

Vernetzung: Vom HGV-Anschluss zur Alpenrheinbahn

VON KARIN HUBER

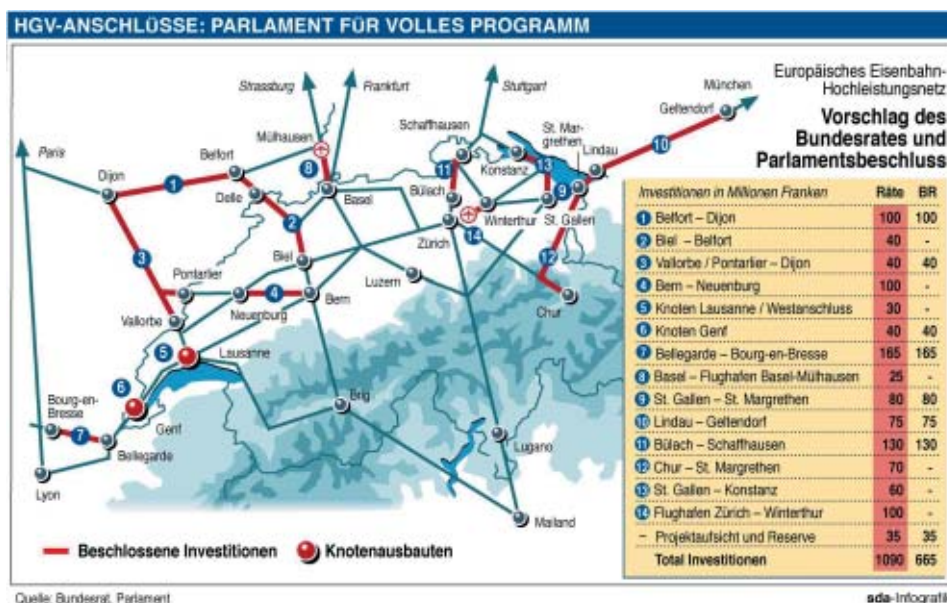
Mit dem Beschluss der eidgenössischen Räte vom 8. März 2005, auch in der Ostschweiz die Anschlüsse ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) zu realisieren, rückt gleichzeitig das Projekt «Alpenrhein-Bahn» in realisierbare Nähe. Sinnvoll in diese Pläne eingebunden werden könnte ein Liechtensteiner Bahnprojekt.

Über den Beschluss der eidg. Räte, die Ostschweiz ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz anzuschliessen, freut sich auch die Fachstelle öffentlicher Verkehr in Graubünden (FöV). Denn der HGV-Anschluss bedeutet für Graubünden eine Stärkung seines Wirtschafts- und Tourismus-Standortes, indem der Kanton vom süddeutschen Raum und von Österreich besser und schneller zu erreichen ist. Darüber hinaus setzt die HGV-Realisierung ein Signal für weitere

Zukunftsprojekte, wie etwa der Alpenrhein-Bahn. Sinnvoll in die Projekte eingebunden werden könnte auch ein Liechtensteiner Bahnprojekt.

HGV-ANSCHLUSS UND RHEINTAL-EXPRESS «REX».

Im Rahmen des HGV-Anschlusses sollen folgende Ausbauten vorgenommen werden: Schliessung Doppelspurlücke zwischen St. Gallen und Rorschach (80 Mio. Fr.), Doppelspur Altstät-



ten-Heerbrugg (70 Mio. Fr.), Ausbauten zwischen St. Gallen und Konstanz (60 Mio. Fr.) sowie die Mitfinanzierung der Elektrifizierung der Strecke Lindau-Geltendorf bei München (70 Mio. Fr.). Damit wird eine bessere Anbindung an das Streckennetz St. Gallen-St. Margrethen-Lindau-München gewährleistet.

BESCHLEUNIGTER REX UND NEUER BODEX. Diese Ausbauten erlauben es, den heutigen, stündlich verkehrenden Rheintal-Express Chur-St. Gallen (Rex) zu beschleunigen. Neben einer markanten Fahrzeitverkürzung kann die ganze Strecke mit nur drei statt wie heute mit vier Zugkompositionen betrieben werden. Die dabei zu erzielenden Einsparungen gehen jährlich in die Millionen. Die Fachstelle öv möchte zusätzlich zum REX eine neue stündliche Verbindung Chur-Konstanz, evtl. bis Singen, einführen (Ostschweizer Spange). Ein solcher neuer «Bodensee-Express» (Bodex) würde gegenüber dem Rex um eine halbe Stunde verschoben verkehren, sodass zwischen Chur und Rorschach ein Halbstundentakt entsteht. In Konstanz respektive Singen bestehen Anschlüsse nach Stuttgart.

«Eine S-Bahn könnte
auch Chur und Bregenz
direkt verbinden».

ZUERST LIECHTENSTEIN, DANN ALPENRHEIN-BAHN. Der HGV-Beschluss könnte darüber hinaus auch Signalwirkung haben für die Folgeprojekte «Ausbau öffentlicher Verkehr in Liechtenstein», Bahnausbau in Feldkirch und die «Alpenrhein-Bahn» zwischen Chur, Sargans und dem Bodensee. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein liess am 28. Januar 2005 verlauten, dass «eine regionale S-Bahn nicht auf die Strecke Feldkirch-Buchs bzw. Sargans reduziert werden dürfe, sondern in einem weiteren regionalen Zusammenhang gesehen werden müsse, damit diese attraktiv sein könne... «Die Ausführungen der liechtensteinischen Delegation sind auf grosses Interesse und Verständnis gestossen, sodass gemeinsam Machbarkeit und Investitionsrahmen in einer Studie genauer geprüft werden sollen.»

Paul Stopper, Projektleiter in der Fachstelle öv Graubünden und Verfasser verschiedener Studien über Bahnprojekte im Oberen Rheintal, würde es begrüssen, wenn Liechtenstein nun rasch ein neues umweltfreundliches Verkehrskonzept verabschieden würde. Handlungsbedarf bestünde, denn die Verkehrssituation verschärfe sich künftig noch. In einer vom Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) in Auftrag gegebenen Studie «Tram-Bahn» wird der Ausbau der Bahninfrastruktur vorgeschlagen: Doppelspur zwischen Buchs SG und Tisis und ein

neuer Tunnel von Tisis zum Bahnhof Feldkirch (Südeinfahrt) mit einer Abzweiglinie nach Frastanz/Bludenz. Mit diesem «Herzstück» können S-Bahn-Linien zwischen Bregenz, Feldkirch, Buchs und Sargans (-Chur) sowie Bludenz-Liechtenstein (mit Haltestellen in Liechtenstein) eingerichtet werden. Die durch den motorisierten Individualverkehr stark belastete «Bärenkreuzung» in Feldkirch kann so durch den öffentlichen Verkehr wirksam und nachhaltig entlastet werden.

LÄNDERÜBERGREIFENDE MACHBARKEITSTUDIE. Nebst der VCL-Studie zeigt eine Machbarkeitsstudie auf, wie die Planungen zur Aufwertung der internationalen Bahnverbindungen St. Margrethen-Bregenz und (Wien-)Feldkirch-Buchs/SG voranzutreiben wären. Erstellt wurde die Studie im Auftrag der Kantone St. Gallen und Graubünden, dem Land Vorarlberg, dem Fürstentum Liechtenstein und den Österreichischen Bundesbahnen.

Bei einem Ausbau dieser Bahnstrecken rechnet man mit einer Fahrzeitverkürzung auf 30 Minuten Systemfahrzeit im internationalen Fernverkehr zwischen St. Gallen und Bregenz sowie Sargans und Feldkirch. Eine Arbeitsgruppe erarbeitete für dieses Szenario sechs Betriebskonzeptvarianten. Sie sehen u. a. vor, Güter- und Personenzüge der Relation Bludenz-Buchs anstatt via Feldkirch über einen neu zu erstellenden Südast (südlich von Feldkirch Richtung Bludenz-Arlberg) oder aber die Schnellzüge zusätzlich über einen neuen Nordast (Richtung Feldkirch) zu leiten.

AUTOBAHNKOSTEN SPAREN. Der geschätzte Kostenaufwand für die Neubauten des Nord- und Südastes beläuft sich auf rund 160-190 Mio. Euro. «Da sich heute der gesamte Strassenverkehr durch Feldkirch wälzt, würde der Bau neuer Bahnstrecken eine grosse Verkehrsentlastung bringen», erklärt Paul Stopper. Ausserdem könnte man so auf einen teuren Ausbau der Autobahn (2. Pfändertunnel, ca. 150 Mio. Euro und Letzetunnel, ca. 65 Mio. Euro) verzichten.

DIE ALPENRHEIN-BAHN - DAS VERNETZTE BAHNSYSTEM. Die Vorschläge sind gedacht als Alternative zum Letze-Strassentunnel, der S 18 von St. Margrethen nach Dornbirn sowie zur zweiten Pfändertunnel-Röhre. Denn diese Strassenausbauten beinhalten die Gefahr, dass im Rheintal ein noch attraktiverer LKW-Transitkorridor Süddeutschland-San Bernardino-Italien resultieren würde.

Mit einer Alpenrhein-Bahn hingegen könnten attraktive, umweltfreundliche, grenzüberschreitende und vernetzte Angebote zwischen Graubünden, dem Oberen Rheintal und dem Bodensee bis Süddeutschland für den öffentlichen Personenverkehr entstehen. «Die Alpenrhein-Bahn könnte problemlos in das Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden», sagt Stopper, dessen Alpenrhein-Bahn-Studie eine



➤ Mit dem Anschluss an das europäische-Hochleistungsnetz rückt Graubünden näher an Europa. (Foto: Peter Sprecher, Trimmis)

Weiterentwicklung des Interreg-II-Projekt «Bodan-Rail 2020» ist. (Stopper ist u. a. einer der Initianten von Boda-Rail 2020, damals noch als Verantwortlicher des öffentlichen Verkehrs beim Stadtplanungsamt der Stadt Zürich).

Grundlage der Alpenrhein-Bahn sind: neue umsteigefreie Euro-City-Verbindungen nach München, Ulm und Stuttgart und neue Intercity- und Interregio-Verbindungen vom Oberen Rheintal zu den Mittelzentren von Süddeutschland und Vorarlberg/Tirol. Ferner ein Ausbau des S-Bahn-Netzes im Raum Ostschweiz/östliches Bodenseegebiet/Oberes Rheintal sowie neue, in das bestehende Netz von SBB und ÖBB zu integrierende Tram-/Stadtbahn-Systeme (Tram-Bahn Liechtenstein oder in Bregenz). Eine S-Bahn könnte aber auch Chur und Bregenz direkt verbinden.

Abwegig sind diese Pläne nicht. Der Bundesrat hat bereits vor 15 Jahren den Anschluss der Ostschweiz an die Neat mit einer so genannten Ostschweizer Spange (Strecke Chur–St. Margrethen–Rorschach–Romanshorn–Kreuzlingen/Konstanz–Schaffhausen) definiert. Dabei wurde auch an die so möglich werdenden Anschlüsse an die internationalen Linien München und Stuttgart gedacht.

VORAUSSETZUNGEN. Voraussetzung für die Projektumsetzung der Alpenrhein-Bahn ist die Anpassung des bestehenden Bahnnetzes mit einem Ausbau aller wichtigen Linien auf eine möglichst durchgehende Doppelspur (Buchs–Schaan/Vaduz–Tisis, Sargans–Weite–Buchs, Mühlehorn–Tiefenwinkel). Auch wäre die Spitzkehre in Buchs zu ersetzen. Zudem müssten neue Streckenabschnitte erstellt werden: Südzufahrt in Feldkirch mit Verbindungsschleife nach Frastanz, Südostum-

fahrung von Buchs/SG, Ausbau der Bahnlinie St. Margrethen–Bregenz sowie zwei Abkürzungen zwischen Bodensee und Memmingen (Ersatz der «Tannheimer» Kurve vor Memmingen). Auf deutscher Seite müssten zudem die Linien elektrifiziert werden.

Für das erste dringliche Investitionspaket (Doppelspurausbauten, Spitzkehre Buchs, Südeinfahrt Feldkirch) rechnet Stopper mit rund 425 bis 485 Mio. Franken. Die Kosten könnten entsprechend der Interessenlage auf die Länder Schweiz (160 Mio. Fr.), Liechtenstein (100–160 Mio. Fr.) und Österreich (165 Mio. Fr.) aufgeteilt werden. Realisiert werden könnte dieser erste Teil innerhalb der nächsten 8–10 Jahre.

Das zweite Investitionspaket würde beinhalten: Doppelspurinseln Rorschach–Romanshorn–Konstanz/Kreuzlingen, Rorschach–St. Gallen und Buchs–St. Margrethen.

«MIT FONDS FINANZIERBAR». Um die Problematik der grenzüberschreitenden Finanzierung zu umgehen, schlägt die Studie eine ebenso einfache wie effiziente Lösung vor: Mit der Errichtung eines «Fonds öffentlicher Verkehr», den die einzelnen Länder und Kantone jährlich mit je 30 bis 50 Mio. Franken speisen würden, könnten die Projekte innerhalb von 25 Jahren finanziert werden. Zu den Fondseinlagen kämen jene Mittel, die ohnehin von den beteiligten Bahnen und Staaten aufzuwenden wären.

«Der HGV Ostschweiz», fasst Stopper zusammen, «ist der erste Schritt für alle weiteren Projekte, die ich durchwegs als realisierbar betrachte. Alle Projekte sind erstens etappierbar und zweitens miteinander vernetzbar. Und sie würden allen Regionen und allen Ländern dienen.» ■