

Projekt „S-Bahn Bodensee“ – Positionierung, Kommunikation und Vermarktung

Werner Fritschi, Dr. Patrick Frank

Siehe Autorenangaben

Abstract

Die Geographie, der heterogen entwickelte Bodenseeraum und die multinationale Anrainerschaft zeigen dem Verkehrssektor die Grenzen auf. Um im ÖPNV die angestrebten Entwicklungsziele zu erreichen, reicht eine grenzüberschreitende Angebotsplanung nicht aus. Das Projekt „S-Bahn Bodensee“ soll im Hinblick auf Positionierung, Kommunikation und Vermarktung die Kräfte über die Landes- und Unternehmensgrenzen hinweg bündeln. Nur so hat der öffentliche, grenzüberschreitende Verkehr eine realistische Chance die ungenutzten Potentiale auszuschöpfen.

Schlagwörter/Keywords: Öffentlicher Verkehr, Grenzüberschreitender ÖPNV, Marketing, Tarife

Ausgangslage

Der Bodensee und seine Umgebung stellen seit Jahrhunderten einen herausfordernden Verkehrsraum dar. Das drittgrößte Binnengewässer Mitteleuropas war einerseits selbst bedeutender Verkehrsweg, stellt heute allerdings in puncto Vernetzung der umgebenden Länder ein grosses Hindernis dar. Der Bodenseeraum ist in allen Anrainerstaaten gut mit dem nationalen Schienennetz erschlossen. Es bestehen auch grenzüberschreitende Angebote im Regionalverkehr. Diese sind jedoch gemessen an der Entwicklung der Netze innerhalb der einzelnen Länder vergleichsweise dünn und untereinander wenig bis kaum vernetzt. Am östlichen Bodensee Schweiz – Vorarlberg – Bayern startet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die erste trinationale S-Bahn Romanshorn – Bregenz – Lindau. Angebotsentwicklungen alleine reichen aber nicht aus, die Dienstleistung muss auch möglichst einfach in Anspruch genommen werden können. Um die damit verbundenen heute zweifelsohne bestehenden Hürden abzubauen, wurde das Projekt „S-Bahn Bodensee“ unter der Leitung von Thurbo gemeinsam mit den vor Ort aktiven Schienenverkehrsunternehmen DB Regio, ÖBB Personenverkehr und SBB GmbH ins Leben gerufen. Die Ziele und Inhalte dieses Projektes sollen im Folgenden aufgezeigt werden.

Raumstruktur und Akteure

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs über die Grenzen hin-

weg hat in allen Landesteilen der Schweiz seine Leuchttürme: Das Tessin wird im Zuge des Ausbaus der Nord-Süd-Achse mit der Lombardei verbunden, mit dem Léman Express wurde der Einzugsbereich von Genf auf französischer Seite erschlossen und in Basel wird seit einigen Jahren die trinationale S-Bahn nach Frankreich und Deutschland vorangetrieben. Mindestens den zwei letztgenannten Agglomerationen ist gemein, dass sie über ein dominierendes Zentrum verfügen. Dies ist im multinationalen und polyzentrischen Bodenseeraum mit einer Vielzahl an in etwa gleichbedeutenden Agglomerationen nicht der Fall (vgl. Abbildung 1). Auch gemessen an der approximativen Einwohnerzahl ist das Einzugsgebiet einer grenzüberschreitenden S-Bahn Bodensee vergleichbar mit dem der oben genannten drei Grenzregionen und damit grösser als oftmals wahrgenommen.

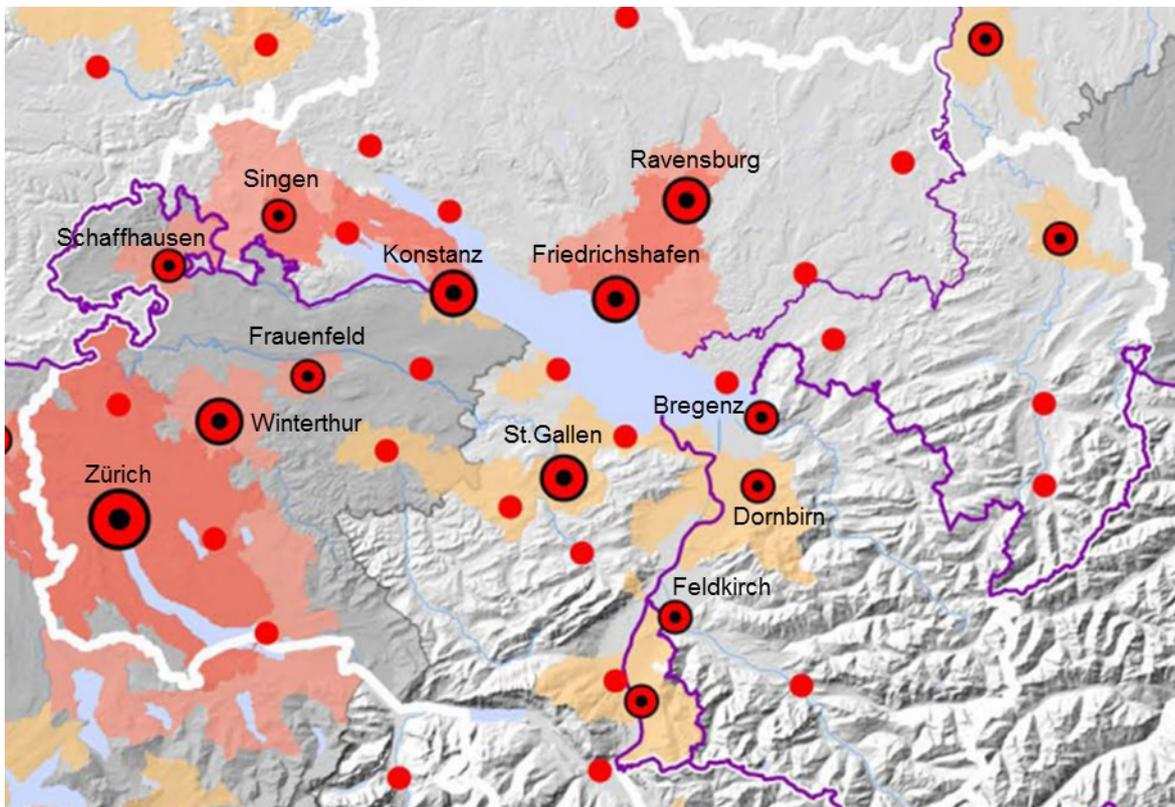
In Ermangelung dieser einen treibenden, aber mitunter auch beherrschenden Kraft, etablierte sich die nun seit bald 50 Jahren existierende „Internationale Bodenseekonferenz“ (IBK). Die IBK ist ein kooperativer Zusammenschluss der an den Bodensee angrenzenden und mit ihm verbundenen Länder und Kantone Baden-Württemberg, Schaffhausen, Zürich, Thurgau, St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Fürstentum Liechtenstein, Vorarlberg und Bayern. Die IBK hat sich zum Ziel gesetzt, die Bodenseeregion als attraktiven Lebens-, Natur-, Kultur- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern und die regionale Zusammengehörigkeit zu stärken. 2020 wurde das Interreg-Projekt der IBK zum Schienenpersonenverkehr im Bodenseeraum lanciert, das ein unter den Aufgabenträgern/Bestellern abgestimm-

Tabelle 1: Einwohner (EW) im Einzugsgebiet der vier grössten grenzüberschreitenden ÖV-Netze der Schweiz (approximativ)

Grenzüberschreitende Region (öV-Netz)	Gebietskörperschaften	Anteil EW in Einzugsgebiet des öV- Netzes	EW in Einzugsgebiet des öV-Netzes
Tessin-Lombardei (TILO)	Kanton Tessin	95%	333'000
	Region Lombardei	10%	1'010'400
			Σ 1'343'300
Genf (Léman Express)	Kanton Genf	100%	500'000
	Kanton Waadt	50%	400'000
	Département Haute-Savoie	70%	566'800
	Département Ain	20%	125'000
			Σ 1'591'800
Basel (Tirreno)	Kanton Basel-Stadt	100%	196'000
	Kanton Basel-Landschaft	100%	290'000
	Kanton Aargau	15%	103'000
	Kanton Jura	80%	59'000
	Kanton Solothurn	20%	55'900
	Landkreis Lörrach	80%	183'200
	Landkreis Waldshut	50%	85'600
	Landkreis Breisgau-Hochschw.	30%	78'000
Département Haut-Rhin	25%	191'200	
			Σ 1'241'900
Bodensee (S-Bahn Bodensee)	Kanton Thurgau	60%	168'000
	Kanton St. Gallen	60%	306'000
	Kanton Schaffhausen	60%	48'000
	Kanton Appenzell AR	70%	38'500
	Land Vorarlberg	70%	280'000
	Landkreis Konstanz	100%	290'000
	Landkreis Bodenseekreis	100%	220'000
	Landkreis Lindau	100%	80'000
Landkreis Ravensburg	50%	142'500	
			Σ 1'573'000

Quelle: Eigene Berechnungen

Abbildung 1: Raumstruktur Bodenseeregion (Quelle: eigene Darstellung (auf Grundlage von [IBK 2021]))



tes Angebots-Zielkonzept erarbeiten soll, ohne dabei die nationalen Angebots- und Infrastrukturprogramme zu präjudizieren. Klar abgegrenzt zu diesem Projekt arbeitet nun die Projektgruppe „S-Bahn Bodensee“ an der Positionierung, Kommunikation und Vermarktung der neuen Angebote.

Neben der erschwerenden Raumstruktur und der Vielzahl an Akteuren auf politischer Ebene, existiert im täglichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs verglichen mit anderen Grenzräumen eine nicht minder komplexe Vielzahl an Beteiligten und öffentlichen Verkehrssystemen:

- 15 Besteller von Bahn & Bus (Länder, Kantone, Bundesländer, Landkreise)
- 5 Grenzbahnhöfe: Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Lindau und Buchs SG
- 7 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an den Grenzbahnhöfen: SBB, DB Regio, DB Fernverkehr, ÖBB, Thurbo, SBB GmbH, GoAhead
- 4 weitere EVU im Perimeter der «S-Bahn-Bodensee»: Südostbahn, Appenzellerbahnen, Bodensee-Oberschwaben-Bahn, Hohenzollerische Landesbahn/SWEG
- 3 Schiffslinien als seequerende Verbindung (ganzjährig / mind. Stundentakt): Fähre Konstanz-Meersburg (SWK Konstanz), Fähre Romanshorn-Friedrichshafen (SBS / BSB), Katamaran Konstanz-Friedrichshafen (Städte KN/ FN)
- 10 und mehr grenzüberschreitende Buslinien im Bereich Schaffhausen, Stein am Rhein, Konstanz/Kreuzlingen, Lindau, Heerbrugg, Fürstentum Liechtenstein
- 4 Tarif- und Verkehrsverbunde (bodo, VHB, Ostwind, VVV) + nationale / internationale Tarife (Eisenbahnen + Schifffahrt)

Beispielhaft für die einerseits mangelnde Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und andererseits für das brachliegende Potential sei hier der Modal Split im Pendlerverkehr für das St.Galler Rheintal genannt, der mit 14% den tiefsten Wert im gesamten Kanton aufweist. Und dies bereits vor der Covid19-Pandemie [SG 2021]. Auch jenseits der Grenze lag der Modal Split im ÖV in Vorarlberg bei 14% [Vorarlberg 2019]. Der Anteil des grenzüberschreitenden, öffentlichen Verkehrs dürfte nochmals tiefer liegen.

Trotz all dieser Hemmnisse ist es ÖBB Personenverkehr und Thurbo gelungen, ab Dezember 2021 die erste trinationale S-Bahn am östlichen Bodensee zu initiieren. Diese wird auf schweizerischer Seite in die S7 Romanshorn – Rorschach integriert, auf dem Abschnitt Rorschach – Bregenz – Lindau-Reutin verkehrt sie in beschleunigter Fahrlage stündlich versetzt zum EuroCity Zürich – München.

Abbildung 2: Thurbo Zug als Sonderfahrt zwischen Lindau und Bregenz (Erprobung neue S7) (Foto: Georg Trüb)



Konzept der Positionierung, Kommunikation und Vermarktung

Um den neu geschaffenen Angeboten auch nachfrageseitig Erfolg zu beschern, werden innerhalb des Projekts „S-Bahn Bodensee“ die folgenden vier Ansätze verfolgt:

1. Positionierung, Kommunikation und Information
2. Zugang mit den bestehenden Angeboten vereinfachen
3. Zugang mit neuen Angeboten verbessern
4. Nachhaltige Organisation entwickeln

Positionierung

Schon heute verkehren viele Linien am und zum Bodensee als S-Bahn oder S-Bahn ähnlicher Betrieb. Dieses bereits existierende ÖPNV-System am Bodensee hat aber kein Gesicht, respektive das der jeweiligen Betreiber oder Aufgabenträger. In Anlehnung an die trinationale Basel wird zur besseren Wahrnehmbarkeit und Positionierung der S-Bahn Bodensee eine Submarke/ein gemeinsames Logo initiiert, das die Wahrnehmbarkeit der grenzüberschreitenden Produkte verbessern soll.

Abbildung 3: Logo der Submarke S-Bahn Bodensee



Kommunikation und Information

Grundsätzlich sind bereits heute alle Informationen über die bestehenden Angebote, Tarife und Fahrpläne auf den nationalen Informationskanälen der Verbünde und Transportunternehmungen verfügbar. Jedoch muss man meist wissen, wo man suchen muss. Um neue Kundengruppen

anzusprechen, bedarf es mindestens einer einzigen Online-Anlaufstelle, die an die entsprechenden Primärquellen der Informationen weiterleitet. Es geht nicht darum, noch eine zusätzliche Anlaufstelle zu schaffen, sondern die bestehenden zu koordinieren und zu verknüpfen. Ebenfalls wird ein so genannter „Ticketfinder“ integriert, der Kundinnen und Kunden den für den Fahrtzweck günstigsten Tarif angeben soll.

Abbildung 4: Ticketfinder auf der Webseite s-bahn-bodensee.com (ab 12.12.2021)

Erhalten Sie jetzt eine Ticketempfehlung für Ihre Wunschroute

Allensbach x | v St. Gallen x | v einfach retour selber Tag **Tickets finden**

Unsere Ticketempfehlung für Ihre Wunschroute

Von **Allensbach** nach **St. Gallen**

via **Romanshorn**

Kombiticket VHB-OSTWIND Einzelticket

→ **Fahrkartenpreise**

→ **Ticket online kaufen**

Verkaufsstellen am Start-Ort

✓ **Fahrkartenschalter**

→ **Bahnhof Öffnungszeiten**

Zugang vereinfachen

Um den Zugang zu vereinfachen, soll neben den bestehenden nationalen Fahrgastinformationen ein grenzüberschreitender Liniennetzplan entwickelt werden. Heute sind selbst an Haltestellen in Grenznähe keine, oder nur sehr rudimentäre Informationen über das benachbarte Liniennetz erhältlich.

Auch die nationalen Online-Fahrpläne müssen punktuell weiter aufeinander abgestimmt werden, um den Kundinnen und Kunden konsistente Auskünfte bieten zu können. Das unten dargestellte Beispiel zweier unterschiedlicher Reise-

auskünfte mit der identischen Abfrage illustriert deutlich die Diskrepanz, welche die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark beeinträchtigt.

Zugang verbessern

Sind Kundin und Kunde einmal für das Verkehrsmittel gewonnen, benötigen sie für ihre Fahrt einen gültigen Fahrschein. Wie bereits bei der Fahrplanauskunft, besteht auch hier eine nahezu verwirrende Vielzahl an Möglichkeiten, diesen zu erlangen. Im Zuge der Entwicklung des oben genannten Ticketfinders wurden systematisch „Kundenfallen“

Abbildung 5: Fahrplanauskunft Weinfelden (CH) – Reichenau, Oberzell Bruckgraben (D), auf www.bahn.de, abgerufen am 18.10.2021

Hinfahrt am **19.10.21** Unsere Bestpreise anzeigen¹ €

Bahnhof/Haltestelle Zeit Dauer Umst. Produkte Flexpreis

Früher Preis für alle Reisenden, Hinfahrt*

Weinfelden Oberzell Bruckgraben, Reichenau	07:25 08:10	0:45	2	IR, SBB, BUS	Preisauskunft nicht möglich
---	------------------------------	------	---	--------------	-----------------------------

Details verbergen Rückfahrt hinzufügen

Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Gleis	Produkte	Weitere Informationen
Weinfelden	ab 07:25	1	IR 2107	Interregio Richtung: Konstanz Maskenpflicht nach gesetzl. Regelung; wir empfehlen eine FFP2-Maske, Fahrradmitnahme begrenzt möglich Betreiber: SBB
Konstanz	an 07:50	2		
Umsteigezeit 3 Min. Umsteigezeit anpassen				
Konstanz	ab 07:53	3a	SBB87664	SBB GmbH Richtung: Engen Fahrradmitnahme begrenzt möglich Betreiber: SBB GmbH
Reichenau(Baden)	an 08:01	1		
Fußweg 3 Min. Umsteigezeit anpassen				
Reichenau Bahnhof	ab 08:06		Bus 204	Bus Richtung: Museum, Reichenau
Oberzell Bruckgraben, Reichenau	an 08:10			

Zwischenhalte einblenden Merken In Kalender eintragen

Hinweise
fährt 18. Okt bis 11. Dez 2021
Übg.: Konstanz

Bahnhofsinformationen Kartenansicht

Abbildung 6: Fahrplanauskunft Weinfelden (CH) – Reichenau, Oberzell Bruckgraben (D), auf www.sbb.ch, abgerufen am 18.10.2021

IR 75 Richtung Konstanz
07:25 — 08:41 **i** 1 h 16 min 2 1. 2. FS Gl. 1

07:25 **Weinfelden, Gleis 1**
i **IR 75** 2107 Richtung Konstanz 1. 2. FS
07:50 Konstanz

i Besondere Regelungen bei Einreisen nach Deutschland. [Mehr Info](#)

5' **Fussweg**

08:00 **Konstanz, Bahnhof**
B 12 3230 Richtung Konstanz, Urisberg
08:12 Konstanz, Gesch.-Scholl-Schule

Umsteigen

08:30 **Konstanz, Gesch.-Scholl-Schule**
B 204 9650 Richtung Reichenau (Bd), Museum
08:41 **Reichenau (Bd), Bruckgraben**

identifiziert und zur Behebung adressiert. Denn wie beim Fahrplan ist eine eindeutige Tarifierung das Mindeste, was der Kunde heutzutage erwarten darf. In Zeiten von „CiBo“ (Check in Be out) liegt gerade im grenzüberschreitenden Tarif noch ein weiter Weg vor der Branche. Der grenzüberschreitende Verkehr (und letztlich damit auch das neue Angebot) darf dadurch nicht ins Hintertreffen geraten, wenn durch Vereinfachungen im Binnenverkehr die Hürden zwischen Länder- und Tarifgrenzen noch grösser werden.

Nachhaltige Organisation entwickeln

Aktuell arbeitet eine AdHoc-Arbeitsgruppe an den Inhalten des Projektes S-Bahn Bodensee. Obwohl die Wichtigkeit überall erkannt ist, fehlen oftmals die Ressourcen bei den beteiligten Organisationen, eigene Projekte geniessen Priorität.

Bereits mit Einführung des Bodensee-Tickets wurde die zugehörige Geschäftsstelle im Mandat bei Turbo angesiedelt. Mit Blick auf die Komplexität und die vielen ÖV-Akteure am Bodensee braucht es einen «Kümmerer» für die beiden Themen: S-Bahn Bodensee und Bodensee Ticket. Die oben in den Ansätzen beschriebenen Stossrichtungen werden eine Entwicklungszeit von mehreren Jahren haben, respektive bedürfen einer laufenden Begleitung. Der aktuell bestehende Projektcharakter ist somit in eine ordentliche Organisation zu überführen. Hier könnte Basel mit der dortigen Organisation als Vorbild dienen. Der Zuspruch auf strategischer und politischer Ebene ist sowohl auf nationaler, als auch regionaler Ebene aktuell vorhanden. Es gilt dieses Momentum zu nutzen und nachhaltige Lösungen durch alle Beteiligten in die Praxis umzusetzen.

Als Beispiele seien die Charta zum Metropolitanraum Bodensee von 2020 [Regio St.Gallen 2020] oder die Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs der Regierungen des Landes Vorarlberg und des Kantons St.Gallen zu nennen [Vorarlberg/SG 2021]. Aber auch die 2021 neu abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Sie löst den 1996 abgeschlossenen „Vertrag von Lugano“ ab und umfasst neu auch den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr [UVEK 2021]: „Die Vertragsparteien streben an, den grenzüberschreitenden Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland, insbesondere auch mit Blick auf dessen europäische Bedeutung, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nachhaltig zu stärken.

Dazu streben sie insbesondere an, [...] sich für einen höheren Anteil des Schienenpersonennahverkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr einzusetzen, [...]“ (UVEK 2021).

Fazit

Aufgrund ihrer Lage in Mitteleuropa und den seit jeher engen wirtschaftlichen und kulturellen Verflechtungen mit den Nachbarländern, ist die grenzüberschreitende Mobilität aus Sicht der Schweiz ein hohes Gut. Der hohe Stellenwert des öffentlichen Verkehrs führt dazu, dass Impulse zur Verbesserung der Angebote seitens der schweizerischen Akteure gesetzt werden. Nachdem in den grenzüberschreitenden Agglomerationen im Westen, Norden und Süden der Schweiz in den letzten Jahren namhafte Fortschritte verwirklicht oder zumindest aufgegleist wurden, offenbart sich ein Nachholbedarf in der Ostschweiz. Die politischen Weichenstellungen sind nun erfolgt und im Fernverkehr mit dem Ausbau der Verbindung München – Zürich wurde eine erste Verbesserung erzielt. Die zweifelsohne vorhandenen Potentiale im grenznahen und –überschreitenden Regionalverkehr gilt es nun durch Massnahmen nicht nur im Angebot, sondern auch in der Vermarktung und im Kundenservice, wie sie im Projekt S-Bahn Bodensee beispielhaft angegangen werden, zu nutzen.

Literatur

[IBK 2021]: Internationale Bodensee Konferenz, Raumstruktur der Bodenseeregion, ergänzt um Namen der Agglomerationen. URL: https://www.bodenseekonferenz.org/21885/Bodenseeregion/index_v2.aspx (Aufruf am 28.10.2021)

[SG 2021]: Hauptverkehrsmittel von Pendelnden, Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen, publiziert am 30.03.2021, <https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/infografiken/p104.html>.

[Vorarlberg 2021]: Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019, Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten, Bregenz, S.

[Regio St.Gallen 2020]: Charta Metropolitanraum Bodensee https://www.regio-stgallen.ch/fileadmin/user_upload/Metropolitanregion/Charta_Metropolitanraum_Bodensee_20200205_ohneUnterschriften.pdf (Aufruf am 28.10.2021)

[Vorarlberg/SG 2021]: Absichtserklärung der Regierungen des Landes Vorarlberg und des Kantons St.Gallen betreffend die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs, <https://presse.vorarlberg.at/land/servlet/AttachmentServ>

let?action=show&id=44465 (Aufruf am 28.10.2021)

[UVEK 2021]: Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs der neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) in der Schweizerischen Eidgenossenschaft, <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/67962.pdf> (Aufruf am 28.10.2021)

Autorenangaben

Werner Fritschi

Bereichsleiter Markt
Regionalbahn Thurbo AG
Bahnhofstrasse 31
8280 Kreuzlingen

E-Mail: werner.fritschi@thurbo.ch

Dr. Patrick Frank

Bereichsleiter Geschäftsentwicklung
Regionalbahn Thurbo AG
Bahnhofstrasse 31
8280 Kreuzlingen

E-Mail: patrick.frank@thurbo.ch