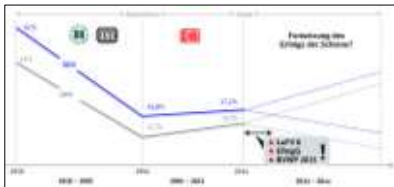


und die Attraktivität des Systems Bahn deutlich gesteigert werden.“ Die erforderlichen Maßnahmen wurden zum BVWP 2015 angemeldet. Für den Schienenpersonenfernverkehr soll deutschlandweit ein 30-Minuten-Takt möglich werden. Im Hinblick auf das erwartete starke Wachstum im Schienengüterverkehr muss die Produktivität durch folgende Maßnahmen gesteigert werden:

- Ertüchtigung des Netzes für den umfassenden Einsatz 740 Meter langer Züge
- Forschungsvorhaben für den Einsatz 1500 Meter langer Züge läuft
- Systematisierte Fahrpläne auch im Güterverkehr für attraktive Fahrplanrassen
- Kapazitätssteigerung in Serviceeinrichtungen.



Geschichte der Eisenbahn in Deutschland: Marktanteilsentwicklung („Modal Split“) in Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern (schematische Darstellung mit unterstelltem linearen Verlauf). Grafik: Dr. Jörg Sandvoß, DB Netz AG.

Gehaltvolle Medienreise Ostschweiz – Bodensee

Am 14. und 15. April 2014 führten die Schweizer Bahnjournalisten die Medienreise „Ostschweiz – Bodensee“ durch. Dank einer ausgezeichneten Organisation und pünktlicher Züge und Busse konnten die 12 Medienschaffenden in vier Ländern über zwanzig Referate hören und diskutieren. Über einige Vorträge wird hier kurz berichtet.

Ein Referat zum Kanton Thurgau bildete in Kreuzlingen (an der Grenze Deutschland / Schweiz gegenüber Konstanz) den Auftakt der Reise. Anschließend ging **Thomas Neff**, Geschäftsführer der SBB Deutschland, auf die Herausforderungen im Markt des deutschen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ein. Die Wettbewerber der DB konnten ihren

Anteil an den Zugkilometern von rund 10 Prozent 2003 auf heute 27 Prozent steigern. Laut Neff erfolgt die Vergabe bei gegebenem Lastenheft zu 70 bis 90 Prozent über den Preis und zu 10 bis 30 Prozent über die Qualität. Zur Aufgabe der SBB führte Neff aus: „Im grenznahen Ausland verfolgt die SBB eine Wachstumsstrategie, soweit die Risiken tragbar und eine nachhaltige Profitabilität sichergestellt sind.“ Neffs Vision: „Schweizer Qualität auf deutschen Schienen zu wettbewerbsfähigen Kosten, das heißt ein attraktives Angebot für die Fahrgäste (wie in der Schweiz) und ein gutes Kosten- / Nutzen-Verhältnis für die Besteller“. Gegenwärtig betreibt die SBB in Südbaden vier Strecken. Eine besonders positive Entwicklung weist die Wiesentalbahn Basel – Lörrach – Zell auf: Bei einer Angebotserhöhung seit 2004 um 40 Prozent stiegen die jährlichen Fahrgastzahlen von 4,3 auf knapp 8 Millionen im Jahr 2013 bei einer Pünktlichkeit von 98 Prozent.

Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer der Thurbo AG und Gastgeber für diesen Themenblock, informierte über sein Unternehmen, eine 90 prozentige Tochter der SBB, die restlichen 10 Prozent gehören dem Kanton Thurgau. Thurbo betreibt regionalen Personenverkehr, insbesondere: Berufs- und Schülerverkehr, Freizeitverkehr sowie Event- und Nachtverkehr. Dazu Boos: „Da fühlen wir uns zu Hause, da liegen unsere Kernkompetenzen“. Dank Einbindung in alle Verbände des Betriebsgebietes bietet Thurbo seiner Kundschaft Verkehrsleistungen „aus einem Guss“. Die Fahrzeugflotte mit ihren markanten bunten Kopfstützen besteht aus:

- 41 elektrischen Gelenktriebwagen (GTW 2/6) in Kurzversion,
- 54 dreiteiligen elektrischen Gelenktriebwagen GTW 2/8,
- 10 elektrischen GTW der 1. Serie (übernommen von der früheren Mittelthurgaubahn), sowie 4 Steuerwagen dazu.
- Im Jahr 2013 zählte Thurbo rund 33 Millionen Fahrgäste und produzierte 440 Millionen Personenkilometer (2005 waren es erst knapp 300 Millionen). Der Um-

