



c/o Wolfgang Schreier
Rothausstrasse 16
8280 Kreuzlingen
Tel 071 688 28 37
E-Mail: schreier@econophone.ch
Homepage: www.bodensee-s-bahn.org

Departement für Inneres und Volkswirtschaft

8510 Frauenfeld

Stellungnahme zum Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015

Sehr geehrte Damen und Herren

Von Ihrem Konzept für den öffentlichen Regionalverkehr 2010-2015 haben wir durch Pro Bahn Ostschweiz und den VCS TG erfahren. Wir danken und gratulieren Ihnen für dieses vorbildliche Konzept und hoffen, dass der öffentliche Verkehr möglichst bald im ganzen Bodenseeraum in Thurgauer Qualität angeboten wird.

Unsere Initiative wurde vor fünf Jahren in Lindau von den regionalen Sektionen der Pro Bahn und der Verkehrsclubs rund um den Bodensee gegründet. Wir setzen uns seither für schrittweise Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs am Bodensee ein und wissen aus eigener Erfahrung wie mühsam und schwierig das für den grenzüberschreitenden Verkehr ist. Trotzdem halten wir an unserer Vision „Bodensee-S-Bahn“ fest und erlauben uns, an Ihrer Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir begrüßen sehr, dass Sie unsere Bemühungen bei den zuständigen Behörden unterstützen wie z.B. in der Internationalen Bodensee-Konferenz IBK und deren Verkehrskommission. Ihr haben wir die „Tageskarte Euregio Bodensee“ zu verdanken, welche in diesem Jahr durch die Konzentration auf Bahn und Bus mit den neuen Preisen viel attraktiver geworden ist. Die Behörden in Bayern und der Schweiz haben durch jahrelange Beharrlichkeit mit der Vorfinanzierung die Elektrifizierung der Allgäubahn von Lindau nach München gegen grosse Widerstände durchgesetzt und können damit den Fern- und den Regionalverkehr verbessern. Mit der absehbaren Elektrifizierung der Südbahn zwischen Friedrichshafen und Ulm sind die schlimmsten „Diesellöcher“ am Bodensee geschlossen. Viele Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden dank den Initiativen der Transportunternehmen möglich. Pionierarbeit hat die Mittel-Thurgau-Bahn vor über 10 Jahren im Hegau geleistet, welche von der SBB Deutschland erfolgreich fortgesetzt wird. Der „Seehas“ hat dazu motiviert, das Angebot auf der Schwarzwaldbahn auf den gleichen Qualitäts-Standard zu bringen. Einen Halbstundentakt im Regionalverkehr erhoffen

wir uns in einigen Jahren zwischen St. Gallen und Bregenz. Selbst im gordischen Knoten „Lindau“ sind Lösungen in Sicht. Ein wichtiges Ziel ist es für unsere Region, die Interregio-Angebote besser zu verknüpfen und zu verbinden. Der erste Schritt dazu, das Projekt für einen grenzüberschreitenden, integrierten Taktfahrplan mit Ist- und Sollzustand, konnte bisher noch nicht aufgeleitet werden.

Wir können alle Fragen zu Ihrem Konzept aus unserer Sicht mit „Ja“ beantworten und ergänzen diese mit den folgenden Bemerkungen und Vorschlägen.

Grossveranstaltungen

Zu Kapitel 4.3. Angebotsgrundsätze, Grundsätze zur Angebotsqualität, Seite 37

Neuer Absatz „Grossveranstaltungen“:

„Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Verkehr mit Richtlinien für die Durchführung von Grossveranstaltungen und Auflagen in den Bewilligungen an die Veranstalter.“

Die Transportunternehmen erbringen für die Grossveranstaltungen in der Schweiz bereits freiwillig sehr grosse Leistungen mit Kombi-Eintrittskarten inklusive Bahn und Bus, mehr Fahrten und grösseren Kapazitäten. Nur bei einzelnen Veranstaltungen wie dem „Slow Up“ ist das nicht möglich, wegen der ungenügenden Kapazität des öffentlichen Verkehrs für den Velotransport. Die meisten Besucher der Grossveranstaltungen kommen heute nicht mehr mit dem Auto und es gibt viel weniger Staus, Lärm und Luftverschmutzung auf den Strassen zu Lasten der Veranstaltungs-Standorte. Diese Leistungen verdienen Unterstützung durch die Behörden in der ganzen Bodenseeregion. Der Kanton Thurgau könnte mit gutem Beispiel vorangehen und diese Unterstützung zum Thema in der IBK machen und im neuen Bodensee-Städtebund anregen.

Voralpenexpress bis Romanshorn

Zu Kapitel 6.1 Zielangebot Bahn, Seite 55

Änderung Absatz „870 Romanshorn-St.Gallen“:

„Der Voralpenexpress verkehrt wie bisher nach Romanshorn.“

Der Voralpenexpress sollte weiter wie bisher als Regionalzug nach Romanshorn verkehren. Die Vollkosten für einen S-Bahn-Zug wären zwar günstiger als für eine Voralpenexpress-Komposition. Diese muss aber nicht neu beschafft und finanziert werden. Ausserdem gehört der Voralpenexpress zu den Angeboten mit der besten Auslastung und Kostendeckung in der ganzen Ostschweiz. Dieser Zug lässt sich im Gegensatz zu S-Bahn-Zügen nicht so einfach an anderen Orten einsetzen, und eine Komposition würde vermutlich auf dem Abstellgleis ungenutzt stehen bleiben.

Für sehr viele Fahrgäste ist der Voralpenexpress ab Romanshorn und ohne Umsteigen in St. Gallen ein attraktiveres Angebot als die geplante S-Bahn, von dem auch der Tourismus am Bodensee und im Kanton St. Gallen profitiert.

Spätkurse Bodenseefähre und Ergänzung schnelle Personenschiffverbindung Zu Kapitel 6.3. Zielangebot Bodenseefähre Romanshorn-Friedrichshafen ,Seite 68

„Es ist zu prüfen, ob und in welchen Zeiten der Stundentakt der Bodenseefähre bis 24 Uhr verlängert und verdichtet werden kann.“

Damit die vielen Veranstaltungen am Bodensee von beiden Ufern bequem zu besuchen sind, wären Spätangebote mindestens zeitweise oder für grössere und längere Veranstaltungen attraktiv. Bisher sind diese auch zwischen Konstanz und Friedrichshafen ungenügend. Die nötigen Subventionen für die Fähre sind dank den Fahrzeugtransporten relativ bescheiden. Die zusätzlichen Kosten für die Spätverbindungen lassen sich teilweise durch neuen Verkehr auf den bisherigen Kursen kompensieren. Die Betreiber könnten vermutlich ähnlich erfolgreich wie die Turbo AG durch besseres Marketing für mehr Verkehr sorgen und Kosten für ihre Dienstleistungen ohne Qualitätsverluste sparen.

Die Erfahrungen mit der schnellen Personenschiffsverbindung, dem Katamaran, zwischen Konstanz und Friedrichshafen sind nach unseren Informationen nicht besonders ermutigend. Trotz oder wegen den hohen Fahrpreisen sind die notwendigen Abgeltungen höher als budgetiert. Das haben auch der umstrittene, dritte Katamaran und die notwendigen Umbauten mit verursacht. Fahrkarten der angrenzenden Tarifverbünde sind auf dem Katamaran leider nicht gültig. In Friedrichshafen muss auf viele Züge zweimal umgestiegen werden. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind in Konstanz nur für den City-Vogel günstig, in Friedrichshafen nur für die Regionalzüge Richtung Ravensburg. Der Katamaran konkurrenziert ausserdem die bestehenden Bahn-, Bus-, Fähren- und Schiffsangebote. Wir halten es aus diesen Gründen für prüfenswert, analog wie bei der „Tageskarte Euregio Bodensee“ die Katamarane mittelfristig wie alle anderen Schiffe ausser den Fähren für den Ausflugsverkehr einzusetzen. Die eingesparten Abgeltungen könnten dann für den Interregio-Verkehr oder für S-Bahn-Sprinter am Bodenseeufer eingesetzt werden. Die Fahrzeiten zwischen Romanshorn und Friedrichshafen via Bregenz wären nicht viel länger als heute mit den Fähren. Zwischen Konstanz und Friedrichshafen-Stadt ist die Fahrzeit mit dem IRE oder Schnellbus gleich lang wie mit dem Katamaran. Von einem besseren Bahnangebot könnten alle Städte und Gemeinden am Bodensee profitieren und nicht nur einzelne.

Kleingruppen-Tarif

Zu Kapitel 6.7.1. Tarifverbund Ostwind, Seiten 72:

Ergänzung „Kleingruppentarif“

„Es wird für Kleingruppen ein Sondertarif für die Ostwind-Tageskarten angestrebt.“

Die neuen Ostwind-Tageskarten sind für Familien mit Kindern und Wohnsitz im Ausland auf kurzen Strecken viel teurer als die Tageskarten der anderen Verkehrsverbünde in der Euregio Bodensee. Das gilt auch für Familien mit Wohnsitz in der Schweiz, welche Bahn und Bus erst gelegentlich nutzen und keine Junior- oder Enkelkarten haben. Die neuen Tageskarten sind beispielsweise in den Stadtbussen Frauenfeld und Kreuzlingen in Einzelfällen extrem viel teurer als bisher.

Eine Familie mit fünf über 6 Jahre alten Kindern brauchte bisher in Kreuzlingen nur eine Tageskarte für Fr 5.60. In Zukunft muss diese Familie sieben, gleich teure Tageskarten für Fr 39.20 lösen. Eine Hin- und Rückfahrt kostete bisher mit den Mehrfahrtenkarten in Frauenfeld Fr 16.20 und neu sind es in beiden Städten Fr 20.15. Die Tageskarte Euregio Bodensee für eine Zone kostet für eine Familie mit bis zu vier Kindern Fr 46.- und ist damit für Kurzstrecken ebenfalls zu teuer. Deshalb schlagen wir vor, für alle Tageskarten im Ostwind-Tarifverbund einen Kleingruppen-Tarif zu den gleichen Bedingungen wie für die „Tageskarte Euregio Bodensee“ anzubieten, die an jedem Billett-Automaten oder -Schalter erhältlich sind.

Bemerkungen zum Ausblick 2016 und später

Knoten Konstanz/Kreuzlingen

Wir begrüssen die skizzierten Vorhaben und schlagen vor, den schwierigen Knoten Konstanz/Kreuzlingen besonders sorgfältig zu prüfen. Hier ist für alle Anschlüsse und Verbindungen ein Optimum zu suchen, und es sind möglichst viele Züge durchzubinden. Wartezeiten im Zug werden viel eher akzeptiert als auf dem Perron mit dem Risiko von ärgerlichen Anschlussbrüchen. Der City-Vogel oder der Schwarzwaldexpress könnten bis St. Gallen, Bregenz, Lindau oder Chur weiterfahren. Noch wichtiger sind optimale Anschlüsse und Verbindungen zwischen den Regionalzügen untereinander und den Fernzügen, weil viel mehr Fahrgäste den Regionalverkehr als den Fernverkehr benützen (zum Vergleich: Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) allein und SBB insgesamt befördern heute beide je etwa 300 Millionen Fahrgäste pro Jahr).

Schnellzüge Singen-St. Margrethen im Stundentakt

Schnellzüge oder S-Bahn-Sprinter zwischen Singen und St. Margrethen im Stundentakt sollte der Thurgau längerfristig anstreben. Damit lässt sich der ganze Westen der Euregio Bodensee besser an das Allgäu, Alpenrheintal, Graubünden und Vorarlberg anschliessen. Mit Flügelzügen in verschiedene Richtungen könnte vielen Fahrgästen das Umsteigen erspart werden.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge wohlwollend zu prüfen und hoffen, dass Sie diese berücksichtigen können.

Mit freundlichen Grüssen

Wolfgang Schreier, im Auftrag
der „Initiative Bodensee-S-Bahn“