#### 1 Abstract

Diese Arbeit befasst sich mit dem Projekt, ein Verbundsticket für Nachtschwärmer zu erstellen. Die Bodenseeregion ist ein attraktiver Raum für Partygänger der Grenzländer um den Bodensee. Das Problem ist jedoch, dass es an guten Bahn und Bus Verbindungen in der Nacht fehlt. Das Konzept des Verbundstickets wurde verschiedenen Experten des öffentlichen Verkehrs vorgestellt. Ausserdem erfolgten diverse Recherchen über das bereits bestehende ÖV-Netz. Hinzu kommt, dass eine Umfrage von 103 Jugendlichen über das Projekt durchgeführt wurde. Abschliessend muss man erkennen, dass die Region Bodensee für ein Verbundticket für Nachtschwärmer viel zu gross ist und dass die dafür benötigte Infrastruktur nicht vorhanden ist. Jedoch ist die Idee sehr gut angekommen, weshalb die Erkenntnisse und Erfahrungen dieser Arbeit in einem kleineren Rahmen weitergeführt werden.

## Inhaltsverzeichnis

| 1  | Abs   | stract                                                                                                                                        | 1    |
|----|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| In | halts | verzeichnis                                                                                                                                   | 2    |
| 2  | Ein   | leitung                                                                                                                                       | 3    |
|    | 2.1   | Bezug                                                                                                                                         |      |
|    | 2.2   | Unsere Idee                                                                                                                                   |      |
|    | 2.3   | Fragestellung                                                                                                                                 | 6    |
|    | 2.4   | Hypothese                                                                                                                                     | 7    |
|    | 2.5   | Motivation                                                                                                                                    | 8    |
| 3  | Ver   | bundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee                                                                                                | 9    |
|    | 3.1   | Die Geschichte der Eisenbahn                                                                                                                  |      |
|    | 3.2   | Die Eisenbahn um den Bodensee                                                                                                                 |      |
|    |       | Heutige Situation um den Bodensee                                                                                                             |      |
|    | 3.3   | Schifffahrt am Bodensee                                                                                                                       |      |
|    | 3.4   | Vorstellung eines Verbundsticket um den Bodensee                                                                                              |      |
|    | 3.5   | Interview mit Matthias Müller, SBB                                                                                                            |      |
|    | 2.6   | Fazit zum Interview mit Matthias Müller, SBB                                                                                                  |      |
|    | 3.6   | Interview mit Werner Müller, Verkehrsplaner Kanton Thurgau                                                                                    |      |
|    | 3.7   | Fazit zum Interview mit Werner Müller, Verkehrsplaner Kanton Thurgau<br>Interview mit Wolfgang Schreier, Co-Präsident VCS Sektion Thurgau und | ∠ 1  |
|    | 5.1   | Ansprechpartner der Bodensee S-Bahn Initiative                                                                                                | 22   |
|    |       | Fazit zum Interview mit Wolfgang Schreier, Bodensee S-Bahn Initiative                                                                         |      |
|    | 3.8   | Selbstversuch Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee                                                                               |      |
|    |       | Fazit Selbstversuch Reto Suppiger                                                                                                             |      |
|    |       | Fazit Selbstversuch Michael Rüegge                                                                                                            |      |
|    |       | Fazit Selbstversuch Lukas Granzotto                                                                                                           |      |
|    | 3.9   | Umfrage Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee                                                                                     |      |
|    |       | Umfragebogen Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee                                                                                |      |
|    |       | Diagramm Wie oft gehst du in den Ausgang?                                                                                                     |      |
|    |       | Diagramm Wie gelangst du in den Ausgang?                                                                                                      |      |
|    |       | Diagramm Wohin gehst du in den Ausgang                                                                                                        |      |
|    |       | Diagramm Würdest du mehr ins Ausland in den Ausgang mit einem solchen Ticket?                                                                 |      |
|    | 2 40  | Auswertung aller Diagramme                                                                                                                    |      |
| _  |       | Auswertung der Ergebnisse                                                                                                                     |      |
| 4  |       | nlussteil                                                                                                                                     |      |
| 5  | Que   | ellenverzeichnis                                                                                                                              | . 42 |
| 6  | Abl   | bildungsverzeichnis                                                                                                                           | . 43 |
| 7  | Anl   | hang                                                                                                                                          | . 44 |

### 2 Einleitung

Die Bodenseeregion bietet viele diverse Möglichkeiten sich zu vergnügen, unter anderem ein sehr ausgeprägtes Nachtleben. Da sich am Bodensee drei Länder zusammenschliessen, bietet es sich an, grenzüberschreitend in den Ausgang zu gehen. Die Clubs und Bars haben interessante Angebote. Vor allem für Schweizer ist der Ausgang in Österreich und Deutschland sehr attraktiv. Aber auch für Deutsche und Österreicher ist es spannend, in den Grenzländern am Bodensee feiern zu gehen. Wir sehen das Problem in der An- und Abreise. Es gehen immer noch zu viele mit dem Auto oder gar mit dem Zweirad in den Ausgang. Dies ist bei Müdigkeit oder auch nur schon bei geringem Alkoholkonsum extrem risikoreich und führt zu Unfällen. Laut Statistik aus dem Jahr 2007 des Bundesamts für Strassen wurden ca. 10% der Schweizer Unfälle durch Einfluss von Alkohol verursacht<sup>1</sup>. In Österreich machen die Todesopfer, bei deren Unfällen nachweislich Alkohol im Spiel war, 7,7%<sup>2</sup> von allen Todesopfern im Strassenverkehr aus.

Für Jugendliche und junge Erwachsene, die noch studieren oder noch in Ausbildung sind, sollte die Nutzung des öffentlichen Verkehrs noch attraktiver gestaltet werden.

Clubs und Bars sind in Deutschland extrem nahe an Bus- und Bahnhaltestellen, was ideal ist. Das Pendeln ist weit preiswerter und sicherer als das Autofahren.

In Deutschland kam es zu 4400 tödliche Autounfälle im Jahr 2005, jedoch nur zu 62 Zugsunfällen (Entgleisungen etc.). Demnach ist der Zug das sicherste Verkehrsmittel überhaupt<sup>3</sup>.

Ein weiterer Punkt ist, dass der ÖV viel ökologischer ist, beispielsweise die Strecke von Überlingen nach Kreuzlingen. Mit dem Zug verbraucht man, laut des Umweltrechners der Deutschen Bahn, auf dieser Strecke lediglich 3,3 Kilogramm CO<sup>2</sup>, mit dem Auto jedoch 7,1 Kilogramm CO<sup>2</sup>.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Internet: Sucht Schweiz

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Internet: Wikipedia, Strassenverkehrsunfall, Unfallstatistik Österreich

<sup>ິ</sup> Internet: Asklubo

#### 2.1 Bezug

Der ökologische Gedanke ist auch der Bezug zum Oberthema "Europa am Wendepunkt". Wir befinden uns heute an einem Wendepunkt. Es wird Zeit, dass wir unserer Umwelt Sorge tragen und nicht immer mit dem Auto überall hinfahren. Wir erhoffen uns, dass die Leute mit dem öffentlichen Verkehr in den Ausgang gehen und dann auch mehr mit Zug und Bus unterwegs sind. Es ist belegt, dass nur das

Fahrradfahren sparsamer ist als das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr. 30 % der CO<sup>2</sup> Emissionen der Schweiz entstehen im Strassenverkehr<sup>1</sup>.

Wir wissen, dass wir in der Schweiz ein extrem dichtes und effizientes Verkehrsnetz haben. Dies ist in Deutschland und Österreich noch nicht der Fall ist. Dort ist der Bahnverkehr teilweise noch dieselbetrieben und nicht ausgereift.

Wir möchten unseren Nachfahren die gleiche Welt hinterlassen, welche wir nun haben. Die Benützung des öffentlichen Verkehrs ist zwar nur ein kleiner Teil, um unsere Umwelt zu schützen, aber auch ein kleiner Teil kann nützlich sein.

Ausserdem ist es wichtig, dass man über die Grenzen vernetzt ist und sich mit Personen aus anderen Ländern unterhält, um so vielleicht eine andere Sichtweise auf ein Thema zu bekommen. Dies haben wir auch in unserer Projektwoche in Belgien bemerkt.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Internet: WWF

#### 2.2 Unsere Idee

Die obigen Gedanken haben uns dazu gebracht, unsere Berufsmaturitätsarbeit dem Projekt "Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee" zu widmen. Das Ticket soll Jugendlichen und jungen Erwachsenen ermöglichen, rund um den Bodensee in den Ausgang zu gelangen. Es soll wie ein General-Abonnement funktionieren und die ganze Woche von 17:00-9:00 Uhr gültig sein. Das Ticket soll möglichst preiswert sein, damit es Lernende und Studierende problemlos erwerben können. Um das Ticket günstig zu halten, suchen wir die Zusammenarbeit mit diversen Bars, Clubs und Geschäften rund um den Bodensee. Dort sollen die Besitzer des Tickets in den Genuss von vergünstigten Angeboten kommen. Ausserdem soll das Nachtnetz am Freitag und Samstag zusätzlich ausgebaut werden. Das heisst, es sollen zwischen den wichtigsten Städten von 0:00-4:00 Uhr mindestens stündlich Busse und Züge fahren, um sicheres nach Hause kommen zu garantieren. Der Nachtzuschlag soll für die Besitzer eines solchen Tickets

wegfallen. Die Einführung einer Nachtfähre ist ebenfalls Teil unserer Arbeit. Die Fähre soll Nachtschwärmer um 0:00, 2:00 und 4:00 von Friedrichshafen nach Romanshorn bringen.



Abb. 1: Regionalbahn THURBO © Foto THURBO

#### 2.3 Fragestellung

Unsere Frage ist nun, ob dieses Ticket und der Ausbau des Nachtnetzes um den Bodensee tatsächlich realisierbar sind, oder ob das alles zu viel Aufwand darstellt. Wir haben uns diese Fragestellung gestellt, weil wir wissen, dass es überhaupt nicht einfach ist für die Anbieter aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, so etwas zusammen zustellen. Der öffentliche Verkehr ist sehr komplex und schwierig zu koordinieren. Die SBB hat schon viel Erfahrung in Sachen Nachtbusse und Nachtzüge, was bei der DB und ÖBB nicht der Fall ist. Die Frage, ob dieses Ticket überhaupt realisierbar ist, hängt nicht nur vom Organisatorischen ab, sondern auch von der Infrastruktur und dem Preis. Dies fragen wir die Anbieter des öffentlichen Verkehrs in den drei Ländern und die Bodensee S-Bahn Initiative, welche eine attraktivere Bodenseegürtelbahn fordert. Zudem kommt in unserer Leitfrage auch die Notwendigkeit eines solchen Tickets zur Sprache. Dies versuchen wir mit einer Umfrage und bei einem Selbstversuch herauszufinden.

#### 2.4 Hypothese

Wir sehen das Projekt als realisierbar an und denken, dass dies eine Marktlücke ist, die ausgefüllt werden muss. Das Ticket hat viele Vorteile und positive Auswirkungen auf die Bodenseeregion.

Das Ticket könnte für einen guten Preis erstanden werden. Die Wirtschaft der Bodenseeregion würde angekurbelt werden und viele Unternehmen, Bars und Restaurants könnten profitieren. Mit zusätzlichen Arbeitsplätzen könnte ein schöner Nebeneffekt entstehen. Zudem würde ein besseres soziales Netz unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen über die Grenzen hinweg entstehen.

Unsere Sorge ist es, dass das Ticket nicht ankommen könnte bei den Kunden und somit ein Verlustgeschäft für die Konzerne entstünde. Grundsätzlich sehen wir aber die positiven Aspekte unseres Projektes.

#### 2.5 Motivation

Die Motivation für diese Arbeit sehen wir im eigenen Interesse. Wir beide sind in der Ausbildung und besitzen deshalb nicht über ein grosses Budget für die Freizeit und den Ausgang. Ausserdem sind wir in Besitz eines Generalabonnements und nutzen dieses auch sehr oft. Das Generalabonnement ist sehr nützlich. Deshalb dachten wir: "Wieso nicht ein Ticket für den Ausgang nach dem gleichen Prinzip?"

Da wir eine grenzüberschreitende Arbeit machen müssen, bot sich die Bodenseeregion optimal an. Der Bodensee verbindet drei Länder miteinander und ist somit sehr geeignet für unsere Arbeit. Wir mögen es, am Abend in den Ausgang zu gehen und neue Leute kennen zu lernen. Deshalb setzten wir uns zusammen und besprachen das Thema unserer Berufsmaturitätsarbeit. Es gingen uns viele Gedanken durch den Kopf. Wir dachten, dass es doch möglich sein müsste, ein attraktives Angebot für ein Ticket zu erstellen, um Nachtschwärmern um den Bodensee den Ausgang zu erleichtern. Die Eindrücke, die Vorgänge und natürlich auch das Endergebnis stellen wir auf den folgenden Seiten vor.

#### 3 Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee

#### 3.1 Die Geschichte der Eisenbahn

Der moderne öffentliche Verkehr entstand in der Zeit der Industrialisierung. Im 18. Jahrhundert begann man, die Postkutschen zu koordinieren, die Schifffahrt aufzubauen, sowie die Eisenbahn zu entwickeln.

Doch auch schon viel früher gab es eine Art öffentlicher Verkehr mit Flossen und Kutschen. Der Startschuss für den öffentlichen Verkehr gab die Erfindung der Dampfmaschine. Der Engländer George Stephenson stellte mit seinen Entwürfen zum ersten Mal eine funktionstüchtige Eisenbahn vor, welche er auch realisierte und die Jungfernfahrt 1825 auf einer Teilstrecke von neun Meilen von Darlington nach Stockton (GB) feierte. Motiviert durch den Erfolg auf dieser Strecke entstand danach die Eisenbahnstrecke zwischen Manchester und der Hafenstadt Liverpool, welche mit einer Lokomotive betrieben wurde, die eine Höchstgeschwindigkeit von 48 km/h erbrachte. Die ersten Eisenbahnstrecken waren nicht sehr lang. Meistens verbanden sie nur ein paar Bergwerke oder, wie im Fall Manchester-Liverpool, eine Stadt mit dem nächsten Hafen. Doch bei der Eröffnung der Strecke Manchester-Liverpool im Jahr 1830 entdeckte man, dass die Eisenbahn auch für Reisende attraktiv war. Dadurch entwickelte sich das Interesse an weiteren Eisenbahnstrecken in England und die Neugierde von anderen Staaten wurde geweckt<sup>1</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Internet: Wikipedia Geschichte der Eisenbahn

#### 3.2 Die Eisenbahn um den Bodensee



Abb. 2: Einfahrt einer alten Lokomotive in den Bahnhof von Friedrichshafen

Die heutige Bahnnation Schweiz interessierte sich zuerst nicht sehr für die Eisenbahn, da die Schweiz in dieser Zeit nicht über die nötigen Mittel verfügte und der

Sonderbundskrieg die Entwicklung verhinderte. Derweil entstanden in

den Nachbarländern Deutschland und Österreich Bahnstrecken, um

Kohle und weitere Güter zu transportieren. Erst 1847 wurde die erste eidgenössische Bahnstrecke, die "Spanisch-Brötli Bahn" von Zürich nach Baden eröffnet.

Als 1852 das Eisenbahngesetz in Kraft trat, gab es in der Schweiz einen regelrechten Eisenbahn-Boom. Das Eisenbahngesetz sah vor, dass Eisenbahnen nur durch Private und Kantone gebaut werden sollen. Es entstanden fünf grössere private Eisenbahngesellschaften.

Eine davon war die Schweizerische Nordostbahn (NOB), welche das Ziel hatte, eine Linie von Zürich nach Romanshorn zu bauen. Diese wurde 1856 eröffnet.

Acht Jahre später sollte auch Deutschland via Lindau den Bodensee erschliessen und das Bahnnetz weiter gegen den Westen nach Singen und Konstanz ausbauen.

Die Erschliessung um den ganzen Bodensee dauerte aber noch eine Weile.

Eine Gleisverbindung zwischen Schweizer Gebiet und Bregenz gab es erst 1872. Bis die Bodenseegürtelbahn vollendet war, dauerte es noch bis 1901<sup>1</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bärtschi 2009, S. 10-20

#### Heutige Situation um den Bodensee

Heute organisieren THURBO, der Verkehrsverbund Vorarlberg sowie der Regionalverkehr Alb-Bodensee und Südbaden den öffentlichen Bahnverkehr am Bodensee.

Seit dem 1. März 2003 gibt es das "Euregio Ticket", mit welchem man mit allen Verkehrsmittel um den Bodensee fahren kann. Das grosse Gebiet, welches dadurch abgedeckt wird, ist in drei Zonen unterteilt. Zudem beinhaltet dieses Ticket einige weitere attraktive Angebote, unter anderem, vergünstigte Eintritte in Museen und Zoos. Ausserdem kann man mit diesem Ticket auch auf Schiffen den Bodensee erkunden.

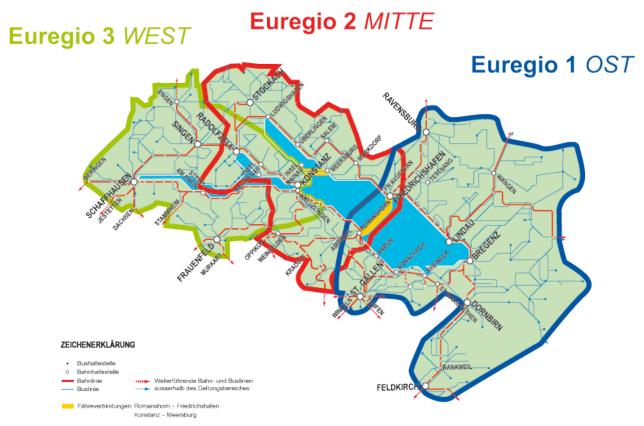


Abb. 3: Zoneneinteilung des Euregio Ticket

#### 3.3 Schifffahrt am Bodensee

Die Geschichte der Schifffahrt am Bodensee begann durch Edward Church, ein Konsul aus den Vereinigten welcher 1823 Staaten, bereits "Guillaume Tell", das erste Dampfboot auf dem Genfersee, bauen liess. Über Kontakte geriet er an König Wilhelm I. von Württemberg, der von der Idee eines Dampfboots auf dem Bodensee sehr angetan war und Church sogleich mit dem Bau eines Bootes beauftragte.

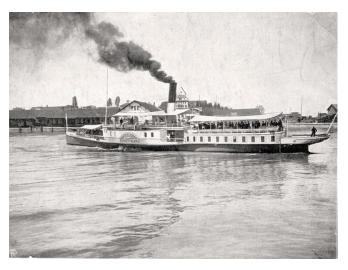


Abb. 4: Altes Passagierschiff auf dem Bodensee

Am 18. November 1824 absolvierte das Boot "Wilhelm" die erste Fahrt und verkehrte von nun an zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, um Güter und Personen zu transportieren.

Die Boote erfüllten ihren Zweck und waren gewinnbringend. So entstanden drei deutsche Schifffahrtsgesellschaften, unter denen ein Konkurrenzkampf entbrannte. Die Schweizer wollten sich aus dem Ganzen raushalten und gründeten 1850 die "Schweizerische Dampfboot-Aktiengesellschaft für den Rhein und Bodensee". Ein Jahr später nahmen sie bereits das Schiff "Stadt Schaffhausen" in Betrieb. 1855, als die NOB den Bodensee mit der Bahn erschloss, stieg die NOB in die Schifffahrt ein. Zwei Jahre später übernahm die NOB die Schweizer Dampfboot AG und stieg zur grössten Schifffahrtsgesellschaft am Bodensee auf.

Die NOB verschmolz die Bahn und die Schifffahrt, indem sie den Trajektverkehr organisierte. Trajekte sind Fährschiffe, welche in der Lage waren, Eisenbahnwaggons über den See zu transportieren. Der Trajektverkehr über dem Bodensee, mit welchem man 1869 begann, war sehr wichtig und eintragsreich.

1902 übernahm die SBB die NOB, da das Volk im Jahr 1898 die Verstaatlichung der fünf Privatbahnen beschlossen hatte. Somit übernahm die SBB auch die Schifffahrt der NOB. Der Ursprung der heutigen Schifffahrt am Bodensee war der Handel. Trajekte gibt es schon lange nicht mehr. Im Vordergrund steht der Tourismus. Seit 2007 gehört die Schweizerische Bodensee Gesellschaft einer privaten Investorengruppe und organisiert mit der deutschen "Bodensee-Schiffsbetriebe" einen stündlichen Betrieb, der im Sommer bis 22.00 Uhr geht.<sup>1</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Internet: Wikipedia, Bodensee-Schiffsbetriebe

#### 3.4 Vorstellung eines Verbundsticket um den Bodensee

Dies ist unsere Vorstellung von einem Verbundsticket um den Bodensee. Unsere Preise haben wir mit Hilfe der "Euregio"-Tageskarte und mit Vergleichen zum ZVV Verbundsticket berechnet und mit dem Vorhaben, ein möglichst günstiges Billet zu kreieren, ein wenig angepasst. Denn das Ziel dahinter ist, dass junge Personen dieses Angebot nutzen können.

Was bietet unser Verbundsticket?

Unser Konzept beinhaltet ein Ticket um den ganzen Bodensee, welches für jeden Wochentag gelöst werden kann und von 17:00-9:00 Uhr gültig ist.

An Freitag- wie auch an Samstagabenden möchten wir eine stündliche Bus- und Bahnverbindung zwischen den wichtigsten Städten zwischen 0:00-4:00 Uhr.

Ausserdem möchten wir eine Nachtfähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn (0:00, 2:00, 4:00) realisieren, welche die Nachtschwärmer vom einen zum anderen Ufer bringt.

Ausserdem würden wir versuchen, Partner wie Clubs, und Bars, zu suchen, in welchen man mit unserem Ticket Vergünstigungen auf Getränke oder den Eintritt bekommt.

Zudem würden wir gerne mit unserem Ticket ermöglichen, dass Nachtschwärmer sich nicht mit dem Problem Nachtzuschlag herumschlagen müssen, da man das weder in Österreich noch in Deutschland kennt.

Was verlangen wir für unser Ticket?

Einzelbillet: zwischen 15.- bis 30.- sFr. Abo 1 Monat: zwischen 50.- bis 60.- sFr. Abo 1 Jahr: zwischen 650.- bis 700.- sFr.

Hier noch einmal die wichtigsten Punkte zusammengefasst:

- um den ganzen Bodensee
- freitags und samstags stündliche Bus/Bahnverbindungen zwischen wichtigen Städten
- freitags und samstags Nachtfähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn
- kein Nachtzuschlag
- Vergünstigungen bei Eintritt und Getränken

Dies zu einem günstigen, für Jugendliche bezahlbaren Preis.

Was erhoffen, befürchten wir von unserem Verbundsticket?

#### Positive Punkte

- günstig
- attraktiv
- besser verbunden
- mehr Arbeitsplätze
- evtl. bessere Zusammenarbeit zwischen ÖBB, SBB, DB
- fehlendes Angebot wird ausgemerzt
- umweltfreundlicher
- evtl. wird bessere Infrastruktur angeschafft
- Wirtschaft der Region profitiert
- besserer Austausch zwischen Jugendlichen der drei Ländern

#### **Negative Punkte**

- vielleicht kein Interesse (d.h. Verlustgeschäft für Konzerne)
- Möglicherweise nicht kostendeckend
- Wer übernimmt die allfälligen Kosten falls nicht kostendeckend?

Wir sehen mehr Vorteile eines solchen Tickets (10:3 Punkte). Wir sehen aber auch, dass die negativen Punkte sehr gross sind.

Zu diesem Konzept sollten die Transportunternehmen und ein Verkehrsplaner oder Verkehrspolitiker Stellung nehmen und ihre Meinung dazu äussern. Unter anderem haben wir zu diesem Konzept mit Gleichaltrigen eine Umfrage mit 103 Teilnehmern durchgeführt.

Die Frage ist nun, ob ein solches Ticket um den Bodensee realisierbar ist oder nicht.

#### 3.5 Interview mit Matthias Müller, SBB

Wir erhielten die Möglichkeit, mit dem stellvertretenden Leiter der Kommunikation der SBB ein Interview zu führen. Wir reisten mit dem Zug nach Bern, um dort Herr Müller für ein Interview zu treffen.

Matthias Müller ist stellvertretender Leiter Kommunikation und steht in Kontakt mit den Medien und verschiedenen Organisationen wie Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IG ÖV), Verkehrsclub der Schweiz (VCS) oder Pro Bahn.

Wir haben ihn direkt auf unsere Idee angesprochen. Er meinte, dass unser Konzept sehr gute Punkte aufweise. Das Problem seien aber die Finanzen. Die SBB besitzt bereits jetzt zwei Verbindungen ins deutsche Gebiet, welche den niedrigsten Kostendeckungsgrad von etwa 50 % aufweisen. Das ist genau die Grenze. Bei einem Ticket wird die Hälfte vom Staat subventioniert und den Rest muss die SBB mit Tickets und weiteren Angeboten reinholen.

Das heisst, die jetzigen Verbindungen Singen-Schaffhausen und von

Konstanz-Winterthur sind zu wenig ausgelastet, um sagen zu können, dass man das Angebot ausbauen könnte.

Wir probierten unsere Trümpfe, nämlich die Sicherheit und die Klimafreundlichkeit ins Spiel zu bringen.

"Zur Klimafreundlichkeit. Manchmal ist es besser und man bringt diese Leute mit dem Taxi nach Hause. Wir brauchen an einem Tag so viel Energie, wie die ganze Stadt Winterthur in einem Jahr. Wenn man also einen Zug mit fünf Nasen gefüllt hat, ist es besser, diese in einem Taxi nach Hause zu transportieren."

Die Sicherheit sei ganz klar ein wichtiger Punkt, der finanzielle Aspekt falle aber mehr ins Gewicht, meinte Matthias Müller und führte weiter aus, dass die Zusammenarbeit mit den deutschen und österreichischen Kollegen gut sei. Zum Teil sei es so, dass es bei gewissen Projekten, wie zum Beispiel die Elektrifizierung der Bahnstrecken, nicht so zügig vorwärts gehe, wie sich die SBB das wünsche.

Herr Müller schlägt uns vor, einen Business-Case zu rechnen, das heisst, mit Passagierzahlen zu versuchen, das Marktpotenzial abzuschätzen. Wie viele Leute sind

in dieser Stadt im Ausgang? Was sind das für Städte? Ist das nur ein kleines Dorf und hat es viel weniger Leute, welche im Ausgang sind, als die Stadt? Wie viele Leute sind dort an einem Freitagabend unterwegs?

Ausserdem sollten wir einen politischen Willen ausmachen. Wieso sollten die Kantone und der Bund Geld für den Nachtverkehr ausgeben? Ist das überhaupt irgendwo vermerkt oder ist das ein starker politischer Wille?

Er verweist hier auf die utopische Idee des Neuenburger SP-Nationalrat Jacques-André Maire, welcher ein 200-Franken-Studenten-GA vorschlug.

Persönlich findet Herr Müller die Idee gut, es sei einfach die Frage, ob es den Kantonen Wert sei, so viel Geld auszugeben und überhaupt ein solches Projekt über die Grenzen hinaus zu subventionieren.

#### Fazit zum Interview mit Matthias Müller, SBB

Das Interview mit Herr Müller hat uns enorm weiter geholfen und wir haben viel dazugelernt. Nicht nur für unsere Arbeit, auch für den Alltag. Wir haben nun ein wenig mehr Verständnis für die Preiserhöhungen der SBB und haben gesehen, dass die SBB ein sehr komplexer Konzern ist.

Herr Müller hat uns sehr gute Tipps gegeben, aber das Interview hat uns aber auch aufgezeigt, dass ein solches Verbundsticket für Nachtschwärmer noch einen weiten Weg vor sich hat.

#### 3.6 Interview mit Werner Müller, Verkehrsplaner Kanton Thurgau

Nach dem Gespräch mit Matthias Müller der SBB hatten wir auch die Möglichkeit, ein Interview mit Werner Müller, dem Verkehrsplaner des Kantons Thurgaus,

durchzuführen. Zu zweit fuhren wir an einem Nachmittag nach Frauenfeld, wo uns Werner Müller in seinem Büro freundlich empfing.

Als erstes sprachen wir ihn über seinen Leitsatz auf seiner Homepage an und fragten ihn, wie sie als Firma diese Ziele umsetzen. Er antwortete, dass es diverse Faktoren gibt, um diese Ziele zu verfolgen. Einerseits sei da die Effizienz, was bedeutet, dass die Fahrpläne so gestaltet werden, dass möglichst kurze Standzeiten verursacht werden. Er erzählte uns, dass auch der Tourismus unter ihre Fittiche gehört und dass er eng mit Thurgautourismus zusammen arbeitet. Herr Müller und seine Kollegen koordinieren also den ganzen Verkehr und entscheiden über Notwendigkeiten von Bus- und Bahnlinien. Ausserdem engagieren sie sich im Bereich Tourismus in Zusammenarbeit mit diversen anderen Unternehmen. Somit werden pro Jahr rund 700'000 Franken in den Tourismus im Kanton Thurgau investiert.

Wir erfuhren ausserdem noch, welches die wichtigsten Partner in der Verkehrsplanung des Kanton Thurgau sind. Die diversen Transportunternehmen, wie die SBB, THURBO und Postauto, sind wichtige Partner. Hinzu kommen dann noch die verschiedenen Tarifverbunde wie der Ostwind und der ZVV. Hierzu präsentierte er uns ein neues Angebot, das am 9. Dezember auf den Markt kommt. Dieses neue Angebot, genannt Z-Pass, entstand unter anderem mit der Hilfe von Werner Müller.

Auf die Frage, wie es mit der Zusammenarbeit mit Deutschland und Österreich steht, antwortete er: "Dieser Kontakt, muss ich sagen, ist sehr gut. Da gibt es eigentlich keine Grenze." Diese Aussage finden wir klasse, da sie stark mit unserem Oberthema in Verbindung steht. Er erklärte uns, dass besonders mit dem Landkreis Konstanz eine sehr gute Verbindung besteht. In diesem Gebiet gäbt es auch einen Tarifverbund über

die Grenze hinaus. Dies ist auch für unser Projekt von absoluter Wichtigkeit. Das Bahnnetz

ist sehr gewachsen und wird auch in Zukunft weiter wachsen, da es immer mehr Leute gibt, die Pendeln oder das Angebot des öffentlichen Verkehrs nutzen. Trotz der Innovation der Elektroautos erhalten Züge und Busse eine immer grössere Bedeutung, denn irgendwann finden Autos keinen Platz mehr in den Städten und auf den Strassen. Doch nicht überall ist der öffentliche Verkehr so wichtig wie in der Schweiz. In Deutschland ist der ÖV beispielsweise von viel geringerem Wert, denn Deutschland ist ein Autoindustrieland. Das merke man enorm, meinte Herr Müller. Als wir auf das Euregioticket zu sprechen kamen, erfuhren wird, dass der Verkehrsplaner des Kantons Thurgau an der Idee stark beteiligt war. Diese Euregiotickets wurden dann mit der IBK erstellt und auf den Markt gebracht. Dieses Ticket wird von Jahr zu Jahr immer mehr genutzt, wie wir von Werner Müller erfahren haben. Nun sprachen wir ihn spezifisch auf unser Projekt an. Wir erzählten ihm von unserem Selbstversuch und fragten ihn, weshalb es in dieser attraktiven Bodenseeregion kein ausgeprägtes Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs gäbe. Er erklärte uns, dass ihm nicht über eine solche Forderung bekannt sei. Es hätte jedoch eine Forderung von den Stundenten in der Bodenseeregion gegeben, die ein Studententicket zu einem günstigen Preis forderten. Dieses musste man jedoch nach reichlicher Kalkulation für nicht kostendeckend erklären. Es sei einfach nicht möglich, ein solches Ticket zu so einem günstigen Preis anzubieten.

Der Regionalverkehr würde unter diesem Preis leiden. Von Schweizer Seite aus gäbe es ein sehr gutes Angebot, um nach Konstanz zu gelangen. Die Problematik liege bei den Deutschen, die die Feinverteilung zwischen Bahnhof und Club ausarbeiten müssten. Da man jedoch in Deutschland finanzielle Probleme habe und nur mit viel Mühe den Tagesverkehr halten könne, komme so eine Ausarbeitung des öffentlichen Verkehrs gar nicht in Frage. Wir erklärten ihm anschliessend unsere Bedenken über die Nachtverbindung von Singen nach Zürich.

Wir wussten bereits, dass diese Strecke nicht kostendeckend geführt wird. Nun fragten wir ihn, wieso sie diese Strecke betreiben würden. Er erklärte uns dann ausführlich, dass THURBO die Initiative dazu ergriffen habe, um attraktiver für die Jungen zu

werden. Wir zeigten ihm auf, dass viele Jugendliche am Bodensee ein solches Ticket begrüssen würden und dieses auch nutzen würden. Ausserdem sprachen wird das Thema

Alkohol am Steuer an, wozu er uns beipflichtete. Beim Thema Fähre kam er uns mit einem Projekt entgegen, welches eine Fähre im Halbstundentakt von 5:00 Uhr morgens

durchgehend bis 21:00 Uhr abends und danach jede Stunde bis Mitternacht, von Romanshorn nach Friedrichshafen und umgekehrt, vorsieht.

Herr Müller sagte, dass ein Ticket in einem solchen Ausmass nicht zu ermöglichen ist, da die Infrastruktur und die benötigten Mittel nicht vorhanden sind. Er hat uns geraten, sich auf die Zone Konstanz-Singen-Kreuzlingen zu begrenzen und dort etwas auszuklügeln, falls eine Nachfrage für ein solches Ticket besteht. Als Hilfe zu diesem Projekt hat er uns dann noch einige Vorgehensweisen erklärt und steht auch weiterhin bei Fragen zur Verfügung.

# Fazit zum Interview mit Werner Müller, Verkehrsplaner Kanton Thurgau

Das Interview mit Werner Müller war eine echte Bereicherung. Wir wissen nun vieles mehr über den öffentlichen Verkehr im Grenzland und über die Arbeit eines Verkehrsplaners. Herr Müller gab uns sehr viele Ratschläge für unsere Arbeit und sehr wichtige Informationen. Er hat uns weitere Fakten zu unserem Projekt geliefert und sie detailliert beschrieben. Wir wussten zwar nach dem Gespräch mit Matthias Müller der SBB schon, dass unsere Idee in diesem Ausmass nicht realisierbar ist. Jedoch hat uns der Verkehrsplaner vom Kanton Thurgau viele weitere Ideen gebracht und uns mit seinem Fachwissen enorm unterstützt.

# 3.7 Interview mit Wolfgang Schreier, Co-Präsident VCS Sektion Thurgau und Ansprechpartner der Bodensee S-Bahn Initiative

Wir konnten Wolfgang Schreier, einer der Ansprechpersonen der Bodensee S-Bahn Initiative, zu unserem Projekt befragen. Die Bodensee S-Bahn Initiative setzt sich für ein besseres Angebot im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ein. Sie engagiert sich für einen ganztägigen und getakteten Fahrplan rund um den Bodensee. Die Bodensee S-Bahn Initiative wurde im Jahr 2004 von verschiedenen Organisationen aus der Region Bodensee wie Pro Bahn, VCS (Verkehrsclub der Schweiz) und VBD (Verkehrsclub Deutschland) gegründet. Die heute aktiv am Dialog teilnehmenden Organisationen TCS Sektion Thurgau, VCD Kreisverband Ravensburg, Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz, Pro Bahn Regionalverband Schwaben und Pro Bahn Österreich, Land Vorarlberg werden durch diverse Verbände unterstützt und mitgetragen. Ihr grösster Erfolg war laut Wolfgang Schreier, dass sie die Vision, die Idee und das Konzept für die Bodensee-S-Bahn überall am Bodensee in die politische Diskussion gebracht haben und die Bodensee-S-Bahn von den meisten Politikern und den zuständigen Behörden auf allen Ebenen unterstützt wird. Unter anderem auch in der Internationalen Bodensee Konferenz IBK, inklusive des Kantons Zürich. Das nächste anliegende Projekt der Bodensee S-Bahn Initiative ist, den Engpass zwischen Friedrichshafen und Radolfszell zu verbessern. Zurzeit verkehren dort die Regionalzüge nur im Stundentakt und die Interregios von Basel nach Ulm nur im Zweistundentakt, da die Strecke nur eingleisig ist, wenige Kreuzungsstellen hat und noch nicht elektrifiziert ist.

Zur Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr zwischen den drei Ländern sagt Herr Schreier, dass es am guten Willen meist nicht fehle. Aber die Hürden seien für die Bahn wegen der Unterschiede im Rechtssystem, im politischen System und wegen den Finanzierungsproblemen höher als auf der Strasse.

In Deutschland seien die Investitionen für die Bahn 4 - 6 Mal niedriger pro Einwohner als in Österreich und der Schweiz. Alle Strecken am Bodensee, ausser der Schwarzwaldbahn zwischen Konstanz und Offenburg, seien noch nicht einmal elektrifiziert. Was mittlerweile sehr gut funktioniere, sei die Strecke zwischen Konstanz und Engen, welche die SBB Deutschland seit 10 Jahren im Halbstundentakt betreibe.

Auf unsere Frage, was er von unserer Idee eins Verbundtickets für Nachtschwärmer um den Bodensee halte, sagte Herr Schreier folgendes: "Ein solches Ticket rund um den Bodensee hat am Nordufer in den nächsten 10 Jahren wenig Chancen. Zuerst müsste wenigstens tagsüber das Angebot verbessert werden.

Es fehlt nicht nur in Deutschland an guten Pendlerverbindungen, sondern auch in Vorarlberg auf der Strecke St. Margrethen - Lindau.

In den nächsten Jahren ist vorerst eine Fahrplanverdichtung St. Margrethen-Bregenz geplant. Im Westen könnte ich mir vorstellen, dass THURBO und die SBB Deutschland bereit sind wie vor ein paar Jahren in der Ostschweiz, das Nachtangebot von Schaffhausen und Kreuzlingen Richtung Radolfzell und Singen auf eigenes Risiko zu verlängern. Auch die privatisiertere SBG ist eventuell bereit mit einem kleinen Schiff in der Nacht von Romanshorn nach Friedrichshafen zu fahren."

Herr Schreier findet es aber dennoch sinnvoll, dieses Projekt vorzuschlagen, auch wenn zunächst nur Teilstücke davon realisiert werden könnten.

Das Problem sieht er in der Finanzierung eines solchen Projekts. Wer trägt beispielsweise die Anfangsverluste? Wie viele Leute könnte man tatsächlich auf die Bahn verlagern und wie attraktiv ist das Partyangebot am Bodensee wirklich? Herr Schreier meint, dass man sich auf ein Billet für einen Abend und auf ein Teilstück, wie zum Beispiel Konstanz, konzentrieren soll. Zudem würde er die Transportunternehmen und einzelne, grössere Party-Anbieter in Konstanz, Singen und Umgebung anfragen, ob sie Interesse hätten, ein konkretes Nachtangebot zu unterstützen.

#### Fazit zum Interview mit Wolfgang Schreier, Bodensee S-Bahn Initiative

Herr Schreier machte uns klar, dass unsere Vorstellungen eines Tickets rund um den ganzen Bodensee nicht oder nur sehr schwer realisierbar sind. Auch von diesem Interview konnten wir nur profitieren. Wir erhielten erneut gute Tipps und wertvolle Informationen. Wir finden, die Bodensee S-Bahn Initiative spricht ein sehr wichtiges Thema an und hat schon viel erreicht. Wir hoffen, dass Ihre Anliegen in naher Zukunft Realität werden.

#### 3.8 Selbstversuch Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee

Um unseren Projekt ein wenig mehr Nachdruck zu verleihen, haben wir uns dazu entschlossen, einen Selbstversuch durchzuführen. Wir haben uns gedacht, dass dieser Selbstversuch sich positiv auf unsere Arbeit auswirken wird, da wir das Ganze dann selbst erlebt haben.

Wir behaupten, dass man nicht wieder nach Hause kommt, wenn man nach Deutschland oder Österreich in den Ausgang geht.

Wir haben uns darauf geeinigt, nach Konstanz zu gehen, da Konstanz am nächsten ist und das Nachtleben von Konstanz einen guten Ruf besitzt.

Ziel des Abends war,

- 1. Unsere These zu bestätigen
- 2. Neue Leute kennen zu lernen und ihnen unser Projekt ein wenig näher zu bringen.

Wir haben unseren Selbstversuch dokumentiert, um unsere Erlebnisse und unsere Eindrücke in diese Arbeit mit einfliessen zu lassen.

## Freitag, 13. Oktober 2012, Selbstversuch für ein Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee

19:45 Uhr: Unser Selbstversuch beginnt. Wir treffen uns in Winterthur. Michael Rüegge ist mit seinem Freund Lukas, welcher uns an diesem Abend unterstützt, aus dem Kanton Schwyz nach Winterthur gereist, um von dort aus nach Konstanz zu gelangen. Wir freuen uns auf neue Bekanntschaften und einen gemütlichen Abend.

20:03 Uhr: Wir warten gemeinsam auf den Interregio nach Konstanz. Die Wartezeit überbrücken wir mit einem Bier. Nach 7 Minuten Verspätung trifft dann um 20:10 endlich der Zug in Winterthur ein. Wir steigen ein und bemerken sofort, dass der Zug enorm voll ist, viele junge Leute besetzen den Interregio nach Konstanz. Die Fahrt beginnt und unsere Vorfreude auf einen tollen Abend steigt. Der Zug passiert Frauenfeld und anschliessend auch Weinfelden. Wir bemerken, dass immer noch sehr viele Leute im Zug sind und das ändert sich auch nicht bis nach Konstanz.

20:50 Uhr: Nach rund 40 Minuten Fahrt sind wir in Konstanz angekommen. Erste Eindrücke sammelten wir bei einem Rundgang in Konstanz, welcher etwa eine halbe Stunde dauert. Nun ist es Zeit für den nächsten Zwischenstopp, dafür suchen wir eine nette Bar auf. In der Bar planen wir bei einem Bier den weiteren Verlauf unseres Abends. Nach reichlichen Überlegungen entscheiden wir uns für den "Dance Palace" im Industriegebiet von Konstanz. Den Weg zum "Dance Palace" nehmen wir mit dem Zug in Angriff. Die Anreise zum Club dauerte nur wenige Minuten mit der Bahn.

22:00 Uhr: Ankunft im "Dance Palace". Wir betreten den Club und sind bereits beim Eingang überrascht, der Club verlangt keinen Eintritt! Im Inneren des "Dance Palace" werden wir mit einem Freigetränk herzlich von den Animatoren empfangen. Die Stimmung im Club ist noch auf dem Nullpunkt, da erst sehr wenige Leute vor Ort sind. Das ist nicht so tragisch, denn wir unterhalten uns gerade mit einem der Animatoren über unser Projekt. Er ist begeistert von dieser Idee und fragt uns über das Konzept aus. "Wie denkt ihr, das realisieren zu können? Wie kommt man auf eine solche Idee?", waren seine Fragen.

1:20 Uhr: Nun müssten wir eigentlich den Club verlassen, um noch den letzten Zug nach Hause zu erwischen, doch die Party ist in vollem Gang und wir entscheiden uns noch etwas zu feiern.

3:00: Wir alle sind müde, also wollen wir nach Hause fahren. Allerdings stellen wir fest, dass der nächste Zug erst um 5:03 wieder nach Winterthur fährt. Da war die Stimmung verflogen, wir sind mächtig verärgert über das Bahnnetz in der Nacht. Schlussendlich ordern wir ein Taxi, welches uns zum Bahnhof Konstanz bringt, denn es fährt auch kein Bus mehr vom Industriegebiet nach Konstanz.

3:30 Uhr: Wir kommen am Bahnhof in Konstanz an. Die zehnminütige Fahrt kostete uns 20 Euro. Die Wartezeit bis 5:03 Uhr verbringen wir am Bahnhof am Perron.

5:03 Uhr: Nach eineinhalb Stunden fährt die S-Bahn ein. Wir steigen in den Zug, wo sich ein Teil unserer Gruppe direkt schlafen legt. Die Fahrt nach Winterthur beträgt eine Stunde. Um 6.00 Uhr trennen sich unserer Wege in. Lukas und Michael steigen in die S8 nach Pfäffikon SZ und Reto benützt um 6:26 Uhr die S26 nach Turbenthal.

Um 7:00 Uhr endet der Selbstversuch bei Reto. Zur selben Zeit sind die anderen beiden noch im Zug nach Pfäffikon. Ihre Reise endet schliesslich um 8:00 Uhr.

#### Fazit Selbstversuch Reto Suppiger

Als ich am nächsten Nachmittag aufgewacht war, fragte ich mich, ob sich dieser Ausflug überhaupt gelohnt hatte und ich musste "Definitiv!" sagen.

Unsere Arbeit hat wirklich einen Sinn und das lange Warten war es wert. Der Ausgang in Konstanz war phänomenal. Es hatte massenhaft Leute, welche sich einen gemütlichen Abend machten und wir drei hatten es sehr lustig. Unsere Ziele haben wir erreicht und die These hat sich auch bestätigt.

#### Fazit Selbstversuch Michael Rüegge

Unser Selbstversuch in Konstanz war ein voller Erfolg. Es war sehr lehrreich und machte grossen Spass. Wir konnten viele Eindrücke sammeln und neue Kontakte knüpfen. Trotz Wartezeiten am Bahnhof und mühsamem Rückweg war es ein tolles Erlebnis. Ich denke, es war notwendig, einen solchen Versuch zu machen. Es hat aufgezeigt, dass sich unsere Anfangsthese bestätigt. Durch das lockere Gespräch mit einem der Animatoren im Club habe ich wirklich gemerkt, dass ein solches Ticket von Nutzen wäre und dass auch Clubinhaber das Angebot unterstützen würden. Auch wenn es eine strenge Nacht war und ein harter Tag danach: die Reise hatte sich gelohnt!

#### **Fazit Selbstversuch Lukas Granzotto**

Es lohnt sich nach Konstanz Ausgang zu gehen, da man dort viele neue und nette Leute kennen lernt. Einzig die Rückfahrt kommt einem lange vor, weil man müde und erschöpft ist.

#### 3.9 Umfrage Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee

Im Rahmen unserer Arbeit haben wir eine Umfrage am Bildungszentrum für Bau und Mode in Kreuzlingen durchgeführt. An dieser Umfrage haben 103 Jugendliche aus dem Raum Bodensee teilgenommen, denn die Jugendlichen sind es, welche in den Ausgang gehen. Deshalb haben wir mit Berufsschulklassen zusammen gearbeitet.

Wir wissen, dass diese Umfrage nicht der Wirklichkeit entspricht und viele Leute nichts von Umfragen halten, aber sie geben ein ungefähres Abbild der Realität.

Die Antworten der Umfrage haben wir ausgewertet und in Diagrammen dargestellt. Wir haben den Schülern folgendes Blatt abgegeben.

#### Umfragebogen Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee

Mein Name ist Reto Suppiger und mein Kollege heisst Michael Rüegge. Wir beide besuchen die Berufsmaturitätsschule (www.bms-zuerich.ch) in Zürich, wo wir im letzten Schuljahr eine Berufsmaturitätsarbeit schreiben. Wir befassen uns bei unserer Arbeit mit dem öffentlichen Verkehr rund um den Bodensee, genau genommen um das Nachtnetz.

Wir erarbeiten ein Konzept, welches ein Verbundsticket für Nachtschwärmer rund um den Bodensee enthält. Wir finden, dass es interessant ist, in anderen Ländern in den Ausgang zu gehen. Jedoch ist es nach ausgelassenem Feiern schwierig, wieder nach Hause zu kommen, da die Anbieter des öffentlichen Verkehrs von Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg und den Schweizer Kantonen für Partygänger nicht genügen zusammengeschlossen sind. Genau dieses fehlende Angebot versuchen wir mit unserem Projekt auszumerzen.

#### Fragen:

Bitte die zutreffende Antwort einkreisen. Wenn die Antwort nicht gegeben ist, einfach hineinschreiben.

Wie alt bist du?

<18 18-21 21<

Wie oft gehst du im Ausland in den Ausgang?

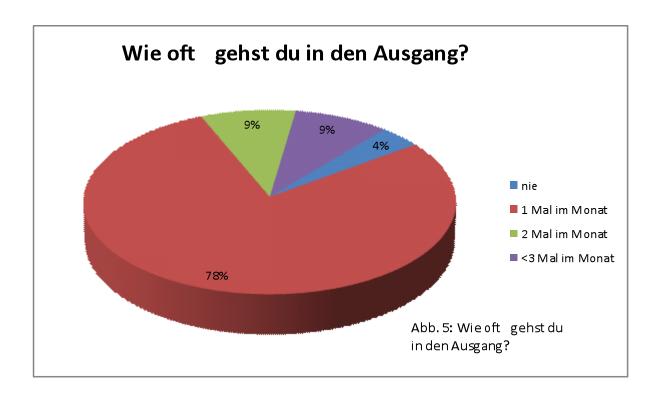
Nie 1mal im Monat 2mal im Monat Mehr als 3mal im Monat

| Wie gelangst du in den Ausgang? Weshalb?                    |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Auto ÖV                                                     |  |  |  |
| Wohin gehst du in den Ausgang? Weshalb?                     |  |  |  |
| Schweiz Deutschland Österreich                              |  |  |  |
| Wie viel bezahlst du ungefähr für deine Fahrt?              |  |  |  |
| Was haltest du von den Preisen des ÖV's?                    |  |  |  |
| Zu hoch Zu tief gerade richtig                              |  |  |  |
|                                                             |  |  |  |
| Kommst du nach dem Ausgang ohne Probleme wieder nach Hause? |  |  |  |
| Ja Nein                                                     |  |  |  |
| Falls "Nein" wie löst du das?                               |  |  |  |

| Wie denkst du über unser Projekt?                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------|
| Würdest du öfters im Ausland feiern gehen, wenn ein solches Ticket vorhanden wäre? |
| Ja Nein                                                                            |
| Weshalb Ja, weshalb Nein?                                                          |
| Hast du noch irgendwelche Anregungen / Tipps für uns?                              |
|                                                                                    |
| Vielen Dank für deine Hilfe                                                        |
| Vielen Dank für deine Hille                                                        |

### Diagramm Wie oft gehst du in den Ausgang?

Wir haben die 103 Jugendlichen gefragt, wie oft sie in den Ausgang gehen. Vier Personen, also eine klare Minderheit, geht nie in den Ausgang. Die meisten gehen einmal im Monat in den Ausgang. Dagegen ist der Anteil von den Jugendlichen, welche mindestens zwei Mal im Monat in den Ausgang gehen, recht gering.

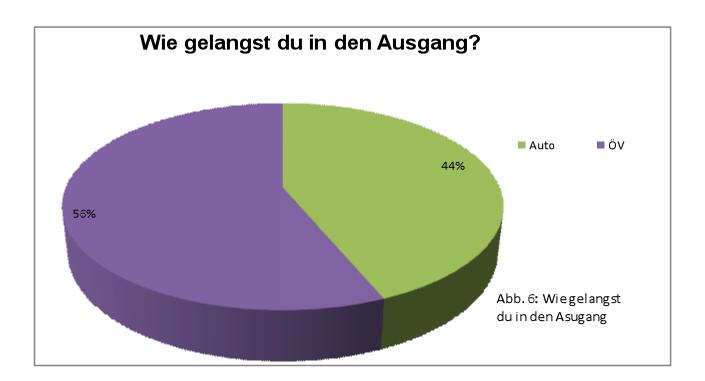


#### Diagramm Wie gelangst du in den Ausgang?

Die Frage, wie die Jugendlichen in den meisten Fällen in den Ausgang gelangen, wurde sehr ausgeglichen beantwortet. Der Diagramm-Kuchen teilt sich nicht ganz in der Hälfte. 56 % der Jugendlichen gelangen mit dem ÖV in den Ausgang, 44 % gehen mit dem Auto. Dabei zählt das Taxi auch als Auto.

Allerdings haben diejenigen, welche mit dem Auto in den Ausgang gehen, weniger Probleme, um nach dem Ausgang nach Hause zu kommen. Die Jugendlichen, welche mit dem öffentlichen Verkehr in den Ausgang gehen, zahlen aber tendenziell mehr als diejenigen, welche mit dem Auto gehen.

Ausserdem sieht man anhand dieses Diagrammes, dass immer noch ein grosser Teil der Befragten mit dem Auto in den Ausgang gehen. Das heisst, dass man noch viele Leute auf den öffentlichen Verkehr bringen könnte.

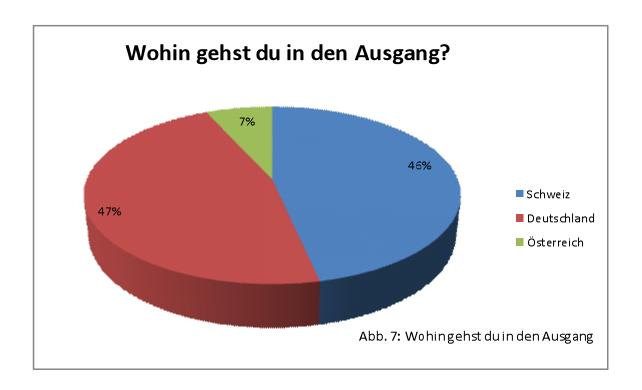


#### Diagramm Wohin gehst du in den Ausgang

Wir haben die 103 Jugendlichen gefragt, wohin sie in den Ausgang gehen. Erstaunlich ist, dass der Anteil jener, die nach Deutschland in den Ausgang geht, etwa gleich gross ist, wie der Teil, der in der Schweiz in den Ausgang geht. Erklärbar ist das dadurch, dass Kreuzlingen in der Nähe von Konstanz liegt und die meisten Jugendlichen finden, dass der Ausgang in Deutschland viel preiswerter sei.

Eine Person meint: "Ich gehe nach Deutschland in den Ausgang, da es dort viel billiger ist und ich maximal 50 Euro brauche. In der Schweiz kostet ein Getränk zwischen 12 Franken und 20 Franken, in Deutschland dagegen nur 3 Euro bis 7 Euro."

Deutlich weniger gehen die Befragten nach Österreich in den Ausgang und diejenigen, welche nach Österreich gehen, gelangen alle mit dem Auto dorthin. Der Weg nach Österreich lohnt sich offenbar nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.



## Diagramm Würdest du mehr ins Ausland in den Ausgang mit einem solchen Ticket?

Die Frage "Würdest du mehr ins Ausland in den Ausgang gehen mit einem solchen Ticket?", haben 74 % der Befragten mit Ja beantwortet.

Als Hauptgrund gaben die Befragten an, dass es in Deutschland und Österreich viel günstiger ist als in der Schweiz. Ausserdem herrsche in den Clubs und Bars in Österreich und Deutschland auch eine bessere Stimmung. Einige gaben an, dass es eine Abwechslung wäre, ins Ausland in den Ausgang zu gehen, nur schon wegen dem multikulturellen Austausch.

Ein grosses Thema bei den Jugendlichen ist der Alkohol. Viele gaben an, dass sie mit dem ÖV vermehrt ins Ausland in den Ausgang gehen würden, da sie dann Alkohol konsumieren könnten und niemand fahren müsste.

Von den 26 %, welche Nein gesagt haben, argumentierten einige so, dass sie nicht so oft in den Ausgang gingen. Jeder Zweite, welcher Nein gesagt hatte, geht nur mit dem Auto in den Ausgang und ist überhaupt nicht auf den öffentlichen Verkehr angewiesen.



# **Auswertung aller Diagramme**

Wie bereits vorhin erwähnt, ist diese Umfrage nicht ganz realitätsgetreu. Dennoch lassen sich gewisse Schlüsse ziehen.

Die Jugendlichen gehen gerne in den Ausgang. Es gibt wenige, welche gar nicht in den Ausgang gehen.

Ungefähr die Hälfte aller Jugendliche benutzen dafür das Auto. Die andere Hälfte die öffentlichen Verkehrsmittel. Für unsere Arbeit könnte das heissen, dass man viele Jugendliche mit attraktiven Preisen auf den Zug locken könnte. Das ist fast die wichtigste Aussage, welche wir aus diesen Umfragen ziehen.

Wenn man einige Jugendliche auf die Schiene locken könnte, wäre es vielleicht möglich einen "kostendeckenden" Betrieb zu gestalten.

Viele junge Schweizer gehen heute schon ins Ausland in den Ausgang, weil es günstiger ist.

Die Befragten fanden die Idee eines solchen Tickets gut. Zwei der Befragten schrieben sogar, dass wir eine Initiative starten sollten und dies verwirklichen sollten.

74 % fanden, dass sie mit einem solchen Ticket mehr ins Ausland in den Ausgang gehen würden.

## 3.10 Auswertung der Ergebnisse

Ein Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee ist nicht realisierbar und somit reine Fiktion.

Unsere Idee als solches ist zwar gut angekommen, jedoch von unseren Interviewpartnern als nicht realisierbar erachtet worden.

Zu gross, ist das Gebiet, das unser Ticket umfassen soll. Ausserdem sind die Bahnlinien auf deutscher Seite teilweise nicht einmal elektrifiziert.

Das grösste Problem ist allerdings die kostendeckende Finanzierung des Projektes. Das Interesse an einer Ausweitung des Bahnverkehrs um den Bodensee ist bei den Deutschen, unseres Wissens, nicht vorhanden und womit die finanzielle Unterstützung fehlt.

Unser Projekt hat, dass haben uns unsere Interviewpartner bestätigt, gute Ansätze und könnte teilweise auch realisiert werden. Deshalb haben sie uns geraten, ein kleineres Gebiet zu erschliessen, wie zum Beispiel Konstanz-Singen-Schaffhausen.

Die Argumente, welche wir in unserem Konzept aufgeführt haben, sind für den Konsumenten attraktiv, jedoch für SBB und THURBO nicht unbedingt von Belangen.

Heute gibt es in der Schweiz ein sehr gutes und breites Nachtnetz, da es der Schweizer Bevölkerung enorm wichtig ist. Dies hat sich in wichtigen Abstimmungen gezeigt. In Deutschland, einem Autoindustrieland, und Österreich ist der öffentliche Verkehr nicht so ein grosses Anliegen wie bei uns.

Unsere Arbeit hat aufgezeigt, dass viele Jugendliche im Raum Bodensee sehr gerne im Ausland Kontakte schliessen und feiern gehen. Wir denken, das Bedürfnis eines ausgeprägten Nachtnetzes wäre zumindest auf der südlichen Bodensee-Seite grundsätzlich vorhanden.

Aus unserer Umfrage schliessen wir, dass mit einem attraktiven Preis und einem abgestimmten Angebot viele Jugendliche auf die Bahn gelockt werden könnten. In unserer Arbeit wollten wir eigentlich auch die Deutsche Bahn (DB) und die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) nach ihrer Meinung fragen. Dies war, trotz stetigem Bemühen unsererseits, ein aussichtsloses Unterfangen. Wir haben von Deutscher wie auch von Österreichischer Seite nie etwas gehört, was wir persönlich unangemessen finden.

Auf der Homepage der beiden Seiten war von einem kundenorientierten Service die Rede. Uns wurde jedoch das Gegenteil bewiesen.

Der Selbstversuch bereicherte uns mit Erfahrungen und war ein gutes Erlebnis für unsere Arbeit.

Unsere Idee eines solchen umfassenden Nachtnetzes mit den dazugehörigen Tickets erwies sich als unrealisierbar. Dies ist uns von allen Seiten bestätigt worden.

## 4 Schlussteil

Unser Konzept eines Verbundstickets für Nachtschwärmer um den Bodensee haben wir den verschiedenen Interviewpartnern, diversen Konzernen und einigen jungen Leuten gezeigt. Die Interviewpartner stellten die Realisierbarkeit eines solchen Projektes stark in Frage. Die Konzerne, welche wir angeschrieben haben, namentlich SBB, DB, ÖBB, Schweizerische Bodensee Schifffahrt, Bodensee-Schiffbetriebe, Stadtwerke Konstanz GmbH, antworteten, wenn sie überhaupt antworteten, sehr zurückhaltend.

Zudem konnten wir unser Konzept einigen Jugendlichen unterbreiten, von denen wir eine sehr positive Rückmeldung erhalten haben.

Abschliessend stellen wir fest, dass unser Verbundsticket nicht realisierbar ist. Allerdings finden einige, dass ein solches Ticket durchaus Sinn machen würde und deshalb notwendig wäre.

Die Hypothese, dass ein solches Ticket zu günstigen Konditionen realisiert werden könnte, stimmt nicht, oder nur bedingt. Der Preis eines Tickets wäre abhängig von den Geldern, welche von den Bundesländern und Kantonen fliessen würden. Ausserdem dürfte unser Ticket das bisher bestehende Euregioticket nicht unterbieten.

Abschliessend lässt sich nicht beantworten, ob die Wirtschaft rund um den Bodensee von einem Verbundsticket für Nachtschwärmer profitieren würde. Auch nicht beantworten lässt sich die Behauptung, dass die Beziehungen über die Grenze hinaus verbessert werden könnte.

Die Jugendlichen spüren, dass Europa an einem Wendepunkt steht. Sie haben gemerkt, dass man sich auch mit Leuten aus dem Ausland austauschen muss. Deshalb würden sie ein solches Ausgangsticket sehr begrüssen. Denn wo geht ein Austausch von Interessen besser vonstatten als in einer lockeren Atmosphäre bei einem Drink. Man sollte ein solches Bedürfnis der jungen Leute fördern und sich in der Zukunft weiterhin mit diesem Thema "Verbundticket" auseinandersetzen. Man sollte Jugendliche vermehrt auf den öffentlichen Verkehr locken, denn er bietet Sicherheit, Zuverlässigkeit und ist ökologisch sinnvoller.

Mit unserer Berufsmaturitätsarbeit haben wir einmal mehr aufgezeigt, dass Jugendliche ein sehr grosses Interesse am öffentlichen Verkehr haben. Ausserdem haben wir diversen Firmen und Personen, wie SBB, Verkehrsplaner und Experten des Fachs öffentlicher Verkehr aufgezeigt, dass es nötig ist, den Jugendlichen ein gutes Angebot zu bieten. Wir haben damit auch unser eigenes Interesse am öffentlichen Verkehr geweckt. Das Projekt rund um den Bodensee ist zwar nicht realisierbar. Gewisse Teilstücke davon könnte man jedoch verwirklichen.

Wir haben mit dem Konzept an einem Wettbewerb teilgenommen und unsere Idee ist dabei sehr gut angekommen. Deshalb werden wir unsere Arbeit in einem kleineren Rahmen weiterführen. Es gilt nun eine bessere Feinverteilung zu den Ausgangspunkten und ein dazugehöriges Ticket für die Zone Konstanz-Singen-Kreuzlingen-Schaffhausen zu erstellen. Dadurch bringen wir die Idee eines besseren Nachtnetzes im deutsch-schweizerischen Gebiet ins Rollen.

## 5 Quellenverzeichnis

### **Bücher**

Bärtschi, Hans-Peter: Die Nationalbahn, Vision einer Volksbahn. 2009

# Internetquellen

Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\_der\_Eisenbahn
Abrufdatum 30.10.2012

Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\_der\_Schweizer\_Eisenbahn Abrufdatum 30.10.2012

Initiative Bodensee S-Bahn: http://bodensee-s-bahn.org/

Abrufdatum: 27.10.2012

Sucht Schweiz: http://www.suchtschweiz.ch/de/infos-und-fakten/alkohol/folgen/unfaelle/

Abrufdatum: 15.10.2012

Asklubo: http://www.asklubo.com/de/auto-motor/welches-fortbewegungsmittel-ist-das-

Abrufdatum 15.10.2012

sicherste

WWF: http://www.wwf.ch/de/hintergrundwissen/klima/klimawandel/verkehr/

Abrufdatum: 15.10.2012

Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Bodensee-Schiffsbetriebe

Abrufdatum: 15.10.2012

# 6 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Regionalbahn THURBO: http://www.thurbo.ch/bildarchiv/detail.html?tx\_damd\_gallery\_pi1%5Bsingleimg%5D=471

- Abb. 2:
- Abb. 3: Zoneneinteilung des Euregioticket: http://www.ostwind.ch/index.php?TPL=10116
- Abb. 4: Altes Passagierschiff auf dem Bodensee: http://www.sbsag.ch/geschichte
- Abb. 5: Wie oft gehst du in den Ausgang: Eigene Darstellung
- Abb. 6: Wie gelangst du in den Ausgang: Eigene Darstellung
- Abb. 7: Wohin gehst du in den Ausgang: Eigene Darstellung
- Abb. 8: Würdest du mehr ins Ausland in den Ausgang gehen mit einem solchen Ticket: Eigene Darstellung

# 7 Anhang

### Interview mit Werner Müller

Guten Tag Herr Müller. Erstmals vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, uns ein Interview zu geben und sich bemüht haben, unsere Frage zu bearbeiten. Keine Ursache, auch das gehört zu meiner Arbeit.

Wir haben Ihnen die Fragen ja bereits zugeschickt, damit Sie die Fragen im Voraus be-

arbeiten konnten. Beginnen wir also mit der ersten Fragestellung. Auf Ihrer Webseite

steht: "Die bedarfsgerechte und effiziente Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Steigerung der touristischen Nachfrage unter Schonung der natürlichen Ressourcen sind unsere wichtigsten Ziele." Wie erreichen Sie diese genau? Ja, richtig, das sind unsere Oberziele, die wir uns gesetzt haben. Es klingt ein bisschen geschwollen, aber das ist heutzutage ein sehr wichtiger Punkt. Wir sind drei Personen in unserer Abteilung, unsere Aufgabe liegt darin, den öffentlichen Verkehr zu koordinieren und zu fördern, so wie auch den Tourismus im Kanton Thurgau. Die Tourismusförderung ist jedoch nicht so gross wie die des öffentlichen Verkehrs. Den Hauptteil übernimmt der "Thurgau Tourismus", welcher direkt an der Front ist und mit den Touristikbüros, dem Verkehrsbüro und den Hotels zusammenarbeitet. Wir erarbeiten eine Leistungsvereinbarung mit "Thurgau Tourismus". Diese wird jedes Jahr definiert, das ist die Mittelfristplanung von vier Jahren und jedes Jahr werden dann die Mittel freigegeben. Die finanziellen Mittel sind pro Jahr rund 700'000 Schweizer Franken für die Tourimusförderung im Kanton Thurgau. Die Hauptaufgabe aber ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie es auch auf der Webseite steht. Also: Bedarfsgerecht, es muss ein Bedürfnis vorhanden sein, damit man eine Verbindung von A nach B erstellen kann. Der nächste Punkt: Es muss effizient sein, das heisst möglichst wirtschaftlich. Hier stellt sich die Frage: Bahn oder Bus? Wenn man sich für den Bus entscheidet, muss man ein fliessenden, wirtschaftlichen Umlauf erstellen, so dass die Busse ständig in Bewegung sind und nicht eine halbe Stunde warten müssen, bis sie weiterfahren können. Diese Aspekte meint man mit effizient.

Auf welche Kriterien greifen Sie zurück, um zu entscheiden, wo Busse und wo Züge eingesetzt werden?

Das Netz ist sehr gewachsen, und die Bahnlinien sind ja ebenfalls vorhanden, von daher kommen neue Bahnlinien bei uns im Kanton Thurgau nicht in Frage. Wir haben im Vergleich mit Zürich, wo man die Glattalbahn und neue Tramlinien baut, nicht diese grossen Verkehrsströme und Pendlerfluten haben. Das Bahnnetz steht und ist auch historisch gewachsen. Bei der Frauenfeld-Will-Bahn fragte man sich, ob man auf Busse umstellen soll, daher haben wir eine Studie gemacht. Diese Studie hat klar aufgezeigt, dass wir diese Strecke weiterhin mit dem Zug betreiben werden, weil der Zug mehr Vorteile bietet als der Bus. Diese Förderung des ÖVs haben wir hier in diesem Konzept festgelegt. Darin steht, was alles geschehen wird im Zeitraum von 2010 bis 2015. Das heisst Fahrplanverdichtung, andere Buslinien etc.

Sie haben schon etwas angetönt, nämlich die Zusammenarbeit mit den Touristikbüros. Welches sind Ihre anderen Partner in diesem Bereich? Mit wem arbeiten Sie am meisten zusammen?

Unsere Partner sind natürlich alles Transportunternehmen. Das heisst genauer: Die SBB, THURBO, Frauenfeld-Will-Bahn, Die Südostbahn, Postauto, Wil-Mobil und weitere Busunternehmen. Das sind die, die den Verkehr anbieten. Hinzu kommt noch der Tarifverbund Ostwind, wo wir auch aktiv mitgewirkt haben. Nicht zu vergessen der ZVV. Zum ZVV stehen wir in einer engen Beziehung, weil wir sehr stark mit dem Wirtschaftsraum Zürich in Verbindung stehen wegen all diesen Pendlerströmen. Hier müssen wir schauen, dass stets gute Bahn- und Busverbindungen vorhanden sind und die Tarife stimmen. Zu diesem Thema gibt es ab dem 9. Dezember neu eine Z-Pass Integral, das heisst, dass man von Weinfelden, Will und diversen anderen Zonen ein Ticket nach Zürich und somit für alle Zonen auf diesem Weg löst. Man kann dann mit allen Verkehrsmitteln in diesen Zonen fahren. Der ZVV, wie ihr ihn kennt, wird also ausgebaut. Die Gemeinden sind ebenfalls ein wichtiger Partner für uns. Sie bringen Wünsche und Vorschläge an uns. Wir sprechen dann mit den Gemeinden, wie die Wünsche und Anre-

gungen realisiert werden können. Verschiedene Ämter unseres Kantons stehen ebenfalls in Verbindung mit uns und äussern ebenfalls Wünsche. Hinzu kommen noch die
Nachbarkantone wie Schaffhausen, St. Gallen und Zürich, aber auch der Landkreis
Konstanz und Bodenseeumgebung. Der Bund überwacht das Ganze. Das sind die wichtigsten Partner in dieser Branche.

Wie steht es mit der Zusammenarbeit über die Grenze hinaus? Mit den Nachbarländern Deutschland und Österreich? Ist diese Beziehung gut?

Dieser Kontakt ist sehr gut. Da gibt es eigentlich keine Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz. Das ist eigentlich gar kein Problem und wir pflegen auch häufigen Kontakt, um uns bei konkreten Projekten und Angeboten abzusprechen. Im Moment bearbeiten wir die Tarife zwischen Kreuzlingen und dem Landkreis Konstanz, was zu einem gemeinsamen Tarifverbund führen wird. Wir spüren jedoch sehr stark, dass Deutschland eine komplett andere Welt ist. Die Bahn hat dort längst nicht denselben grossen Stellenwert wie hier in der Schweiz. Deutschland ist ein Autoland, das ist leider so.

Dieser Punkt bringt mich direkt auf die nächste Frage. In Deutschland und Österreich hat die Bahn nicht so einen hohen Stellenwert wie in der Schweiz. Weshalb?

Wie gesagt: Deutschland ist ein klassisches Autoland. Mit all diesen Marken wie VW, Porsche, Opel und Mercedes geht die Bahn etwas unter. Das ist eine riesige Industrie, wovon Tausende von Arbeitsplätzen abhängig sind. Ausserdem hat es etwas mit der Einstellung der Leute zu tun. Ich kann das geschichtlich nicht so zurückverfolgen, wieso der öffentliche Verkehr in der Schweiz so wichtig ist, weshalb er eine sehr grosse Bedeutung für Herr und Frau Schweizer hat. Ich war gestern an einem Referat von Benedikt Weibel, dem früheren Chef der SBB. Ein toller Kerl, voller Energie und immer noch eine erstklassige Führungsperson, zurzeit bei der Westbahn in Österreich, einer konkurrierenden Gesellschaft der ÖBB. Er hat gesagt, dass wir in der Schweiz das weltbeste ÖV-System haben, weil wir uns nicht, wie Frankreich, auf ein paar grosse Bahnlinien spezialisieren z.B. der TGV. Bei uns in der Schweiz kommt man in jedes noch so kleine Dorf mit dem ÖV. Alles ist super vernetzt, die Tarife sind daran gut angepasst. Man

kann zum Beispiel ein einziges Ticket lösen von St. Gallen bis in ein kleines Dorf im Wallis und braucht nicht für jeden Zug ein anderes Ticket.

Das ist den Schweizern auch sehr viel wert!

Genau! Die SBB ist auch eine sehr starke Klammer in unserer mehrsprachigen Schweiz. Früher hatte man noch die SwissAir, welche man als das Schweizer Unternehmen anschaute. Heute ist es eben die SBB, auf welche wir Schweizer sehr stolz sind. Die SBB hat auch ein sehr gutes Image. Die Leute beschäftigen sich mit der SBB. Wenn etwas Neues auf den Markt kommt, schaut man auf die Finger. Wenn es gut ist, wird applaudiert und wenn nicht, gibt es eben Kritik.

Sie haben vorhin schon das Thema mit den Tarifverbunden angesprochen. An welchen Tarifverbunden sind Sie beteiligt? Sind Sie auch am Euregio-Ticket beteiligt?

Dieses Euregio-Ticket ist eigentlich auf unserem Mist gewachsen. Es gibt eine Organisation, die International Bodenseekonferenz. Das sind alle Bundesländer im Grenzgebiet und die Schweizer Kantone am Bodensee. Unter anderem ist aber auch Zürich Mitglied in dieser Organisation. In Zusammenarbeit mit dieser Organisation hat man ein Ticket geschaffen, das dem Kunden ermöglicht, im Raum Bodensee ein Zonenticket zu kaufen, um Ausflüge zu machen. Ein solches Ticket hat es vorher nie gegeben. Hier sind wir sehr stark organisiert. Ich präsidiere da auch den Koordinationsausschuss, in welchem die Transportunternehmen und die beteiligten Tarifverbunde miteinander die Tageskarte weiterentwickeln.

Das Euregio-Ticket beinhaltet diverse Vergünstigungen. Sind Sie auf diese Firmen zugegangen und wie beteiligen sie sich am Ticket?

Das ist eine Sache der Geschäftsstelle. Die Geschäftstelle ist bei der Firma THURBO. Sie fragen nach Rabatten bei diesen touristischen Unternehmen.

Die touristischen Unternehmen zahlen aber nichts an das Ticket. Diese Tageskarte wurde im Jahre 2004 eingeführt. Früher waren die Zonen noch um einiges grösser. Man hat allerdings erkannt, dass diese Zonen zu gross sind und die Kosten für die Betreibung nicht gedeckt wurden. So verkleinerte man die Zonen und so ist man auf die heute

bestehende Zonierung gekommen. Dies ist der richtige Weg, wie auch die Verkaufszahlen aufzeigen.

Dann wird das Ticket also rege genutzt?

Ja, richtig. Wir haben laufend steigende Zahlen. Zurzeit kommen beinahe 46'000 verkaufte Tageskarten zusammen, das heisst ungefähr eine Million Franken Umsatz."

Von wem werden dann die Preise für diese Euregioticket gemacht? Haben Sie diese kalkuliert oder wie verläuft das Prozedere?

Die Transportunternehmen sind stark bestimmend. Die IBK hat jedes Jahr 100'000 Euro in das Projekt investiert für das Marketing. Aber die Tarife werden von den Transportunternehmen bestimmt und diese müssen sich an Tarife ausrichten, die bereits bestehen, das heisst in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die Hauptaufgabe war, dass man mit diesem Angebot nicht den internen Verkehr unterbietet. Das kann zu Einnahmerückgang führen. Hinzu kommt, dass Österreich ein sehr tiefes Tarifniveau haben, wir Schweizer eher ein hohes. Dafür haben wir auch ein super ÖV- Netz. Diese bestehenden Tarife haben diese Einteilung und die Preise dieser Zonen bestimmt.

Haben Sie diese Preise nochmals überprüft oder haben Sie diese Tarife einfach akzeptiert?

Das waren sehr harte Verhandlungen, da gingen wir bis an die Schmerzensgrenze der Transportunternehmen.

Wie muss man sich das vorstellen? Sind Sie auf der Seite der Transportunternehmen oder auf der Seite der Kunden?

Wir waren ganz klar auf der Seite der Kunden, denn unser Ziel ist es ja, immer mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr zu bringen. Man darf aber einfach den wirtschaftlichen Aspekt nicht vernachlässigen.

Wir haben in einem Selbstversuch festgestellt, dass der Ausgang am Bodensee sehr attraktiv ist. Wir hatten das Gefühl, dass sehr viele Leute mit dem Auto in den Ausgang gingen. Wäre es also nicht sinnvoll, ein Konzept auszuarbeiten, um die jungen Leute von der Strasse auf den ÖV zu bringen? Wurde überhaupt mal davon gesprochen? Mir ist nicht bekannt, dass jemals eine Forderung da war für den Ausgang in der Nacht um den ganzen Bodensee. Es gab jedoch einst ein Vorstoss der Studenten, die ein Studententicket forderten, um zwischen den diversen Universitäten pendeln zu können. Dort musste man ihnen jedoch sagen, dass es unmöglich sei, ein solch günstiges Ticket zu erstellen, dann würden ja alle nur noch dieses Ticket kaufen. Es würde den nationalen Verkehr von Deutschland, Österreich und der Schweiz unterbieten. Nun ist es so, dass wir Schweizer bis in den Bahnhof Konstanz ein super Angebot liefern. Es ist auch nötig, da immer mehr Leute in Konstanz einkaufen gehen. Auch an den Wochenenden fährt THURBO im Stundentakt nach Konstanz und wieder zurück und das bis nach 24:00 Uhr. Es gibt ein Angebot. Jetzt liegt es nicht an uns Schweizern, wir haben einige Male mit der Stadt Konstanz gesprochen mit dem Ziel, dass die Partygänger von den Clubs ausserhalb von Konstanz mit Bussen an den Bahnhof gelangen. Ich weiss nicht genau, ob sich daran schon etwas geändert hat.

Nein daran hat sich immer noch nichts geändert. Wir sind mit dem Zug ins Industriegebiet von Konstanz gefahren, wo wir dann in den Club gingen. Um zurück zum Bahnhof zu gelangen, mussten wir ein Taxi nehmen.

Hier sieht man wieder den Unterschied zur Schweiz. Deutschland geht es finanziell wirklich nicht gut, das merken wir. Sie haben kein Geld, um dieses Defizit zu beheben und überhaupt den öffentlichen Verkehr auszuweiten. Durch das ist auch die Nachfrage nicht allzu hoch. Wenn man natürlich kein Geld hat und schon Mühe hat, das Tagesangebot zu halten, denkt man gar nicht erst über eine Vergrösserung des Bahnnetzes nach. Das ist die Problematik.

Haben Sie auch etwas mit der Bodensee Schifffahrtsgesellschaft zu tun?

Wir haben mit der Schweizerseite dieser Gesellschaft zu tun, die ihren Sitz in Romanshorn hat. Ebenfalls haben wir mit der Untersee und Rhein Schifffahrtsgesellschaft zu tun. Mit diesen beiden haben wir jedes Jahr eine Leistungsvereinbarung. Dort werden sie entschädigt für die Dienste, die sie leisten. Ich nehme an, dass Sie die Fähre ansprechen wollen, die zwischen Romanhorn und Friedrichshafen verkehrt. Dies ist eine

sehr bedeutungsvolle Strecke, weil sie die einzige Verbindung ist, die die Barriere Bodensee überbrückt. Früher, als es noch kein rundum Bahnnetz um den Bodensee gab, wurden dort die Züge trajektiert. Heute ist der Bodensee ein klar trennendes Element. Darum hat diese Fähre eine sehr grosse Bedeutung. Sie wird unter anderem auch mit einem Beitrag von 700'000 Franken pro Jahr vom Bund und dem Kanton Thurgau finanziert. Die Fähre wird durch die schweizerische Bodenseegesellschaft und durch die deutsche Bodenseegesellschaft geführt. Wir haben anfangs Jahr eine Studie abgeschlossen zum Ausbau dieser Linie. Diese Studie beinhaltet den integralen Halbstundentakt. Das bedeutet, die Fähre fährt durchgehend von 5:00 Uhr morgens bis sicher um 21:00 Uhr im Halbstundentakt und dann bis Mitternacht im Stundentakt. Das steht in dieser Studie nun sauber aufgezeichnet. Es stellt sich jetzt die Frage, wer für die Kosten aufkommt. Hier müssen sich auch die Deutschen beteiligen, denn sie profitieren enorm davon. Dies ist nicht eine alleinige Sache der Schweiz. Es wird in der nächsten Zeit unsere Aufgabe sein, eine Finanzierung mit Hilfe der Deutschen hinzukriegen.

Wie sehen Sie die Zukunft der Bahn am Bodensee? Es gibt ja die Bodensee S-Bahn Initiative, die einen Halbstundentakt einer S-Bahn rund um den Bodensee fordert. Denken Sie, dass dies irgendwann realisiert wird?

Auf der Schweizer Seite gibt es ja bereits diesen Halbstundentakt. Das nächste Ziel ist Ausbauung des Bahnnetzes zwischen St. Gallen, St. Margreten und Bregenz. Das grosse Fragezeichen liegt auf der Deutschen Seite, denn die Linie von Lindau nach Radolfszell ist noch nicht einmal elektrifiziert. Wenn man über eine solche Bahn diskutieren will, denn wäre zuerst die Elektrifizierung die Strecke notwendig und davon ist man Jahre entfernt. Man spricht seit mehr als 20 Jahren von der Elektrifizierung dieser Linie und es ist bis heute noch nichts passiert. Da wird auch bis 2025 nichts passieren, denn man hat kein Geld. Man spricht auch von der Elektrifizierung der Strecke Lindau-München, die einen Zusammenhang mit der Schnellzugverbindung Zürich-St. Gallen-Lindau-München hat. Die Schweiz wäre bereit, 50 Millionen Franken für die Elektrifizierung zu investieren. Man hat abgemacht, dass diese bis im Jahre 2015 vollbracht sei. Die Deutsch Bundesbahn sagt nun, dass dies frühestens im Jahr 2020 zu ermöglichen sei und dafür nochmals 100 Millionen Franken fehlen würden. Das ist die Realität und das Problem. Die Deutsche Seite müsste sich beteiligen. Dann steht noch die Frage im

Raum, ob es diese Rundstrecke überhaupt braucht. Laut dem heutigen Stand muss ich klar nein sagen. Die Verkehrsbedürfnisse sind ganz anders, es sind sehr wenige, die rund um den Bodensee fahren. Wichtig ist, dass man einen Fahrplan mit guten Umsteigemöglichkeiten anbieten kann. Wenn ich die Seelinie auf der Strecke Kreuzlingen-Romanhorn betrachte: Die Passagiere wollen ab Romanhorn nach St. Gallen und nicht nach Lindau oder Bregenz, das muss man ganz klar sehen. In Konstanz ist es dasselbe. Die Leute wollen nach Singen oder dann in die Schweiz nach Kreuzlingen. Die Idee der Initiative ist super, die Frage ist einfach, ob und wie es zu finanzieren ist. Zudem muss man den Verkehr der Notwendigkeit nach richten und nicht nach Lust und Laune.

Der Grund, weshalb der Bodensee nicht allzu gut erschlossen ist, sind wohl auch die zögerlichen Verantwortlichen. In diesem Fall sind es vor allem die Finanzen, liege ich da richtig?

Ja, das ist korrekt, aber es ist auch kein zusammenhängender Wirtschaftsraum. Wenn ich an Zürich denke, wo der Wirtschaftsraum von Ausserschwyz bis in den Kanton Thurgau geht, lohnt es sich, ein so gutes ÖV-Netz anzubieten. Am Bodensee haben wir so viele verschieden gelagerte Verkehrsströme und den See als trennende Barriere, darin sehe ich hier die Schwierigkeit. Hinzu kommt noch, die ist historischer Herkunft. Wir im Thurgau als Randregion der Schweiz wurden sehr lang vernachlässigt im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Das Gleiche gilt für Deutschland. Der Raum Konstanz ist eine Randregion eines sehr grossen Landes. Da prallten natürlich drei Randregionen der verschiedenen Länder aufeinander. Ausserdem gab es früher nur die drei Staatsbahnen SBB, ÖBB und DBB, die sehr zentralistisch geführt wurden und die Randregionen ziemlich vernachlässigten.

Denken Sie, dass die Bahn überhaupt noch weiter ausgebaut wird? Es ist ja auch ein ökologischer Aspekt, der die Leute auf den ÖV lockt. Wenn es nun aber immer mehr von diesen Elektroautos gibt, ist dieser ökologische Punkt ja nicht mehr so tragend. Wenn man sieht, wie voll die Züge und Busse sind, muss man den öffentlichen Verkehr immer weiter ausbauen. Man weiss, dass die Mobilität in der Schweiz weiter so zunimmt, denn A: Es gibt immer mehr Einwohner, B: Es gibt immer mehr Teilzeitarbeit und somit auch mehr Verkehrswege, und C: Der Wohlstand steigt immer noch. Deshalb ist

es notwendig, den ÖV immer mehr auszubauen. In den grossen Städten hat das Auto gar kein Platz mehr. Auch ein Elektroauto braucht ein Parkplatz und benötigt gewisse Quadratmeter auf der Strasse. Das ist der grosse Vorteil der Busse und der Bahn nebst dem ökologischen Aspekt.

Wieso betreiben Sie eigentlich diese Nachtzüge von Singen nach Schaffhausen und von Konstanz nach Kreuzlingen? Weshalb machen Sie das? Das ist ja nicht Ihre Pflicht.

Diese Nachtangebote von Freitag, Samstag und Sonntag haben sich entwickelt. Die Regionalbahn THURBO war da federführend. Sie haben 2002 den Betrieb dieser Bahnen aufgenommen. Sie wollten ein neues Produkt auf den Markt bringen, das besonders die jungen Leute ansprechen sollte, die sogenannte `Freizeitbahn`. Ausserdem haben sich die Ausgangsgewohnheiten verändert. Die Jungen gehen immer später in den Ausgang und es gibt diese bestimmten Städte, die ein reges Nachtleben anbieten. Die Rede ist hier von Winterthur, Zürich oder auch St. Gallen. Mit diesen Punkten kam auch die politische Überlegung, wenn die jungen Leute am Abend und in der Nacht schon so mobil sind, sollen sie auch sicher mobil sein. Was natürlich eine Kehrseite hat. Mit dem ganzen Alkohol und den Rowdies ist einem als normal Sterblicher teilweise nicht mehr wohl in diesen Zügen. Dies sind zwar Ausnahmefälle, aber ich habe mich da auch schon gefragt, ob es überhaupt sinnvoll ist, den Ausgang und den übermässigen Alkoholkonsum mit einem guten öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Die Frage darf man ohne Scham stellen. Es gibt ja seit kurzem diese Initiative für ein Alkoholverbot in Züge, was meiner Meinung nach nichts bringt, weil die meisten vorher schon genug getrunken haben.

Das Thema Sicherheit haben wir auch angeschaut und wir finden, dass es enorm viele Unfälle im Strassenverkehr durch Alkohol gibt. Es fahren bestimmt auch immer noch zu viele Leute alkoholisiert im Strassenverkehr.

Ja, das nehme ich auch an. Die Jugend von heute ist aber auch viel gescheiter geworden. Ich habe auch Kinder, etwas älter als ihr. Sie sagen, wenn sie mit dem Auto in den Ausgang gehen, gibt es keinen Tropfen Alkohol für den Fahrer. Zu meiner Zeit sind wir auch nach 3 oder 4 Bier noch hinter das Lenkrad gesessen. Bei einem Grossteil der Jugendlichen hat es ein Umdenken gegeben, das sehe ich äusserst positiv.

Ja, diese Worte haben wir auch schon von Matthias Müller, dem stellvertretenden Leiter für Kommunikation der SBB, gehört. Auch er hat gesagt, dass ein Umdenken stattgefunden hat.

Ja, das ist richtig. Wir haben auch bemerkt, dass die Jungen von Anfang an viel stärker auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind und diesen auch verstärkt nutzen. Als ich noch jung war, hatte ich vielleicht alle zwei Stunden einen Zug, heute jedoch haben die Jugendlichen ein solch gutes Angebot. Die Tarifverbunde, wie der ZVV-Pass oder das Gleis 7, sind ebenfalls sehr attraktiv.

Wir haben noch eine Frage zu diesem `Seehas` Projekt. Was beinhaltet diese Bahn und wie funktioniert das Ganze?

Der Seehase ist die Verbindung von Konstanz nach Singen und Enge. Dieses Projekt entstand durch eine Initiative der Mittelthurgau-Bahn, als es diese noch gab. Das Projekt wurde im Jahr 1997 oder 1998 gestartet. Die Mittelthurgau-Bahn meinte, dass sie die Seelinie von Romanshorn nach Schaffhausen besser betreiben könnte und ein viel besseres Angebot für denselben Preis bieten könnte als es zuvor der Fall war. Somit stieg die Mittelthurgau-Bahn in ein Wettebewerb ein und konnte sich gegen die Konkurrenz, die SBB, behaupten. Nach diesem Ereignis erwachte die SBB im Regionalverkehr, die SBB hat danach eine ganz andere Strategie im Regionalverkehr eingeschlagen. Die Mittelthurgau-Bahn hat bis anhin die Seelinie, die von Will über Weinfelden nach Konstanz verlief, betrieben, jedoch hatten die Züge, die diese Linie abfuhren, eine beinahe 50-minütige Standzeit in Konstanz. Daraus entstand die Idee, dass man mit diesen Zügen noch weiter bis nach Singen fahren könnte. Der Landkreis Konstanz unterstützte dieses Projekt und es entstand der so genannte `Seehas`.

Nach einiger Zeit löste man die Mittelthurgau-Bahn auf und teilte sie in zwei Hälften auf. Den einen Teil wurde mit der Schweizer Tochterfirma der SBB 'THURBO' fusioniert und der andere Teil stellte man unter die Obhut der deutschen SBB GmbH Deutschland, welche die deutsche Tochterfirma der SBB ist.

Mittlerweile haben wir selbst eingesehen, dass unser Projekt nicht realisierbar ist. Es gibt einige starke Punkte, die ganz klar dagegen sprechen. Nun haben wir uns jedoch

Gedanken über eine Alternative gemacht. Wir wissen durch das Gespräch mit einer Kontaktperson der SBB, dass die Nachtstrecke von Singen nach Schaffhausen und Zürich nicht kostendeckend betrieben wird. Nun versuchen wir herauszufinden, ob es nicht besser wäre, eine Nachtstrecke von Konstanz über Kreuzlingen in die Schweiz zu betreiben. Diese Strecke hätte allenfalls eine bessere Auslastung als die Strecke Singen – Zürich.

Ganz klar, man kann nicht den ganzen Bodensee mit einbeziehen, das wäre viel zu gross. Ihr solltet euch auf die Zone Singen-Konstanz-Kreuzlingen konzentrieren und schauen, ob da vielleicht etwas möglich wäre im Stil eurer Idee. Man müsste schauen, was wir in dieser Zone für ein Bahnangebot haben. Ausserdem müsste man dann schauen, wenn ihr schon ein solches Projekt für junge Leute erarbeiten wollt, welche Bahnen man ausbauen müsste. Das heisst: Den Fahrplan anschauen, schauen, wo es an Verbindungen fehlt, und diese dann erarbeiten. Da müsste man doch einiges beachten, denn die Verkehrsströme sind da schlicht und einfach viel niedriger als in der Umgebung von Zürich.

Wir denken schon, dass eine solche Nachtstrecke genutzt wird. Laut einer Umfrage, die wir an einer Berufsschule in Kreuzlingen gemacht haben, würden die meisten Jugendlichen diese Strecke befürworten und diese auch regelmässig nutzen.

Okay, wenn das so ist, müsste man sich das anschauen. Nach Konstanz gelangt man ja immer gut. Was ihr nun anschauen solltet, ist die Feinverteilung zu den diversen Ausgangzielen. Die Feinverteilung wäre am besten mit Bussen zu regeln. Wenn man dann diesen Fahrplan erstellt hat und er kostendeckend kalkuliert ist, dann kann man ein solches Nachtticket für diesen Raum zu einem günstigen Preis ohne weiteres erstellen. Hiermit kann man dann auch die Jugendlichen von Singen, Konstanz, Kreuzlingen und Schaffhausen miteinander verbinden. Ich will euch nichts vorschreiben, aber dies wäre mein Gedanke dazu.

Wir sind froh, wenn sie uns Ihre Meinung schildern und uns Tipps geben. Deshalb fragen wir Sie jetzt auch noch: Wie haben Sie unsere Idee aufgefasst, was ziehen Sie aus diesem Gespräch?

Euer Hauptziel ist ja, dass ihr eine Berufsmaturitätsarbeit abgeben könnt, die auch abgenommen wird. Das ist das Wichtigste.. Wenn ihr dann noch bei diesem Ideenwettbewerb mitmacht, ist es umso besser für euch. Ich würde sagen, ihr arbeitet an dieser Zone von Konstanz, Singen und Kreuzlingen weiter und begrenzt euch nur auf die Nächte von Freitag, Samstag und Sonntag. Dann solltet ihr noch die Transportunternehmen, ich würde da direkt zu THURBO gehen, fragen, was so ein Zugkilometer kostet. Mit dieser Angabe könnt ihr dann kalkulieren. Bei THURBO solltet ihr mit Roland Rhyn sprechen und ihn auf das Gespräch mit mir hinweisen, da werdet ihr eure Forderungen schon erhalten.

Alles klar! Wir bedanken uns bei Ihnen für das tolle Interview und für die Zeit, die Sie sich für uns genommen haben.

### Interview mit Matthias Müller

Grüezi Herr Müller, Sie sind Stellvertretender Leiter Personenverkehr Kommunikation. Was beinhaltet ihr Job?

Hauptsächlich befasse ich mich mit den Medien, das heisst zum Beispiel, dass ich die Preiserhöhungen schönrede oder mindestens dafür gute Argumente finden muss. Diese werden dann von unseren Sprechern an die Öffentlichkeit transportiert.

Ausserdem pflege ich den Kontakt zu Kundenorganisationen, wie zum Beispiel IG ÖV, VCS, Pro Bahn, Gemeinden aufgrund der Gemeindetageskarten. Ihr seid eher zufällig bei mir gelandet. Weil ich es aber gerne mache es sonst Niemand macht und es auch sinnvoll ist.

Hier bringt das Servicepersonal die Getränke und Michael und Reto werden angenehm mit Präsenten überrascht, welche Herr Müller bereits am Anfang des Gesprächs den beiden Schülern überreicht.

Hier geht es ja um ein Verbundsticket für Nachtschwärmer um den Bodensee. Um den ganzen Bodensee herum hat es ganz viele Bars, Clubs und Restaurants. Michael und ich haben bereits einen Selbstversuch durchgeführt in Konstanz. Wieso ist es so, dass man mit dem Taxi oder mit dem Auto nach Hause muss und keine ÖV-Mittel zur Verfügung stehen?

Ja, das stimmt. Es gibt aber eine ganz einfache Antwort. Es kostet zu viel. Es bringt zu wenig. Auch wenn euer Eindruck ein anderer ist und dort viele Leute unterwegs sind. Tatsächlich, haben wir ja zwei Nachtverbindungen. Aber diese rentieren nicht wirklich. Wir haben dort einen Kostendeckungsgrad von knapp 50%. Das ist sowieso der ÖV-Standard, ein Ticket ist zu 50 % subventioniert vom Staat und die anderen 50 % holen wir mit Tickets, ShopVille oder anderen Partnerschaften ein.

Grundsätzlich gibt es zwei Finanzierungsmechanismen: Der Staat stellt die Infrastruktur und der Rest ist ihm, grob gesagt, egal. Mit dem Rest müssen wir schauen, dass wir über die Runden kommen, das heisst, alle Investitionen und alle Kosten im operativen Bereich müssen gedeckt sein.

Dies erreichen einerseits wir mit der Abteilung Immobilien, was eine Art Tafelsilber von uns ist, weil wir davon immer wieder etwas abstossen können und andererseits mit dem Personenverkehr Fernverkehr. Dort holen wir, sagen wir jetzt mal einen sogenannten "Gewinn" ein, welcher in der Kommunikation oft unglücklich als Gewinn bezeichnet wird, denn das ist eigentlich ein Überschuss nach Subventionen. Dieser "Gewinn" brauchen wir, um Rollmaterial zu finanzieren oder alle anderen laufenden Kosten zu decken. Das ist der Fernverkehr.

Der Regionalverkehr ist ganz etwas anderes. Das ist dann eine Art Planwirtschaft. Da schaut man, dass man auf ein Nullergebnis kommt. Da erstellt man Prognosen mithilfe von Nachfrage-Entwicklung und dann kann man abschätzen, wie viel Geld man über Ticketverkäufe. Der Rest zahlt der Bund und die Kantone je zur Hälfte. Der Kanton sagen dann:" Ja, das ist okay. Das ist uns das wert", oder eben auch nicht. Das ist der Grund, warum im Jura eine andere Qualität an Zügen herumfährt als in Zürich. Und wieso die S-Bahn in Zürich ein wenig besser ist, als jene in Basel. Dem Kanton Zürich liegt einfach viel an einem gut ausgebauten Regionalverkehr.

Euer Angebot könnte der Kanton St. Gallen oder Thurgau interessieren und allenfalls "bestellen", aber die würden eher sagen: "Wieso auch nicht. Nice to have. Wir sind immer interessiert daran den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu gestalten, aber es gibt ein Preisschild. Und irgendjemand muss es begleichen."

Herr Müller holt sein IPhone aus der Tasche und sucht eine Mail vom Marktleiter von THURBO und beginnt zu Zitieren.

"... Primär stellt sich die Frage, ob tatsächlich grenzüberschreitend ein Bedürfnis nach Nachtverbindungen besteht." Da stellt sich auch der Kanton die Frage, ob man ein Angebot im Ausland subventioniert, was sehr wahrscheinlich ziemlich schnell in der Kritik landen würde. "Wie sind die Jugendlichen heute unterwegs (Verkehrsströme) und mit welchen Verkehrsmitteln?

Aus Erfahrung stellen wir eher fest, dass nach wie vor ein "Grenzhemmnis-Faktor" besteht. Wir fahren heute bereits eine stündliche Nachtverbindung Singen – Schaffhausen – Bülach (-Zürich). Das ist im ganzen Tages- und Nachtverkehr diejenige Strecke mit dem absolut tiefsten Kostendeckungsgrad. Auch die Nachtverbindungen ab Konstanz in die Schweiz bzw. umgekehrt sind unterdurchschnittlich erfolgreich. Anhand von diesen beiden Beispielen, wo ein gutes Angebot besteht aber eher mässig nachgefragt wird, lässt sich auch ableiten, dass die Bedürfnisse nach weiteren Verbindungen nicht vorhanden sind. Die öffentliche Hand ist nicht bereit, für einen grenzüberschreitenden Ausbau der Nachtverbindungen bedeutende Mittel in die Hand zu nehmen, weil gerade im Tagesverkehr noch wichtigere Aufgaben zu erfüllen sind."

Wir sehen auch ein, dass tagsüber mehr Menschen unterwegs sind, als am Abend, wo vorwiegend Junge den ÖV benutzen.

Bei unserem Selbstversuch in Konstanz fuhr der letzte Zug um 1:48 Uhr und den haben wir verpasst.

Wir mussten wir warten bis um 5:00 Uhr, bis der erste Zug wieder nach Winterthur gefahren ist. Wir in der Schweiz werden regelrecht verwöhnt bezüglich Nachtverbindungen und da macht die SBB auch recht viel...

.. oder auch der Kanton Zürich. Die SBB ist schon auch Mitgestalter, wir sind schon nicht nur so ein Versandhaus, in dem man was ankreuzen kann und wir liefern das dann. Wir machen schon ein wenig Verkehrspolitik. Aber das ist ein grosser Teil dem Kanton Zürich zu verdanken.

Heute sagen auch SBB und ZVV, dass man den ÖV benutzen soll, weil es klimafreundlicher ist. In unserer Umfrage mit 103 Personen sagen viele, dass sie mit dem Auto in den Ausgang gehen. Da hätte es, denken wir, richtig viel Potenzial und dies müsste man fördern. Man könnte es ja einmal probieren, was meinen Sie?

Ja klar, könnte man sicher. Da sind jetzt diese Argumente (aus dem Mail Anm. des Abtippers) recht erschlagend für euch, aber das ist ja noch nicht das Ende der Fahnenstange.

Vielleicht würde sich das doch lohnen, vielleicht müsste man nochmal Nachrechnen, wie viele Passagiere die Verbindungen benützen. Das ist jetzt nicht die blanke Wahrheit, das ist einfach seine Sicht.

Aber zur Klimafreundlichkeit. Manchmal ist es besser und man bringt diese Leute mit dem Taxi nach Hause. Ich meine, wir machen auch Dreck. Wir sind nicht der Klimaretter der Schweiz. Wir brauchen an einem Tag so viel Energie wie die ganze Stadt Winterthur in einem Jahr und Atomstrom hat auch noch einen Anteil von 20 %, obwohl wir es stetig abbauen. Für den Bahnverkehr kann man kein Solarstrom nehmen, da braucht man Wasserkraft oder Atomkraft.

Wenn man also einen Zug hat mit fünf Nasen gefüllt hat, ist es besser, diese in einem Taxi nach Hause zu transportieren.

Und dann ist da noch das BAV (Bundesamt für Verkehr) das sagt, dass man die Bahnstrecken mit einem niedrigen Kostendeckungsgrad noch einmal überprüfen und überlegen muss, diese Bahnstrecken auf Buse zu verlegen, was ja nicht a priori schlecht ist, dies zu hinterfragen.

Wir haben auch das Gefühl, mit dem Potenzial, welches hier schlummert, könnte der öffentliche Verkehr profitieren. Uns stellt sich immer noch die Frage, warum man mit dem Auto in den Ausgang fährt und nicht mit dem Zug. In unserer Umfrage gaben viele an, dass der öffentliche Verkehr viel zu teuer sei und man mit dem Auto viel billiger fahre.

Das stimmt, sofern man das Auto mit vier Personen füllt. Aber klar, es hat was.

Ihr könntet eine Gegenfrage stellen: Wie viele Leute transportiert die SBB zurzeit auf den bestehenden Nachtstrecken? Zusätzlich könntet ihr eine Schätzung abgeben, wie viele Leute wir mehr transportieren könnten mit der Verbindung, die ihr vorschlagt.

So ein Projekt könnte die SBB ja nicht alleine durchziehen. Da müsste man mit der DB und der ÖBB zusammenarbeiten. Wie ist da bis jetzt die Zusammenarbeit zwischen Ihnen und Ihren Nachbarn?

Die ist, glaube ich, recht gut. Die beiden Chefs, Herr Grube und Herr Meyer, sind gut befreundet. Sie haben auch zusammen gearbeitet in Deutschland. Wir haben einen regen Grenzverkehr, jedoch mehr Fernverkehr und von diesem profitieren beide wirklich stark.

Es ist ein gutes Verhältnis, für unseren Geschmack könnte man bei Infrastrukturprojekte auf deutschem Boden, welche für die Schweiz relevant sind, etwas mehr Gas geben.

Beispielsweise, die Elektrifizierung der Bahnstrecken, dort fahren nämlich noch Dampfloks, das ist wirklich eine Schweinerei. Wir würden zudem gerne den Güterverkehr vom Personenverkehr entflechten, dies bräuchte aber eine neue Trasse, was recht viel Geld kostet. Die Deutschen sind dabei eher zurückhaltend. Vielleicht auch, weil die Bahn dort nicht so einen grossen Stellenwert hat wie bei uns. Es heisst dann jeweils: "Ja klar. Machen wir. Dauert halt seine Zeit." Das macht uns nicht ganz glücklich, aber grundsätzlich ist unsere Zusammenarbeit ganz gut.

Wie wird ein Preis eines Tickets berechnet? Wieso kostet ein Ticket für ein Kind von Wangen SZ nach Zürich genau SFR 15.- und für einen Erwachsenen SFR 35.-?

Das ist ein Monsterprozess. Wir haben letztes Jahr, in welchem es nicht so gut gelaufen ist mit der Preiskommunikation, bemerkt, dass wir, auch ich, ein paar handwerkliche Fehler gemacht haben. Wir haben alle Angebotsverbesserungen zusammen gekratzt und am Schluss sind wir in der 1. Klasse Lounge in Zürich gelandet. Dort haben uns die Journalisten fast ausgelacht an der Pressekonferenz. Entsprechend war nachher das Echo in den Medien.

In diesem Jahr ist das, obwohl wir 5,2 % raufgegangen sind, viel besser gelaufen. Letztes Jahr waren es noch 1,2 %. Das ist viel Geld für uns und dieses Jahr ist alles viel besser gelaufen, weil wir geschaut haben, dass wir weniger kommunizieren.

Es gibt Branchengremien, nicht nur wir, die über die Preise entscheiden und die, bis anhin zu verschiedenen Zeitpunkten, sagten, wie teuer es wird. Nun probieren wir einheitlich und nur wenige Male zu kommunizieren. Dann kommt der Preisüberwacher und schaut sich das an. Danach treffen sich der Preisüberwacher, die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr und finden: "Ja, wir haben uns geeinigt."

Dann kommt der Fahrplanwechsel. Und all dies beginnt schon ein Jahr vorher, das heisst, zuerst schaut man, was brauchen wir für Geld, dass wir unser Finanzziel erreichen, welches uns der Bund vorgibt. Im November stellt die SBB jeweils einen Antrag an die Kommission Marken und Personenverkehr, wo man was verändern will. Diesen Antrag schauen sich die Chefs der Transportunternehmen, beispielsweise Bernhard Guillelmon von der BLS, an und entscheiden dann über den Vorschlag. Eine Gesamtumfrage mit allen Transportunternehmen befindet nochmals über den Antrag. Dann machen wir eine Mitteilung über den VÖV, indem es je nach dem zu Recht heisst, dass die SBB die Preise erhöht.

Der Preisüberwacher liest dann noch ein bisschen Kaffeesatz und versucht da und dort den Preis ein bisschen zu drücken und schlussendlich wird das Ganze umgesetzt. Das Ganze ist also sehr kompliziert.

Macht die SBB Gewinn über den Ticketverkauf?

Überhaupt nicht. Das ist ein Verlustgeschäft. Ein leistungsstarker ÖV ist per se ein Verlustgeschäft. Das ist auch so gewollt.

### Inwiefern?

Es ist eine Staatsaufgabe, einen guten ÖV zu haben und eben nicht eine gewinnbringende Organisation. Da hat es mehrere Abstimmungen gegeben die Wichtigste zum Beispiel "Bahn 2000". Das hat enorm viel Geld gekostet. Der Steuerzahler und die Politik sind aber bereit, dieses Geld auszugeben. Jedes Jahr für die Infrastruktur allein 5 Milliarden und dann noch Subventionen. Der Ticketverkauf deckt, wie gesagt, die Hälfte aller Kosten und that's it.

Alles andere wird vom Steuerzahler übernommen, aber das ist ein politischer Wille. Ansonsten wäre das ganz anders geregelt. Dann gäbe es nur dort gute Verbindungen, wo eine grosse Nachfrage besteht. Zwischen Zürich und Basel Geld zu verdienen ist nicht so ein grosses Problem. Ein grösseres Problem wäre schon Basel und Liestal.

Einen gewissen Gewinn machen wir ja schon. Wir wollen auch modern und wirtschaftlich sein und versuchen, unsere Zielvorgaben vom Bund möglichst gut zu erreichen. Ab
und zu spielen den Musterschüler fast zu gut. Wir könnten auch sagen "Hey tut uns leid.
Wir konnten unsere Ziele nicht erreichen. Wir wollten unsere Preise nicht erhöhen."
Dann hätten wir aber Puff mit dem Bund, dafür ein bisschen weniger mit den Kunden.

Haben Sie sich unser Konzept mal angeschaut? Nein, das habe ich gar nicht gesehen.

Michael holt den Laptop raus um das Konzept zu zeigen, während Reto mit Herr Müller mit dem Interview weiterfährt.

Meinen Sie, dass so ein Ticket für Nachtschwärmer realisierbar wäre? Ja, es wäre cool nicht? Was meinen denn die deutschen Kollegen?

Die meinen noch nicht so viel. Sie wissen noch nicht ganz, ob sie eine Stellungnahme abgeben wollen. Dasselbe bei den Österreichern und das finden wir eigentlich schade, weil es halt sehr wichtig ist für uns.

Ja, potenziell ist alles, was DB und SBB sagen, "20 Minuten-relevant". Jede Kleinigkeit haben wir in der "20 Minuten". Das ist mühsam und darum sind die Leute auch ein bisschen ängstlich.

Durch unser Konzept könnte man auch neue Arbeitsplätze schaffen. Nicht nur Restaurants, Clubs oder Bars, auch die öffentlichen Verkehrsunternehmen könnten neue Arbeitskräfte einstellen.

Wir haben jetzt schon zu viele Arbeitsplätze. Unser Mitarbeiterbestand nimmt immer mehr zu und ich sehe auch als ursprünglich politischer Linker nicht ein, warum das so sein soll. Ich sehe nicht ein, wieso wir für die gleiche Leistung mehr Leute brauchen. Ich habe das Gefühl, man könnte die Hälfte unserer Kommunikationsangestellten nach Hause schicken und es würde sich nichts ändern. Es geht hier um Effizienz und nicht um politische Wertvorstellungen. Arbeitsplätze zu schaffen, damit Arbeitsplätze geschaffen sind, ist nicht unser Job. Unser Job ist es, gute Transportleitungen zu machen, mit möglichst effizientem Mitteleinsatz. Wenn das noch gut ist für die Volkswirtschaft, und das ist es selbstverständlich, dann freut uns das auch. Aber das ist nicht unser primäres Ziel.

Es ist auch nicht unser Job, Asylpolitik zu betreiben. Wir nehmen mit, wer auf dem Perron steht und gerne mit einem Ticket. Der Rest ist uns egal.

## Michael zeigt Herr Müller das Konzept. Dieser beginnt zu lesen.

Mit dem Nachtzuschlag will sich niemand rumschlagen. Das ist wieder eine Frage des Preisschildes. Wer also zahlt diese Dienstleistung? Auch in Zürich ist das Nachtnetz ein Verlustgeschäft, nicht überall natürlich.

Nachtfähre.. Geil. Ah, das ist aber teuer, da verdienen wir Geld (sarkastisch). Wie viel kostet denn heute so ein Ticket von Singen nach Schaffhausen?

Das wissen wir gar nicht. Wir versuchen es heraus zu finden.

Ich habe jetzt da noch ein paar Sachen hinzugefügt beim negativen Punkt. Aber könntet ihr nicht versuchen, eine Art Business Case zu rechnen. Also mit Passagierzahlen versuchen, das Marktpotenzial abzuschätzen.

Dann müsstet ihr ein paar qualitativ erklärende Variablen haben. Und dies wäre dann auf diesen zwei Linien (Singen-Zürich, Konstanz-Zürich). Wie viele Leute sind dort im Ausgang? Was sind das für Städte? Ist das nur ein kleines Dorf und hat viel weniger Leute, welche im Ausgang sind, als in Konstanz? So und so viele Leute sind dort an einem Freitagabend unterwegs, vielleicht erfährt man das bei einem Tourismusunternehmen in Konstanz. Dann könntet ihr annäherungsweise abschätzen und uns fragen, was so ein Verkehr kosten würde.

Qualitativ ist das gut, was ihr da habt. Aber auf betriebswirtschaftlicher Seite habt ihr noch nichts und sagt einfach einen Preis. Wie kommt ihr auf diese Zahl?

Ihr könntet euer Angebot noch mit ein paar lässigen Dingen in Verbindung bringen. Zum Beispiel eure Nachtfähre, die könnte man auch zu einem Partyboot umfunktionieren. So ein Schiff kann ja nicht so teuer sein. Ihr bräuchtet noch ein paar Zahlen, mit Fleisch am Knochen. Also wie gross wird eure Arbeit? Also meine Maturarbeit war 20 Seiten lang.

Unsere Arbeit sollte auch so lang werden. Jetzt haben Sie unser Konzept gesehen, was denken Sie? An was würde es scheitern?

An den Finanzen. Das müsste euer Thema sein.

Was halten Sie persönlich von diesem Konzept?

Wie gesagt: Nice to have. Ihr müsstet eure Begründung noch ein bisschen besser einbetten. Hat der Kanton St. Gallen oder Thurgau oder ein Bundesland einen jugendpolitischen Auftrag, dass sich alle den ÖV leisten können müssen? Oder dass es attraktive Angebote für Jugendliche gibt? Es gibt mindestens einen starken politischen Willen. Es gibt einen parlamentarischen Vorstoss, der ein bisschen quer in der Landschaft steht. Das 200 Franken Studenten GA, dort ist unsere Antwort. Klar, das kann man machen. Es ist einfach die Frage, wie das Verhältnis zwischen den Ticket Preisen und der Steuerfinanzierung ist.

Es ist einfach so, dass im Falle eines Zustandekommens eines solchen Angebots, der Steuerzahler dann ein wenig mehr berappen muss. Ihr könntet sagen, dass der Wille da ist, wenn eine Mehrheit im Parlament an dieser utopischen Idee Gefallen finden würde. Das wird sehr wahrscheinlich nicht zu Stande kommen. Für uns war das ziemlich überraschend. Aber ihr müsst einen politischen Willen ausmachen. Noch ein Beispiel: Letztes Jahr haben wir das Gleis 7 um 30 Franken erhöht, das heisst um 30 %. Das tönt happig, aber du musst mir nicht erzählen, dass wegen diesen 30 Franken jemand aufs Auto umsteigt. Da hat die Juso eine Petition gestartet. Zum Glück hat es niemand interessiert, aber immerhin haben sie sich dort recht engagiert. Da müsst ihr noch recherchieren. Ein solches Angebot darf schon etwas kosten. Und wieso ist es wichtig, Jugendliche mit dem ÖV zu transportieren? Ihr tönt es bereits ein bisschen an. Die Sicherheit, dass nicht jeder besoffen nach Hause fährt.

Was ja auch richtig gefährlich ist. Im Zug stört es nicht so, wenn man besoffen ist. Ausser vielleicht den Busfahrer, der danach den Bus putzen muss.

Ja, aber das ist das Leben. Passiert halt. Was mich mehr aufregt, sind die Lokführer, die in Zürich finden, sie können am Morgen um drei Uhr nach der letzten Tour nicht mehr nachschauen, ob jemand am Pennen ist, sie bräuchten die Bullen für das. Das sei ihnen zu gefährlich. Das kostet alles!

Sie seien nicht ausgebildet, was ja auch stimmt und die Gewerkschaften stimmen dem auch zu, aber das sind formalistisch nervige Angelegenheiten. Und obwohl ich mich auch links sehe politisch, bin ich da viel liberaler.

Ihr müsstet jetzt klar machen, warum es wichtig ist, Jugendliche mit dem ÖV nach Hause zu bringen. Nachher könntet ihr einen Vorstoss lancieren im Parlament. Das ist keine grosse Sache. Da ist der eine oder andere Parlamentarier dankbar, weil es dann eine gute Publicity gibt wegen "Jugendförderung", weil das immer nice ist.

Ihr müsst da nicht auf die SBB schauen, denn dies ist ein politisches Projekt. Und ihr müsst da Mehrheiten finden, am besten im Parlament.

Was ziehen Sie aus diesem Gespräch? Gibt es etwas, was Ihnen aufgefallen ist oder etwas, was Sie noch erwähnen möchten?

Vielleicht, aber das ist mir nicht erst heute aufgefallen, es hat sich nochmals bestätigt, dass der ÖV für Jugendliche heute wichtiger ist, als er in meiner Zeit vor 15 Jahren war. Vor 15 Jahren war man eher noch ein cooler Typ mit einem schönen Porsche. Ist auch heute noch cool, aber ein GA macht auch etwas her. "He, du hast ein GA, cool!" Ich glaube das gilt als etwas Cooles heutzutage.

Weiter stelle ich fest, auch nicht erst heute, aber es bestätigt sich wieder, dass Jugendliche ein wenig mehr aufs Geld schauen und dass Jugendliche teilweise nicht nachvollziehen können, was die Arbeit der SBB ist. Und zu guter Letzt: Dass ihr an einem solchen Thema interessiert seid und euch in dieses Thema reinarbeitet, das finde ich cool. Ihr seid super vorbereitet. Vielleicht sogar besser als ich, also gut hoffentlich.

## Interview mit Wolfgang Schreier

Sie setzen sich mit der Initiative Bodensee S-Bahn für ein besseres Verkehrsnetz rund um den Bodensee ein. Wir stellen uns dieses Unterfangen sehr schwierig vor. Wie verläuft die Zusammenarbeit zwischen Schweizer, Deutschen und Österreicher?

Am guten Willen fehlt es meistens nicht. Aber die Hürden sind für die Bahn höher als auf der Strasse, wegen der Unterschiede im Rechtssystem, im politischen System und wegen der Finanzierungsprobleme. In Deutschland sind die Investitionen für die Bahn 4 - 6 Mal niedriger pro Einwohner als in Österreich und der Schweiz. Alle Strecken am Bodensee, ausgenommen der Schwarzwaldbahn zwischen Konstanz und Offenburg, sind noch nicht einmal elektrifiziert. Die Zusammenarbeit der drei Staatsbahnen funktioniert im Fernverkehr und Güterverkehr nicht mehr so gut wie früher und im Regionalverkehr ist diese erst auf wenigen Strecken organisiert. Zwischen Konstanz und Engen betreibt die SBB Deutschland seit 10 Jahren mit Erfolg den Seehas im Halbstundentakt. Der durchgehende Verkehr nach Weinfelden wurde wieder aufgegeben, weil auf der Schweizer Seite für den kleineren Verkehr kürzere und kostengünstigere Züge ausreichen und die Fahrpläne ungenügend koordiniert waren.

Was ist das Grösste was Sie bisher erreicht haben mit Ihrer Initiative?

Unser grösste Erfolg ist, dass wir die Vision, die Idee und unser Konzept für die Bodensee-S-Bahn überall am Bodensee in die politische Diskussion gebracht haben und die Bodensee-S-Bahn von den meisten Politikern und den zuständigen Behörden auf allen Ebenen unterstützt wird. Das gilt auch für die Internationale Bodensee Konferenz IBK, dem Zusammenschluss der Regierungen in der Region inklusive dem Kanton Zürich.

Was ist das nächste was Sie in Angriff nehmen werden?

Unsere Schwerpunkte lagen und liegen am nördlichen Bodenseeufer. Wir setzen uns zurzeit dafür ein, dass der grösste Engpass, das Angebot auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell, verbessert wird. Zurzeit verkehren dort die Regionalzüge nur im Stundentakt und die Interregios von Basel nach Ulm nur im Zweistundentakt. Die Strecke ist eingleisig, hat zu wenig Kreuzungsstellen und ist nicht elektrifiziert. Am 9.November haben wir dazu in Ueberlingen eine Informationsveranstaltung geplant.

Was ist das grösste Problem bei der Realisierung ihrer Initiative?

Seit bald 10 Jahren setzen wir uns dafür ein, dass der Inselbahnhof Lindau als Bahnknotenpunkt erhalten bleibt, an dem die Regionalzüge und die Interregionalzüge aus drei Richtungen ankommen und in drei Richtungen abfahren. Ausserdem liegt die Schiffsstation unmittelbar vor dem Bahnhof. An diesem Kopfbahnhof kann aus den kurzen Zügen, ohne Treppen und Rampen, bequem in alle anderen Züge, auf die Schiffe und den Stadtbus umgestiegen werden. Erste politische Durchbrüche haben wir im letzten und in diesem Jahr erzielt. Die DB hat ihre Pläne für einen grossen, neuen Bahnhof auf dem Festland aufgegeben. Die Stadt Lindau, die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft BEG und der Freistaat Bayern unterstützen diese Lösung mit einem kleinen Bahnhof auf dem Festland, auf dem neben den Regional- und Interregionalzügen Richtung Bregenz auch die Schnellzüge Zürich-München halten. Die Baulobby kämpft aber nach wie vor mit Politikern der CDU und CSU dafür, dass der Inselbahnhof stillgelegt wird und das 16 Hektaren grosse Gleisfeld mit Luxuswohnungen direkt am Bodenseeufer überbaut werden kann.

Was meinen Sie zu unserer Idee für ein Verbundsticket um den Bodensee für Nachtschwärmer? Wäre diese Idee realisierbar?

Ein solches Ticket rund um den Bodensee hat am Nordufer in den nächsten 10 Jahren wenig Chancen. Zuerst müsste wenigstens tagsüber das Angebot verbessert werden. Hier fehlt es nicht nur in Deutschland sondern auch in Vorarlberg auf der Strecke St. Margrethen - Lindau. Durchgehende Züge gibt es fast keine mehr. In den nächsten Jahren ist zunächst eine Fahrplanverdichtung St. Margrethen-Bregenz geplant. Im Westen könnte ich mir vorstellen, dass die THURBO und die SBB Deutschland bereit sind, wie vor ein paar Jahren in der Ostschweiz, das Nachtangebot von Schaffhausen und Kreuzlingen Richtung Radolfzell und Singen auf eigenes Risiko zu verlängern. Auch die privatisierte SBG ist evtl. bereit, mit einem kleinen Schiff in der Nacht von Romanshorn nach Friedrichshafen zu fahren.

Was meinen Sie persönlich zu diesem Konzept? Finden Sie es überhaupt sinnvoll? Ich finde es sinnvoll, Ihr Konzept vorzuschlagen, auch wenn bei uns zunächst nur einzelne Teilstücke realisierbar sind.

Was sind mögliche Probleme bei unserem Konzept?

Das Hauptproblem ist für mich die Finanzierung. Wer trägt die Anfangsverluste und wird der Verkehr gross genug, sodass er längerfristig in der Schweiz kostendeckend ist? Ich weiss nicht, wie gross dieser Verkehr heute auf der Strasse ist und ob sich dieser verlagern lässt. Ich weiss auch nicht, wie attraktiv das Partyangebot in den anderen Ländern am Bodensee für junge Schweizerinnen und Schweizer ist und umgekehrt.

Was würden Sie an unserem Konzept verändern?

Zusätzlich zur bestehenden Euregio-Tageskarte wäre eine Euregio-Nachtkarte am Bodensee ein sinnvolles Angebot. Ich würde mich auf die Karten für eine Nacht beschränken, so wie es bisher auch nur die Euregio-Tageskarte gibt und weitere Angebote erst zwischen dem Landkreis Konstanz und dem Kanton Schaffhausen konkret geplant sind. Zwischen Konstanz und Kreuzlingen gibt es ebenfalls solche Angebote.

Haben Sie noch einen Tipp für uns oder wollen Sie noch etwas sagen? Ich würde die genannten Transportunternehmen und einzelne, grosse Party-Anbieter in Konstanz, Singen und Umgebung fragen, ob sie ein Interesse daran haben, ein konkretes Nachtangebot zu diskutieren.