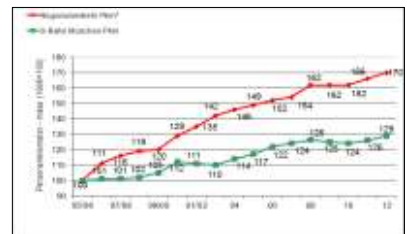
satz betrug 166 Millionen Franken, davon 80 Millionen Abgeltung von Bund und den Kantonen.



GTW 2/8 der Thurbo in Konstanz Foto: Gunther Ellwanger.

Zweite Station war Herisau, Kantonshauptstadt von Appenzel-Ausser rhoden (nahe Sankt Gallen). **Heinrich Güttinger** Schweizerische Südostbahn AG (SOB) gab als Gastgeber einen Überblick seiner hier ansässigen SOB. Er zeigte sich zufrieden über den Betrieb der erst im Dezember 2013 gestarteten S-Bahn Sankt Gallen, die auf den wichtigsten Linien im 30-Minuten-Takt verkehrt. **Alexander Linniger** von den Appenzeller Bahnen orientierte über die geplante Durchmesserlinie für Sankt Gallen, die eine Kostendeckung über 50 Prozent anstrebt. Ein Vertreter des Kantons Sankt Gallen erläuterte die Zukunftsaussichten der S-Bahn im Kanton.

Nach mehrmaligem Umsteigen traf die Reisegruppe pünktlich in Lindau ein zu fünf weiteren Referaten. **Franz Lindemair**, Leiter der DB Kommunikation in Bayern, informierte über den Stand der Elektrifizierung Lindau – München, bei der eine Schweizer Unterstützung vorgesehen ist.



Entwicklung der Nachfrage im bayerischen SPNV 1996-2012. Grafik: Andreas Schulz, BEG.

Über Erfahrungen und die aktuelle Situation von Ausschreibungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern berichtete **Andreas Schulz**, Bayerische Eisenbahngesellschaft.

sellschaft (BEG). Von 1996 bis 2012 sind in Bayern die Personenkilometer des Regionalverkehrs um 70 Prozent gestiegen und bei der S-Bahn München um 29 Prozent. Die BEG bereitet gegenwärtig die Ausschreibung für die Münchner S-Bahn vor, deren Vertrag 2017 endet.

Im Auftrag des Landkreis Bodenseekreis führte die Firma sma, Zürich, eine Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Angebotskonzeption der Bodenseegürtelbahn (Singen – Radolfzell – Friedrichshafen) durch, über die **Michael Frei**, sma, referierte. Das Zielkonzept des Landes Baden-Württemberg plant bisher ohne die Elektrifizierung („Gefahr eines Diesellochs“) dieser eingleisigen Strecke und sieht selbst nach der Elektrifizierung keine wesentliche Verbesserung des Angebots vor. Der Berater entwickelte drei alternative Konzepte und verglich sie mit einer Nutzwertanalyse. Am besten schnitt dabei die „Vision 30-Minuten-Takt-Regioverkehr“ ab, deren wesentliche Bestandteile sind:

- Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn, Hoahrheinbahn und Südbahn
- Regioverkehr im exakten 30-Minuten-Takt mit neuem Haltepunkt Mühlhofen Ort
- Stündlicher Regio-Pendel Friedrichshafen – Markdorf in der Hauptverkehrszeit
- Zusätzliche Kreuzungsstelle Sippingen und neues Wendegleis Markdorf

Der Lindauer Stadtbaudirektor **Georg Speth** erläuterte die Entwicklung der Bahnhofspläne in Lindau. Im Jahr 2010 hat die DB das Planfeststellungsverfahren für nur noch einen Bahnhof auf dem Festland abgebrochen. Nach Bürgerentscheiden 2011 und 2012 soll nun folgende Lösung realisiert werden: Ein neuer Bahnhof Lindau-Reutin auf dem Festland, um weiterhin einen Halt der EC-Züge in Lindau zu ermöglichen. Der Standort Bahnhof Lindau-Insel wird beibehalten und der Schienenpersonennahverkehr soll die beiden Bahnhöfe optimal mit dem Gesamtnetz verknüpfen. Rechtzeitig zur Landesgartenschau

„Natur in der Stadt 2021“ sollen der neue Fernbahnhof und der modernisierte Regionalbahnhof bereit sein.

Abschließend präsentierte **Paul Stopper** von der Initiative Bodensee-S-Bahn die Vision grenzüberschreitender Bahnverbindungen rund um den Bodensee und ist überzeugt: „Nur mit gemeinsamen, grenzüberschreitenden Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Behörden und Politiker in der Euregio Bodensee ist eine Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel und Wien zu erhalten.“

Der zweite Tag begann bei den ÖBB in Bludenz mit fünf Referaten: Entwicklung Nahverkehr in Vorarlberg, Rheintalkonzept mit Planungspräsentation Rankweil, Ausbau Terminal Wolfurt, Projekt Sankt Margrethen – Lauterach und Montafonerbahn, die nach den Vorträgen bis Schruns bereist wurde.

Einige Informationen zum Vorarlberger **Terminal Wolfurt**. Dieses Güterterminal zählt zu den wichtigsten Knotenpunkten in Österreich. In der Logistikkette ist das Terminal Wolfurt ein wesentlicher Baustein für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene. Um die stetig wachsenden Umschlagsmengen auch künftig bewältigen zu können, werden durch den Ausbau die Kapazitäten bis 2018 mehr als verdoppelt. Mehrere bis zu 750 Meter lange Containerladegleise bilden das Herz der Anlage. Diese Gleise sollen mit zwei Containerkränen ausgerüstet werden, die den gesamten Umschlag zwischen Straße und Schiene bewältigen. Vorgesehen ist auch eine Abstellfläche für 1700 Container, Abstellgleise für die Zwischenlagerung von Containertragwagen und ein Leercontainerlager für bis zu 3500 Containern.

Von Feldkirch aus ging es mit dem Bus nach Schaan im Fürstentum Liechtenstein, wo der moderne Busbahnhof besichtigt wurde. In Vaduz begann der letzte Vortragsblock mit der Begrüßung der Reisegruppe durch Regierungsrätin **Marlies Amann-Marxer**. In ihrer Ansprache wies sie auf die große Dynamik in diesem Raum hin und zeigte auf, dass die

Zusammenarbeit für eine verbesserte Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr eine spezielle Herausforderung für diese 4-Länder-Region darstellt: „Koordination und ein abgestimmtes Vorgehen zwischen allen Partnern sind gerade bei Bahn-Projekten eine zwingende Notwendigkeit“. In vier Referaten wurden geplante, grenzüberschreitend abgestimmte Projekte vorgestellt: LIEmobil heute — Der Verkehrsbetrieb Liechtenstein mobil, S-Bahn FL.A.CH — Das grenzüberschreitende Eisenbahnkonzept der drei Länder, Regionalbahn Liechtensteiner Oberland — Projekt einer Stadtbahn und Bodensee-Rheintal Y.

Zum Abschluss der höchst informativen Reise zeigte der Geschäftsführer **Rico Kellenberger** den Betriebshof seiner Postauto Liechtenstein Anstalt. Mit dem Bus ging es dann nach Sevelen, wo die neue S-Bahn S 4 pünktlich zum 18-Uhr-Knoten in Sargans abfuhr.

Der Preis des Verkehrs — Wert und Kosten der Mobilität

Unter diesem Titel veranstalteten Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) und Universität Zürich am 04. Juni 2014 die vierte interdisziplinäre Tagung in der Reihe „Gesellschaft — Mobilität — Technik“ (*Bericht zur dritten Tagung „Stabil mobil“ in Folge 91 der GRV-Nachrichten, Seite 32f*).

Im Fokus standen die Fragen: Welchen Preis bezahlen wir für die Mobilität? Welchen Nutzen bringt sie? Lassen sich der volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Wert des Verkehrs überhaupt beziffern? Wie wurden diese Fragen in der Vergangenheit diskutiert? Wie gehen wir heute damit um? In diesem Beitrag wird auf einige Vorträge kurz eingegangen, das Programm, Informationen zu den Vortragenden und Kurzfassungen finden sich auf der Webseite:

www.preis-des-verkehrs.ch

Bei der Begrüßung der rund 200 Teilnehmer erinnerte **Gisela Hürli-mann**, Universität Zürich, an die