

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Faktenblatt KöV-Region Ostschweiz (12. Dezember 2013)

Handlungsbedarf in der KöV-Region Ostschweiz

- Als Heimat von stark international vernetzten Industriebetrieben, Hochschulen und Tourismusregionen muss die Ostschweiz auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen mit attraktiven Reisezeiten zurückgreifen können.
- Die Überlastung der Achsen Richtung Zürich strapaziert nicht nur die Berufspendler. Sie gefährdet auch die Verbindungen zwischen der Ostschweiz und dem Rest der Schweiz, da der Verkehrsknoten Zürich im nationalen Bahnnetz eine zentrale Rolle einnimmt.
- Gute Anbindungen an das nationale und internationale Schienennetz und regelmässige Verbindungen im Regional- und im Agglomerationsverkehr sind für den Wirtschaftsstandort St.Gallen von zentraler Bedeutung.
- Starke Verkehrsströme bestehen zwischen der Südostschweiz und Zürich im Freizeitverkehr und im prosperierenden Rheintal aufgrund des Pendlerverkehrs mit den angrenzenden Regionen Vorarlberg und Liechtenstein. Beiderorts hinkt das Angebot der Nachfrage weit hinterher. Attraktive Direktverbindungen existieren nicht.
- Wichtige Bahnlinien in der Ostschweiz sind immer noch eingleisig. Taktverdichtungen und Fahrzeitverkürzungen für einen höheren ÖV-Anteil bedingen Doppelspurausbauten, ansonsten weicht der Bahnbenutzer auf die bereits überlastete Strasse aus.
- Wegen der Verkehrsüberlastung im Raum Zürich gewinnt der Kombigüterverkehr zwischen der Ostschweiz und dem Mittelland/Basel und auch die Weiterführung Richtung Österreich/Deutschland an Bedeutung. Die notwendige Trassenkapazität für den Güterverkehr und Verladeanlagen ist mit weiteren Ausbauten zu sichern.

FABI: Nutzen in der Region Ostschweiz

LEGENDE

- Ausbauten ZEB bis 2025 (bereits beschlossen)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Baukredite)
- FABI Ausbauschritt 2025 (Projektierungskredite)
- FABI voraussichtlicher Ausbauschritt 2030



- Die Mobilitätsnachfrage ist in der Ostschweiz überall ungebrochen hoch, wenn auch je nach Teilregion (Nordostschweiz, Südostschweiz, Metropolitanraum Zürich) aus unterschiedlichen Gründen und mit lokal unterschiedlichen Bedürfnissen.
- Die Ostschweiz profitiert mit dem Ausbauschnitt 2025 und mit dem Ausbauschnitt 2030 von wichtigen Angebotsverbesserungen. Die Infrastrukturmassnahmen ermöglichen unter anderem auf verschiedenen Strecken den Halbstundentakt sowie den Ausbau von Sitzplätzen.

Massnahmen bis 2025 und deren Nutzen¹:

- **St.Gallen – Rapperswil** (mit Doppelspur Uznach-Schmerikon, 4. Perron Uznach, Zugfolgezeitverkürzung): Der Streckenausbau ermöglicht den Halbstundentakt im Linthgebiet und reduziert die Fahrzeit zwischen den beiden Zentren St. Gallen und Rapperswil auf 47 Minuten. Die Massnahme ist weiter Grundvoraussetzung für den zukünftigen Halbstundentakt im Voralpenexpress St.Gallen – Rapperswil – Arth-Goldau – Luzern (NEAT-Anschluss).
- **St.Gallen – Chur** (mit Doppelspuren Oberriet Nord und Buchs-Sevelen, Ausbau Rüthi und Buchs, Zugfolgezeitverkürzung): Der Streckenausbau erlaubt den S-Bahn-Halbstundentakt zwischen Altstätten und Sargans. Weiter kann ein zweiter Rheintalexpress (1. Etappe Bahn-Y) mit internationalen Anschlüssen zwischen St.Gallen und Sargans (in Abhängigkeit vom Trassenbedarf des Güterverkehrs in Hauptverkehrszeiten) eingeführt werden.
- **Zürich – Chur** (mit Überholgleisen für Güterzüge und S-Bahnen, Anpassungen in Bahnhöfen): Mit diesen Ausbauten fährt der Intercity im Halbstundentakt mit Anbindung an das Rheintal bzw. an Sargans. Weiter werden stündliche Regioexpress-Halte in Unterterzen, Flums und Bad Ragaz möglich und die S-Bahn kann optimiert werden.
- **Räthische Bahn Landquart/Chur – Davos/St. Moritz** (im Prättigau und Engadin): Die Doppelspurausbauten ermöglichen den Halbstundentakt nach Davos und St.Moritz mit IC-Anbindung in Landquart und Chur.
- **Projektierung Kapazitätsausbau für den nächsten Ausbauschnitt 2030 auf der Strecke Zürich – Winterthur**: Es handelt sich um Kredite, welche ab 2016 die baureife Projektierung und Planung des Brüttener Tunnels und des Ausbaus Bahnhof Stadelhofen ermöglichen, damit diese Massnahmen bis 2030 realisiert werden können.

¹ Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen

Bereits vorgesehene Massnahmen bis 2030 und deren Nutzen²:

- **Brüttener Tunnel:** Mit dem Brüttener Tunnel verringert sich die Fahrzeit von Zürich nach St.Gallen (auch für Züge ohne Neigetechnik oder Wankkompensation) auf weniger als eine Stunde. Durch diese Zeiteinsparung können wichtige Anschlüsse in Zürich und St.Gallen gewährleistet und Kosten beim Rollmaterial eingespart werden. Weiter ermöglicht die Tunnelvariante den Viertelstundentakt zwischen Zürich und Frauenfeld – Weinfelden mit entsprechender Verlängerung nach Romanshorn sowie den Viertelstundentakt im Fernverkehr Zürich-Bern (mit der Durchmesserlinie) Richtung Flughafen/Wallisellen-Winterthur-Wil/Frauenfeld. Es entsteht eine störungsfreie Alternativroute zum hochwasser- und erdrutschgefährdeten Streckenabschnitt bei Kempthal. Die Stammstrecke kann durch die Verlagerung der schnellen S-Bahnen, der Schnellzüge und des Güterverkehrs entlastet werden. Die Folge ist eine geringere Lärmbelastung und eine geringere landschaftliche Beeinträchtigung in Effretikon (360 statt 800 Züge). Darüber hinaus schafft der Brüttener Tunnel Kapazitätsreserven für die Zukunft: Zu rechnen ist mit einem durchgehenden Fernverkehrsangebot Zürich – Winterthur – St.Gallen – Chur mit Anbindung zum Flughafen im Halbstundentakt sowie mit einer halbstündlichen Anbindung von Weinfelden nach Konstanz und Romanshorn.
- **4. Gleis Bahnhof Stadelhofen** (Projektierungskredit im 1. Ausbauschnitt 2025, Baureife für den 2. Ausbauschnitt ab 2025): Das Projekt umfasst den Bau des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen, die kreuzungsfreie Abzweigung Richtung Tiefenbrunnen – Meilen sowie den Ausbau des Riesbachtunnels auf Doppelspur. Es bringt eine markante Leistungserhöhung auf der S-Bahn Hauptachse Stadelhofen Zürich HB – Hardbrücke von 20 auf 30 Züge pro Stunde und Richtung. Es profitieren das rechte Zürichseeufer sowie die S-Bahnverbindungen Richtung Winterthur, Schaffhausen und Rapperswil.
- **Zürich – Sargans – Chur:** Im Zusammenhang mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II folgen Angebotsausbauten bzw. eine Beschleunigung und Beseitigung von Engpässen am Walensee und Zürichsee.

² Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen