser Planung das Angebot im Fernverkehr: Von acht Zügen pro Stunde nach Winterthur – Konstanz / Romanshorn / St. Gallen verkehren vier via Wallisellen und durch den Brüttener Tunnel ohne Halt bis Winterthur; die

übrigen bedienen – ebenfalls im Viertelstundentakt – Oerlikon und den Flughafen. Hinzu kommen noch die stündlichen RE Basel – Zürich Flughafen (via DML) und RE Luzern – Zürich Flughafen jeweils mit Halten in Zürich HB und Oerlikon.

Die S-Bahn fährt auf der Strecke Zürich HB – Wallisellen – Winterthur im Viertelstundentakt. Die in Zukunft halbstündliche S-Bahn nach Pfäffikon ZH, die im Dezember 2015 als S19 zunächst nur während den HVZ eingeführt wird, fährt langfristig nicht mehr via Löwenstrasse – Wallisellen, sondern via Museumstrasse – Stettbach. Zusammen mit der S-Bahn nach Wetzikon (bisher S3) soll damit auch auf dem Abschnitt Zürich HB – Stettbach – Pfäffikon ZH der Viertelstundentakt gelten.

Die S-Bahnen, die zwischen Stettbach und Winterthur ohne Halt verkehren, werden – wie auch der gesamte Fernverkehr nach Winterthur – durch den Brüttener Tunnel fahren.

Nach Uster – Wetzikon sind neben den S5 und S15 zwei zusätzliche schnelle Verbindungen pro Stunde vorgesehen; die S14 nach Hinwil soll bis Wetzikon nur noch Oerlikon und Uster bedienen. Als Ersatz wird eine neue Linie Zürich HB – Wallisellen – Wetzikon im Halbstundentakt und mit Halt an allen Stationen eingeführt. Der Halbstundentakt der S9 wird auf dem Abschnitt Zürich HB – Uster zum 15-Minuten-Takt verdichtet.

Am rechten Zürichseeufer wird das Angebot im Zeithorizont 2030 systematisiert: Die schnelle S7 ohne Halt zwischen Stadelhofen und Meilen wird durch die dann integral fahrende S20 bis Stäfa zum Viertelstundentakt verdichtet. Die überall haltenden S6 und S16 fahren, ebenfalls alle 15 Minuten, einheitlich bis Meilen.

Auf der Strecke Winterthur – Schaffhausen soll ein zweiter schneller S-Bahn-Zug pro Stunde fahren, der nur Andelfingen und Neuhausen bedient. Zusammen mit den halbstündlichen Zügen mit Halten an allen Stationen fahren dann vier Züge pro Stunde. Sowohl die schnellen als auch die langsamen Züge werden ab Winterthur in Richtung Zürich durchgebunden. Die derzeit noch eingesetzten Turbo-GTW werden bereits im Rahmen der Vierten Teilergänzung durch doppelstöckiges Rollmaterial abgelöst.

Die halbstündliche S29 Winterthur – Stein am Rhein bedient die neue Station Winterthur Grüze Nord, hält jedoch nicht mehr in Reutlingen. Um Überlasten abzubauen, werden längere Züge eingesetzt. Neu sollen auch die Züge aus Richtung Zürich nach Seuzach im Halbstundentakt verkehren. Die S29 wird mit der S41 in Richtung Bülach verknüpft.

Zwischen Winterthur und Frauenfeld kann die S-Bahn durch die zusätzlichen Fernverkehrszüge entlastet werden. Auch nach 2030 ist der Halbstundentakt vorgesehen; die Züge werden jedoch alle über Winterthur in Richtung Zürich durchgebunden. Gleiches gilt für die Strecke nach Wil: auch hier bleibt es im S-Bahn-Verkehr beim Halbstundentakt. Die Züge sollen mit 300-Meter-Kompositionen geführt werden und ab Winterthur in Richtung Zürich weiterfahren.

Auf der Strecke Winterthur – Bauma – Rütli ZH sind nur kleine Änderungen vorgesehen. Die S-Bahn nach Wila soll bereits in Turbenthal enden; dafür wird auf dem Abschnitt Winterthur – Seen ein vierter Zug pro Stunde fahren. (fsch)

Übersicht der geplanten S-Bahn-Linien im Jahr 2030

Horgen Oberdorf – Zürich HB
 Horgen Oberdorf – Zürich HB – Wallisellen – Uster – Wetzikon – Hinwil
 Pfäffikon SZ – Zürich HB
 Pfäffikon SZ – Zürich HB – Wallisellen – Wetzikon
 Zug – Zürich HB – Meilen – Stäfa
 Affoltern – Zürich HB – Meilen – Rapperswil
 Aarau – Dietikon – Altstetten – Zürich HB – Wallisellen – Wil
 Brugg – Dietikon – Altstetten – Zürich HB – Wallisellen – Weinfelden
 Koblenz – Turgi – Zürich HB – Meilen
 Dietikon – Zürich HB – Meilen
 Baden – Regensdorf-Watt – Zürich HB – Uster
 Regensdorf-Watt – Zürich HB – Uster
 Niederweningen – Zürich HB – Stettbach – Winterthur – Seuzach
 (HVZ Bülach –) Zürich HB – Effretikon – Wetzikon
 Bülach – Zürich HB – Stettbach – Winterthur – Schaffhausen
 Schaffhausen – Bülach – Zürich HB – Effretikon – Pfäffikon ZH
 Stein am Rhein – Winterthur – Bülach
 Zürich HB – Flughafen
 Zürich HB – Flughafen – Schaffhausen
 Kloten – Zürich HB – Stadelhofen – Uster – Wetzikon – Rapperswil
 (Turbenthal –) Winterthur Seen – Kloten – Zürich HB – Stadelhofen – Uster – Wetzikon – Pfäffikon SZ
 Winterthur – Bauma – Rütli ZH
 S4/S10 (SZU) und S13 (SOB) müssen noch geplant werden.
 Kursiv: ohne Halt zwischen den angegebenen Stationen
 Quelle: Netzgrafik Fahrplan 2G, Ausbauschritt 2030, Planungsstand Januar 2015

Ostschweiz

Die Planungsregion Ostschweiz umfasst die Kantone Appenzell Ausserrhodon, Appenzell Innerrhodon, Glarus, Graubünden, St. Gallen, Schaffhausen und Thurgau.

Grundlagen

Weil keine gefestigten Grundlagen für die Abstimmung der regionalen Angebotskonzepte mit dem Fernverkehr zur Verfügung stehen, hat die Planungsregion Ostschweiz ihren Konzepte Planungsannahmen hinterlegt, die teilweise auf eigenen Erwartungen zum Angebotskonzept des Fernverkehrs basieren:

- Die im Zeithorizont 2030 geplanten zusätzlichen, im Halbstundentakt verkehrenden Fernverkehrszüge Zürich – Winterthur – Frauenfeld (via Wallisellen – Brüttener Tunnel) werden bis Weinfelden weitergeführt, was vier Verbindungen pro Stunde von Zürich bis Weinfelden ergibt.
- Halbstundentakt im Fernverkehr nach Konstanz und Romanshorn mittels Flügelung der von Zürich kommenden Züge in Weinfelden.
- Ab Zürich verkehren viertelstündlich Fernverkehrszüge Richtung St. Gallen mit einer Systemfahrzeit von 60 Minuten (zweimal via

Ausbau führt zu Mehrverkehr

Welche Auswirkungen ein Angebotsausbau auf die Nachfrage hat, lässt sich anhand der drei Nachfragetreiber Bedienungsfähigkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit abschätzen. Der Zürcher Verkehrsverbund legt seinen Planungen folgende Annahmen zugrunde:

- Eine Verdopplung des Angebots führt zu 32 Prozent mehr Nachfrage.
- Eine Verkürzung der Reisezeit um zehn Minuten führt zu zehn Prozent mehr Nachfrage.
- Eine Direktverbindung statt einer Umsteigeverbindung führt zu zwölf Prozent mehr Nachfrage.

Flughafen – Brüttener Tunnel mit Halt nur am Flughafen und in Winterthur, zweimal via Wallisellen – Brüttener Tunnel mit Halten in Winterthur, Wil, Uzwil, Flawil und Gossau).

– Die IC Zürich – Chur halten in Pfäffikon SZ und vermitteln dort Anschlüsse zum Voralpen-Express in/aus Richtung St. Gallen und Arth-Goldau/Luzern.

Entscheidet sich das BAV für ein von diesen Annahmen abweichendes Fernverkehrskonzept, sind die Planungen der Ostschweizer Kantone an die neuen Fernverkehrsstrukturen zu adaptieren.

Die eingebrachten regionalen Angebotskonzepte sollen einerseits die Verkehrsstrukturen innerhalb der Ostschweiz stärken und andererseits die Kapazitäten für die Verkehrsströme in den Metropolitanraum Zürich erhöhen. Wert gelegt wird auch auf eine Optimierung der Produktion, um die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Die Angebotsverbesserungen sind in die bereits bestehenden Strategien und Programme von Bund und Kantonen zur Verkehrs- und Raumentwicklung eingebettet.

Zehn neue Haltestellen sollen Entwicklungsschwerpunkte oder andere Attraktionspunkte erschliessen. Auf dem Normalspurnetz sind dies Frauenfeld Langdorf, Romanshorn Hof, Gossau Sommerau, Uznach Linthpark und Uznach Spital, auf dem Netz der Rhätischen Bahn (RhB) Chur City West, Chur Synergia, Davos Eisstadion und St. Moritz Bad sowie bei der Frauenfeld – Wil-Bahn Wil West.

Forderungen

Der Kanton Schaffhausen rechnet langfristig mit einer weiteren Zunahme der Pendlerströme in den Grossraum Zürich. Der Mehrverkehr soll mindestens zur Hälfte durch den ÖV erbracht werden. Wegen der ausgeprägten Randlage des Kantons ist die Bevöl-

kerungsentwicklung in Baden-Württemberg mit ebenfalls wachsenden Pendlerströmen zu berücksichtigen.

Der ganztägige S-Bahn-Viertelstundentakt auf den Strecken Richtung Erzingen, Jestetten und Thayngen soll insbesondere in Schaffhausen schlanke Anschlüsse in alle Richtungen ermöglichen, was mit dem Halbstundentakt nicht möglich ist. Die vom BAV für ein solch dichtes Angebot geforderte Nachfrage wird allerdings auch bei optimistischen Annahmen auf keiner der drei Strecken erreicht. Die grösste Nachfrage wird mit 6400 Personen pro Tag für den Abschnitt Neuhausen am Rheinfluss – Jestetten erwartet; dieser hat für den Kanton denn auch Priorität. Die Nachfrageprognose differiert allerdings je nach Planungsinstanz massiv.

Zwischen Basel und Schaffhausen sollen halbstündlich schnelle Direktzüge über die zu elektrifizierende Hochrheinstrecke fahren. Voraussetzung wäre freilich die Elektrifizierung der Strecke Basel Bad Bf – Erzingen, für die es bislang nur Absichtserklärungen gibt. Laut dem Bericht der Planungsregion Ostschweiz „stehen private Investoren bereit, die grosses Interesse zeigen, dieses zukunftsweisende Projekt zu unterstützen“. Das Land Baden-Württemberg rechnet hingegen offensichtlich nicht damit, dass die Elektrifizierung in absehbarer Zeit kommt; es hat kürzlich den Betrieb der IRE-Verbindung Basel Bad Bf – Singen (Hohentwiel) – Friedrichshafen – Ulm mit Diesel-Neigetriebzügen für weitere zehn Jahre ausgeschrieben.

Im Thurgau sollen neben Frauenfeld und Weinfelden auch Kreuzlingen/Konstanz und Romanshorn je vier Verbindungen pro Stunde nach Zürich erhalten, dies dank Umsteigerverbindungen mit S-Bahnen als Ergänzung zu den direkten Fernverkehrszügen. In der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz sollen

die Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahnen verbessert und die grenzüberschreitenden Verbindungen ausgebaut werden. Vorgesehen ist ein Viertelstundentakt der S-Bahn von Kreuzlingen Richtung Westen bis Ermatingen, Richtung Osten bis Münsterlingen Spital. Auf der Seelinie Romanshorn – Kreuzlingen, die in den 1990er Jahren noch von der Stilllegung bedroht war, zählt man im stärksten Querschnitt heute schon 4100 Fahrgäste, bis 2030 sollen es 7600 Personen sein.

Die Bahnfahrt von Konstanz nach Bregenz erfordert derzeit drei- bis viermaliges Umsteigen und dauert anderthalb bis zwei Stunden. Mit einer direkten Zugverbindung „Bodex“ (für Bodensee-Express) wäre eine Reisezeit von einer Stunde erreichbar; diese böte diverse gute Umsteigemöglichkeiten insbesondere in Richtung Graubünden. Bodex und „Spangenzug“ Konstanz – St. Gallen würden sich bis Romanshorn zu einem schnellen RE-Halbstundentakt mit Halten nur in Kreuzlingen Hafen und Münsterlingen Spital ergänzen.

Der Bezirkshauptort Arbon mit rund 14 000 Einwohnern ist bislang auf der Schiene nicht direkt mit St. Gallen verbunden. Die Fahrt über Rorschach dauert 40 Minuten; eine Viertelstunde schneller geht es mit der im Dezember 2014 eingeführten Expressbuslinie 201 über die Autobahn. Weil diese in Zukunft zunehmend überlastet sein dürfte, schlägt die Planungsregion Ostschweiz den Bau einer eingleisigen Bahnstrecke von Steinach (südlich von Arbon) nach Wittenbach vor. Die derzeit in Wittenbach endenden S-Bahn-Züge könnten so nach Arbon verlängert werden. Das Fahrgastpotential wird mit 2350 bis 3000 Passagieren pro Tag beziffert, eine eher bescheidene Zahl für eine Neubaustrecke, die mit Sicherheit einen dreistelligen Millionenbetrag kosten würde.

Für die Frauenfeld – Wil-Bahn (FW) wird bis 2030 eine Zunahme von 1,4 auf fast 2 Millionen Passagiere prognostiziert. Zwischen 2003 und 2013 hat die Nachfrage bereits um 56 % zugenommen, während das Angebot nur um 10 % zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut wurde. Die neuen Niederflurzüge bieten 133 Sitzplätze; der meistfrequentierte Zug kommt bereits heute mit durchschnittlich mehr als 160 Reisenden in Frauenfeld an. Doppeltraktion lässt die Infrastruktur nicht zu. Im Westen von Wil, wo in einem Entwicklungsgebiet 3000 Arbeitsplätze entstehen sollen, wird mit dem Bau des neuen Autobahnanschlusses Wil West das Trasse der FW verlegt und gleichzeitig die Haltestelle „Wil West“ erstellt. Langfristig ist ein durchgehender Viertelstundentakt erforderlich, um einerseits die erwartete Nachfragesteigerung zu bewältigen und andererseits weiterhin gute Anschlüsse zum Fernverkehr an beiden Endbahnhöfen zu ermöglichen.

Mit der im Zeithorizont 2030 geplanten Führung von Fernverkehrszügen Zürich – St. Gallen über Wallisellen statt via Flughafen sollen in Gossau SG die Anschlüsse Richtung Appenzellerland auf diese Verbindungen ausgerichtet werden, was im Vergleich zum derzeitigen Angebot mit langen Übergangszeiten um mindestens 20 Minuten kürzere Reisezeiten ermöglicht. Allenfalls sind zusätzliche Kreuzungsstellen und einzelne Streckenbegradigungen erforderlich.

Das mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Appenzell – St. Gallen – Trogen ab 2018 einzuführende Angebot (Viertelstundentakt von Teufen bis Trogen zunächst in den HVZ, später ganztags) soll langfristig weiter ausgebaut

Kritik aus den Regionen

Neben lobenden Worten kritisieren die Planungsregionen in ihren Berichten auch einige Punkte. So heisst es aus der Ostschweiz, die vom Bund prognostizierte Nachfrageentwicklung für das Jahr 2030 sei in manchen Fällen nicht realistisch. Das verwendete Verkehrsnachfragemodell bilde die Pendlerströme in grenznahen Gebieten nur ungenügend ab; es sei auch nicht geeignet, um bei Bahnen mit hohem Anteil an touristischem Verkehr die saisonalen Schwankungen abzubilden. Eigene Abschätzungen der Region Ostschweiz weisen in gewissen Bereichen ein höheres Nachfragewachstum aus als vom Bund prognostiziert.

Die Planungsregion Ostschweiz weist auch darauf hin, dass bei der Berechnung der Sitzplatzkapazitäten für neue Fahrzeuge die rechtlichen Vorgaben zu beachten sind. So erfordere die Umsetzung des BehiG voll behindertengerechte Toiletten, was bei den heutigen GTW einen Verlust von zehn Sitzplätzen bedeute. Auch die Berücksichtigung der verschärften Crashnormen gemäss TSI wird bei vergleichbarer Fahrzeuglänge Kapazitätsverluste mit sich bringen; hier wird, ebenfalls am Beispiel eines GTW, mit zehn bis 15 Sitzplätzen pro Komposition gerechnet.

Auf einzelnen Strecken ist die verwendete Datenbasis für die Hochrechnung von Nachfrageprognosen nicht geeignet, weil sie durch mehrmonatige Streckensanierungen mit Bahnersatzangeboten oder neue Fahrplan-

konzepte verfälscht wurden. So ging 2012 bei der baubedingten Sperrung der Strecke Wil – Weinfelden während eines halben Jahres die Nachfrage um ein Drittel zurück. Auf anderen Linien wichen die Grundlagedaten des Bundesamts für Statistik von den Zahlen der Verkehrsunternehmen ab und seien nicht nachvollziehbar, weshalb eine Neuberechnung der Prognosen erforderlich sei.

Im Bericht der Planungsregion Zürich wird erwähnt, die BAV-Annahmen bezüglich der Rollmaterialkapazitäten würden zu einer sehr hohen Auslastung und damit einer Verlängerung der Haltezeiten führen, die im Kernnetz der S-Bahn Zürich keinen stabilen Betrieb erlaube. Der Dimensionierungsstandard im Stehplatzperimeter müsse deshalb angepasst werden.

Die Zentralschweiz weist auf das starke Nachfragewachstum im Regionalverkehr der letzten zehn Jahre hin – und moniert, dass man bezüglich der Entwicklung der Fernverkehrslinien im gleichen Zeitraum nur mutmassen könne, weil man für viele Strecken nur ungenügende Unterlagen habe. Es wäre angezeigt, die detaillierten Nachfragezahlen den Kantonen für die Planung zur Verfügung zu stellen. Weiter wird kritisiert, dass die Nachfrageprognosen des BAV zum Teil deutlich von den kantonalen Prognosen abweichen. Letztere basieren auf den Arbeitsplatz- und Einwohnerentwicklungen und fallen durchwegs höher aus. (lüt/mr)

werden, insbesondere mit stündlichen Eilzügen Appenzell – St. Gallen. Im Zeithorizont 2030 wird für den meistbelasteten Abschnitt in St. Gallen ein Aufkommen von 6500 Fahrgeplänen pro Tag erwartet (derzeit 3750).

Auf der Ost – West-Achse Gossau SG – St. Gallen – Rorschach soll die S-Bahn im Viertelstundentakt verkehren und in St. Gallen ideale Umsteigebeziehungen bieten, wie auf der Nord – Süd-Verbindung Wittenbach – St. Gallen – Herisau bereits der Fall. Der Voralpen-Express soll zwischen St. Gallen und Arth-Goldau halbstündlich fahren und dort halbstündliche Anschlüsse in Richtung Süden vermitteln. Der Rheintal-Express Wil – St. Gallen – Chur wird voraussichtlich bereits ab 2023 halbstündlich fahren. Im S-Bahn-Verkehr sollen die derzeit noch bestehenden Halbstundentaktlücken im S-Bahn-Verkehr zwischen Altstätten SG und Sargans sowie am Walensee geschlossen werden, was wohl etliche Doppelspurausbauten, zum Beispiel am Walensee bei Mühlehorn, erfordern würde.

Das Glarnerland soll von einem durchgehenden Halbstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Linthal profitieren, was eine Kreuzungsstelle zwischen Schwanden und Linthal voraussetzt. Der Eckanschluss in Ziegelbrücke aus Richtung Glarus in Richtung Mühlehorn und Sargans wird hergestellt.

Auf dem mehrheitlich eingleisigen RhB-Netz wirken sich Verspätungen stark auf die Betriebsqualität aus. Im Prättigau, wo die Kantons- beziehungsweise Nationalstrasse A28 in den letzten Jahren stark ausgebaut wurde, sind weitere Streckenbegradigungen und

Doppelspurabschnitte anzustreben, damit die Bahn konkurrenzfähig bleibt. Auch sollen Abklärungen für den möglichen Bau eines „Wolfgangtunnels“ Klosters – Davos getroffen werden, dessen Bau sicherlich einen dreistelligen Millionenbetrag kosten würde. Im Vereinatunnel sollen eine Blockverdichtung und Anpassungen an der Leittechnik die Stabilität erhöhen. Das Umsteigen in Landquart soll dank eines gemeinsamen SBB/RhB-Perrons bequemer werden.

Zwischen Sagliains und Scuol-Tarasp fahren derzeit stündlich zwei Züge im Abstand von wenigen Minuten; mit dem Ausbauschritt 2025 werden es zehn Minuten sein. Ein exakter Halbstundentakt für das Unterengadin lässt sich mittels einer Taktverschiebung erreichen. Hierzu müssen die Anschlüsse zwischen den Zügen Pontresina – Scuol-Tarasp und den RE Landquart – St. Moritz während des Tages in Susch gewährleistet werden, in Randzeiten im noch zu errichtenden Umsteigebahnhof Lavin-Crusch. Dies erfordert im Bahnhof Susch, der in den nächsten Jahren ohnehin erneuert werden muss, einen breiten Mittelperron.

Auf der Albulastrecke soll ein Doppelspurabschnitt „Filisur Süd“ die Betriebsstabilität verbessern. Für St. Moritz wird nun doch die Verlängerung der RhB-Strecke nach St. Moritz Bad angestrebt, während der bislang in Durchgangsform angelegte Bahnhof St. Moritz gerade zum Kopfbahnhof umgestaltet wird. Mit dem absehbaren Ausbau der Bergbahnen wird langfristig mit bis zu 8000 Ein- und Aussteigern an einzelnen Wintersporttagen in

St. Moritz Bad gerechnet. Das Umsteigen auf die Busse Richtung Silvaplana – Maloja – Bergell würde zum neuen Endpunkt verlagert. Auf der Berninalinie sollen Infrastrukturausbauten einen exakten Stundentakt statt des 40/80-Minuten-„Hinketaks“ ermöglichen.

Für die Strecke Chur – Ilanz wird der durchgehende Halbstundentakt angestrebt. Die bestehende RhB-Haltestelle Chur West soll durch zwei neue Haltestellen „Chur City West“ und „Chur Synergia“ ersetzt werden, deren Gesamtpotential auf 4000 Ein- und Aussteiger pro Tag geschätzt wird.

Das Misox soll über eine etwa sieben Kilometer lange Neubaustrecke von Castione in den Raum Roveredo/Grono mit der Region Bellinzona verbunden werden. Die Nachfrage wird auf etwa 3000 Personen pro Tag geschätzt. Derzeit fahren Postautos im Halbstundentakt; der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs ist mit maximal zehn Prozent sehr gering. In der Mitteilung des Kantons Tessin zum Ausbauschritt 2030 wird die vom Kanton Graubünden initiierte Neubaustrecke nicht erwähnt.

(mr/lüt)

(Fortsetzung folgt)

[1] Ausblick auf das Bahnangebot im Jahr 2025. Schweizer Eisenbahn-Revue 12/2014, S. 636 – 643.

[2] Langfristperspektive Bahn. Dokumentation zu den Grundlagen der Botschaft „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“. Bundesamt für Verkehr, 20. April 2012, überarbeitete Version publiziert am 9. April 2013.

BVB planen Hauptrevision der Combino-Flotte

Bei den ab 2001 in Betrieb genommenen Combino-Trams der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) steht in den nächsten Jahren eine Hauptrevision nach halber Lebensdauer an. Die BVB wollen die Gelegenheit nutzen, um die Gestaltung dieser 28 Fahrzeuge an die neuen Flexity-Trams anzupassen, die in den nächsten Jahren in Betrieb gehen, wie der neue Direktor Erich Lagler bei einem Mediengespräch am 19. Februar ankündigte.

Vorgesehen ist unter anderem ein Aussenanstrich im neuen BVB-Grün. Die Bestuhlung, die nach dem Combino-„Grounding“ ab 2007 bereits einmal komplett ersetzt wurde, wird schon wieder erneuert: Die Fahrgäste sollen in Zukunft auf den gleichen Holzsitzen Platz nehmen wie in den Flexity-Trams. Weiter werden statt der einfachen Bildschirme für die Fahrgastinformation Doppelbildschirme eingebaut, die auch das Einspielen von Werbung zulassen. Schliesslich erfordert auch das Behindertengleichstellungsgesetz gewisse Anpassungen an der Einrichtung der durchwegs niederflurigen Trams (zum Beispiel farblicher Kontrast bei den Türen, Einbau akustischer Türfindungssignale, Tiefersetzen der vorderen seitlichen Fahrzielanzeigen).

Bis Ende 2015 / Anfang 2016 durchläuft ein Prototyp das Programm und wird mindestens ein Jahr lang getestet. Bewähren sich die Anpassungen, wird der „Generation Refresh“, wie die BVB das Projekt neudeutsch nennen, ab 2017 bei der gesamten Combino-Flotte umgesetzt, was rund 5 Millionen Franken kosten würde. Die Kosten für die technische Revision sind in diesem Betrag nicht enthalten.

Einsatz der neuen Flexity und Verbleib der Altfahrzeuge

Die siebenteiligen Flexity (Be 6/8 5001 – 5044) werden mit der Serienlieferung, die in den nächsten Monaten beginnt, zunächst auf den Linien 1/14 und 8 zu sehen sein. Ab Mitte 2016 sollen sie auf den Linien 2 und 3 die bestehenden Fahrzeuge ablösen. 2017 folgt dann noch die kurze, fünfteilige Variante (Be 4/6 6001 – 6017) für die über das Bruderholz führenden Linien 15 und 16.

Nach der Inbetriebnahme der total 61 neuen Niederflurtrams – zwei davon sind bereits in Basel im Einsatz – bleiben von der bestehenden Flotte nur die Combino Be 6/8 301 – 328 sowie die 26 Be 4/4 477 – 502 „Cornichon“ mit passenden Niederflur-Anhängern im Bestand der BVB. Die Be-4/4-Kompositionen sind nicht für den normalen Linienverkehr, sondern als Reserve für Grossanlässe vorgesehen.

15 Düwag-Gelenkmotorwagen der Serie Be 4/6 624 ... 656 (Baujahr 1972) sowie zehn vierachsige Anhänger verschicken die BVB nach Belgrad, wo bereits etliche baugleiche Fahrzeuge im Einsatz sind. Die später mit Niederflur-Mittelteilen nachgerüsteten Be 4/6 659 – 686 von 1990/1991 sind der bulgarischen Hauptstadt Sofia versprochen. Beide Projekte werden vom Staatssekretariat für Wirtschaft unterstützt.

Drei Düwag-Be-4/6 sowie ein Be 4/4 der Schindler-Serie von 1967/1968 sind als historische Fahrzeuge vorgesehen.

Auch im Busnetz steht ein Erneuerungsschub bevor: Ende April beginnt die Ablieferung von 55 neuen Citaro-Dieseleigenbussen, und von April bis Juni werden auf den Riehener Quartierbuslinien 35 und 45 zwei Elektrokleinbusse getestet.

Erfolgreiche Linie 8 und flächendeckend neue Info-Stelen

Auf der Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein liegt die Nachfrage mit 5000 bis 6000 Fahrgästen pro Tag um etwa 25 Prozent höher als erwartet, was vor allem an Samstagen, wenn der Einkaufsverkehr am stärksten ist, zu Kapazitätsengpässen führt. Die BVB setzen vorerst auf situative Verstärkungen; grundsätzliche Fahrplananpassungen sind nicht vor Dezember zu erwarten.

Wer schon nach Weil gefahren ist, dem sind vielleicht die markanten Stelen aufgefallen, die dort statt der altbekannten Haltestellentafeln montiert sind. Auch am Claraplatz findet man sie, und schon bald werden sie flächendeckend anzutreffen sein: Bis Ende 2017 investieren die BVB 3 Millionen Franken in den Ersatz der aus den 1970er Jahren stammenden Haltestellentafeln durch 650 Info-Stelen.

Die BLT rüsten ihr Netz mit vergleichbaren Stelen aus, womit die Haltestellen im ganzen Basler Tramnetz einheitlich daherkommen werden. Hier manifestiert sich, dass die beiden Unternehmen nach den Wirren der letzten Jahre wieder zu einer vernünftigen Zusammenarbeit gefunden haben.

(mr)