

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 5. Februar 2019

GRG Nr.	16	EA 94	299
---------	----	-------	-----

110

**Einfache Anfrage von David H. Bon und Martin Salvisberg vom 5. Dezember 2018
„Was tut der Kanton, damit die Eisenbahn-Fernverkehrs-Verbindung Frauenfeld-Weinfelden-Amriswil-Romanshorn langfristig beibehalten wird“**

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat nimmt zum Vorstoss wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Im teilrevidierten kantonalen Richtplan vom Juni 2017 (KRP 2017) wird als Planungsgrundsatz festgehalten, dass zwischen den kantonalen und ausserkantonalen Zentren ein attraktives Eisenbahn-Fahrplanangebot realisiert werden soll mit guten Anschlüssen in den Anschlussknoten an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz. Zu den kantonalen Zentren gehören auch die Städte Frauenfeld, Romanshorn und Amriswil. Die Fernverkehrsverbindung Frauenfeld-Weinfelden-Amriswil-Romanshorn ist für den Kanton Thurgau daher von zentraler Bedeutung. In den Erläuterungen zum Fernverkehr wird ausserdem festgehalten, dass die Schnellzugsverbindungen Romanshorn-Zürich und Konstanz-Zürich das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau bilden. Der Regierungsrat und die zuständigen Stellen der kantonalen Verwaltung setzen sich seit Jahren erfolgreich für Angebotsverbesserungen aller Linien im Thurgau ein. Der Kanton Thurgau, die Städte Kreuzlingen, Frauenfeld, Amriswil und Romanshorn sowie weitere Gemeinden aus dem Oberthurgau sind sodann auch Vollmitglieder der Metropolitankonferenz Zürich. Die Interessen an einem Fortbestand und Ausbau dieser Fernverkehrsverbindung werden somit auch dort vorgebracht und vertreten.

Frage 1

Der Regierungsrat setzte sich in der Planung des Bahnausbaus 2035 erfolgreich für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots mit halbstündlichen Direktverbindungen von Romanshorn/Amriswil nach Weinfelden-Zürich Flughafen-Zürich ein. Im Angebotskonzept, das der Botschaft zum Bahnausbauschritt 2035 zu Grunde liegt, sind

halbstündliche Direktverbindungen von Romanshorn nach Zürich geplant. In den Randstunden ist hingegen vorgesehen, dass die Schnellzüge halbstündlich nach Kreuzlingen/Konstanz und ab Weinfelden dann halbstündliche Anschluss-Schnellzüge nach Amriswil–Romanshorn verkehren sollen. Mit diesem Randstundenkonzept ist der Regierungsrat nicht einverstanden. Er setzt sich daher entschlossen dafür ein, dass in den Randstunden eine Direktverbindung und eine schnelle Umsteigeverbindung von Romanshorn/Amriswil nach Weinfelden–Zürich Flughafen–Zürich im Bahnausbauschritt 2035 eingeplant wird. Dabei nutzt der Regierungsrat alle ihm zur Verfügung stehenden Kontakte insbesondere zum Bundesamt für Verkehr, zu den Thurgauer Vertreterinnen und Vertretern im National- und im Ständerat sowie zur Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV).

Frage 2

Bei der Eingabe der Angebotsziele für einen Bahnausbauschritt und in einer Vernehmlassung zu einem geplanten Bahnausbauschritt richten sich der Regierungsrat und die Verwaltung nach dem kantonalen Richtplan und dem Gesamtverkehrskonzept. Auf diese Planungsgrundlagen haben der Grosse Rat, die Regionen und die Gemeinden erheblichen Einfluss. Zu erwähnen ist auch das Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 - 2024 vom 5. September 2017, welches im Herbst 2016 in eine breite Vernehmlassung (Parteien, Gemeinden, Regionalplanungsgruppen, Agglomerationen, Bund und Nachbarregionen, betroffene Verbände und Transportunternehmen) geschickt wurde.

Frage 3

Die Vernehmlassungsbotschaft zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 wurde am 29. September 2017 vom Bund publiziert, und es wurden die Kantone, Parteien, Verbände und Interessengruppen zur Stellungnahme eingeladen. Der Kanton Thurgau nahm am 19. Dezember 2017 zum Bahnausbauschritt 2030/35 Stellung. Diese Stellungnahme wurde mit einer Medienmitteilung und im Internet kommuniziert (www.tg.ch/news/news-detailseite.html/485/news/30416/newsarchive/1).

Frage 4

Das geplante Flügeln (Trennen von zwei Zugskompositionen) und Vereinigen in Weinfelden ist technisch anspruchsvoll und für die Kunden gewöhnungsbedürftig. Mit den heutigen Fernverkehrsfahrzeugen der SBB wäre ein Flügeln und Vereinigen in der vorgesehenen Zeit nicht möglich. Mit Regionalverkehrsfahrzeugen wird dies jedoch an verschiedenen Orten erfolgreich praktiziert. Bis 2035 wird dies auch mit SBB-Fernverkehrsfahrzeugen möglich sein. Mit dem Flügeln und Vereinigen in Weinfelden können Konstanz/Kreuzlingen und der Oberthurgau mit halbstündlichen Direktverbindungen Richtung Weinfelden–Zürich Flughafen–Zürich erschlossen werden. Zudem müssen die zwischen Bern und Winterthur benötigten Zugslängen aus Kapazitätsgründen nicht bis nach Konstanz und Romanshorn geführt werden. Mit der Flügelung der Züge in Weinfelden kann eine erhebliche Kosteneinsparung erreicht und dennoch bis in die Randzeiten ein attraktives Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Frage 5

Die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons soll künftig schwergewichtig in den im KRP ausgewiesenen kantonalen Zentren erfolgen, zu denen auch die Städte Romanshorn, Arbon und Amriswil mit deren urbanen Räumen gehören. Ein Wegfall der Fernverkehrsverbindungen nach Romanshorn ohne gleichwertige Alternativen im öffentlichen Verkehr würde das Entwicklungspotenzial des Oberthurgaus schwächen. Ein Verzicht auf eine schnelle Fernverkehrsverbindung in den Oberthurgau ist deshalb in keiner Angebotsvariante ein Thema. Aktuell plant der Bund in den Randstunden halbstündliche Umsteigeverbindungen in den Oberthurgau. Wenn in den Randstunden von halbstündlichen Direktverbindungen auf halbstündliche Umsteigeverbindungen mit der gleichen Reisezeit gewechselt wird, ist mit einem Verkehrsrückgang von knapp einem Prozent zu rechnen. Im Gegensatz dazu kann mit dem geplanten Angebotsausbau mit halbstündlichen Direktverbindungen Romanshorn–Zürich–Bern tagsüber mit einer Nachfragesteigerung von vier bis acht Prozent gerechnet werden.

Die Präsidentin des Regierungsrates

Cornelia Komposch

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach