Ernst Basler + Partner

„Zukunft Schienenverkehr“ – Workshop in Bregenz

Dr. Ralf Chaumet

Vortrag vom 13. Juli 2011, Bregenz

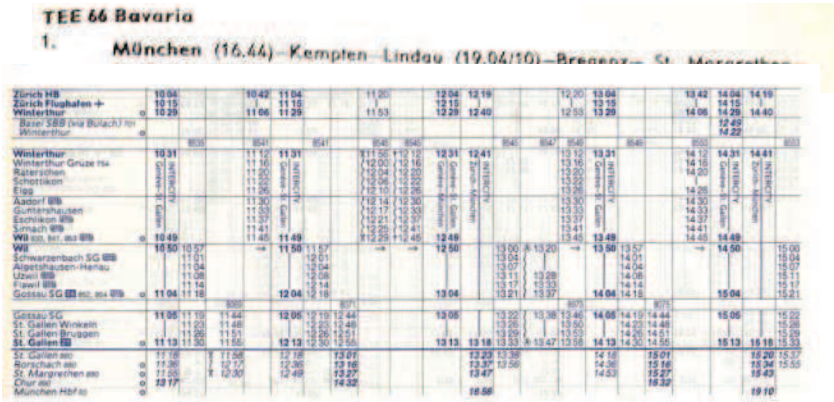
Inputs zum Workshop

- **Input 1: Kurzer Rückblick – Kurzer Vorblick**
- **Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu**
- **Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?**

Input 1: Kurzer Rückblick – Kurzer Vorblick

Fahrzeiten zwischen Zürich und München

1976

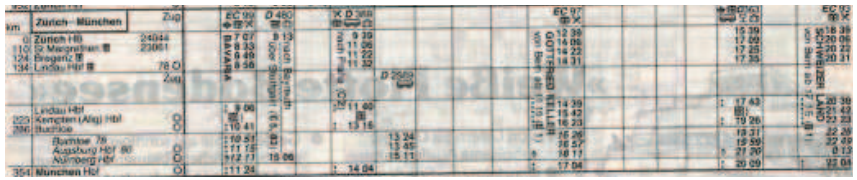


- Fahrzeit 4:17

1986

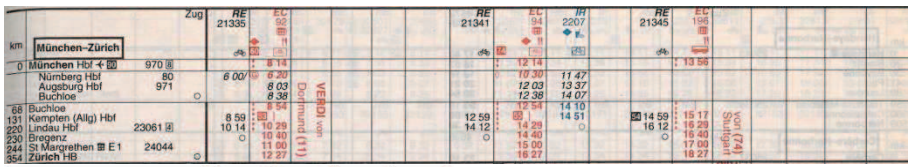
- Jeweils 5 Verbindungen
- Fahrzeit zwischen 4:22 und 5:04

1991



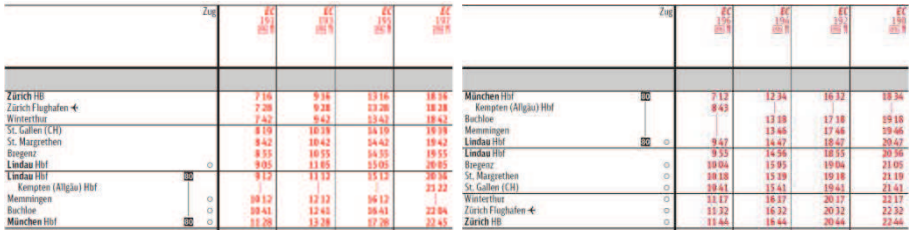
- Jeweils 5 Verbindungen
- Fahrzeit zwischen 4:17 und 4:25

2001



- Jeweils 4 Verbindungen
- Fahrzeit zwischen 4:13 und 4:26

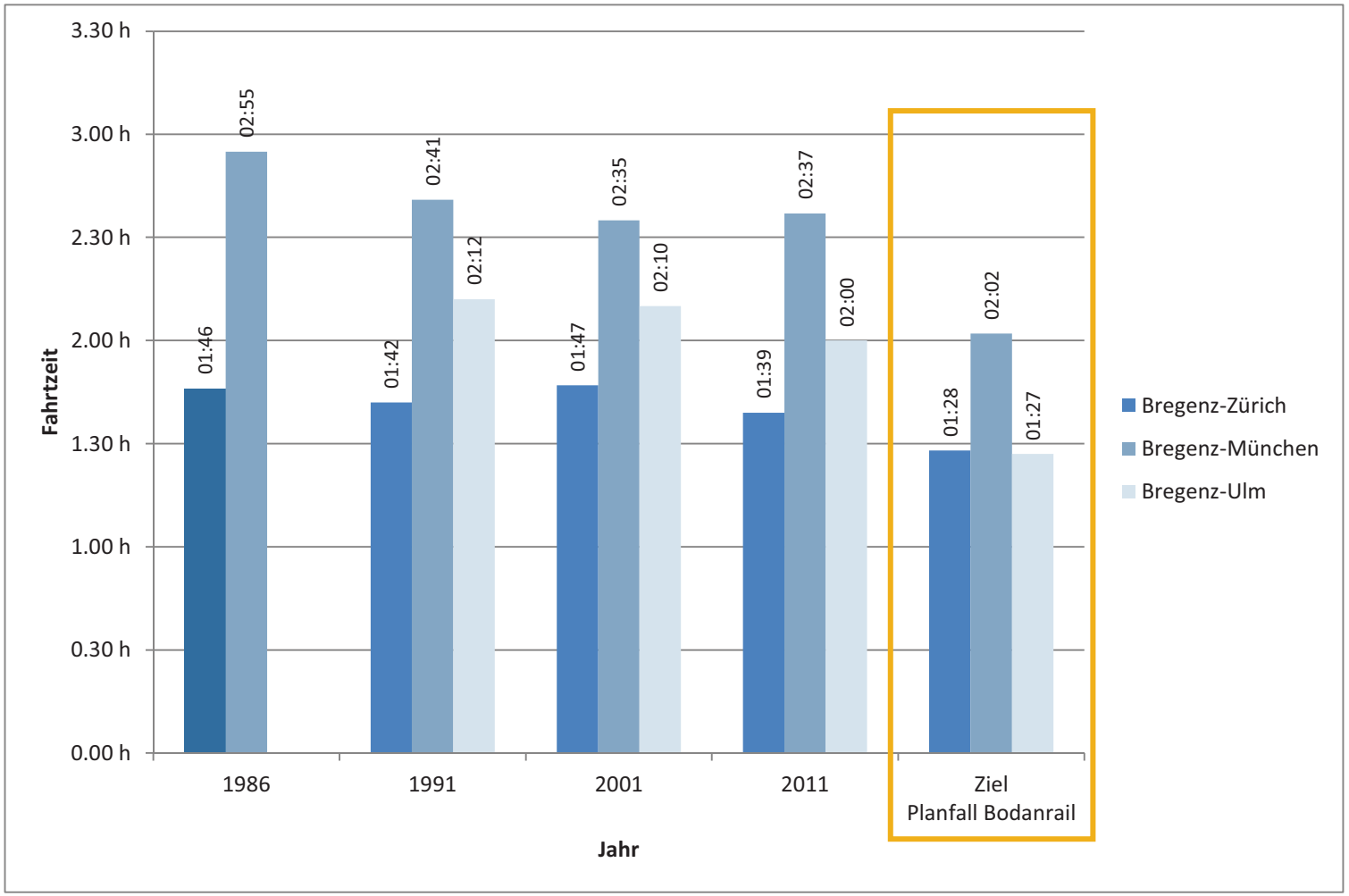
2011



- Jeweils 4 Verbindungen
- Fahrzeit zwischen 4:10 und 4:32

Input 1: Kurzer Rückblick – Kurzer Vorblick

Fahrzeiten bisher und zukünftig



Entwicklungen zum Schienenpersonenverkehr bzgl. Bregenz

Öffentlicher Personennahverkehr auf der Schiene

- Viele Verbesserungen in den letzten Jahren in Vorarlberg
- Verbesserungen grenzüberschreitend geplant, z.B. S6 von St. Gallen nach Bregenz stündlich
- Auch Verbesserungen in Richtung Bayern und Baden-Württemberg

→ Verbesserungen im Personennahverkehr inkl. Infrastruktur absehbar

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

- Bundesverkehrswegeplan, 1992
- Untersuchung: Einbindung des Raumes Zürich in das künftige Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen, 1994
- HGV-Botschaft, 2000
- Einsatz ICE-TD, 2001
- Konzept BODAN-RAIL 2020, 2001
- Fertigstellung Elektrifizierung, 2016, …

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

Bundesverkehrswegeplan 1992 für den Bereich Schiene
(Verfasser: Dr. Hans-Peter Weber und DI Michael Rebentisch)

Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) 41 (1992) H. 7-8, S. 454

Tabl 7: Vorhaben im internationalen Zusammenhang

1. ABS Hamburg—Puttgarden (—Kopenhagen)	(DB)
2. ABS (Amsterdam—) DN/L Grenze—Emmerich—Oberhausen—Köln/Ferne (Gemeinsame deutsch-niederländische Untersuchung liegt vor)	(DB)
3. ABS Stuttgart—Grenze D/CH (—Zürich)	(DB)
4. ABS/NBS Karlsruhe—Offenburg—Freiburg—Basel, 2. Stufe	(DB)
5. ABS Ulm—Lindau—Grenze D/A (—Zürich)	(DB)
6. ABS München—Lindau—Grenze D/A	(DB)
7. ABS Nürnberg—Passau (—Wien)	(DB)
8. ABS Nürnberg—Grenze D/CSFR (—Prag)	(DB)
9. ABS Dresden—Grenze D/CSFR (—Prag)	(DR)
10. ABS Dresden—Görlitz—Grenze D/PL	(DR)
11. ABS Berlin—Frankfurt/O—Grenze D/PL (—Warschau)	(DR)
12. ABS Berlin—Pasewalk—Stralsund (—Skandinavien)	(DR)
13. ABS Berlin—Rostock (—Skandinavien)	(DR)

Mit der Schweiz ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe vereinbart, die ihre Arbeit nach positivem Ausgang des Schweizer Referendums zur NEAT im September 1992 aufnehmen soll. Dabei geht es um folgende nördliche Zulaufstrecken:

- ABS/NBS Karlsruhe—Offenburg—Freiburg—Basel 2. Stufe, d. h. die Fortführung ab Müllheim bis Basel,
- ABS Stuttgart—Grenze D/CH(—Zürich),
- ABS Ulm—Lindau—Grenze D/A(—Zürich),
- ABS München—Lindau—Grenze D/A(—Zürich).

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich

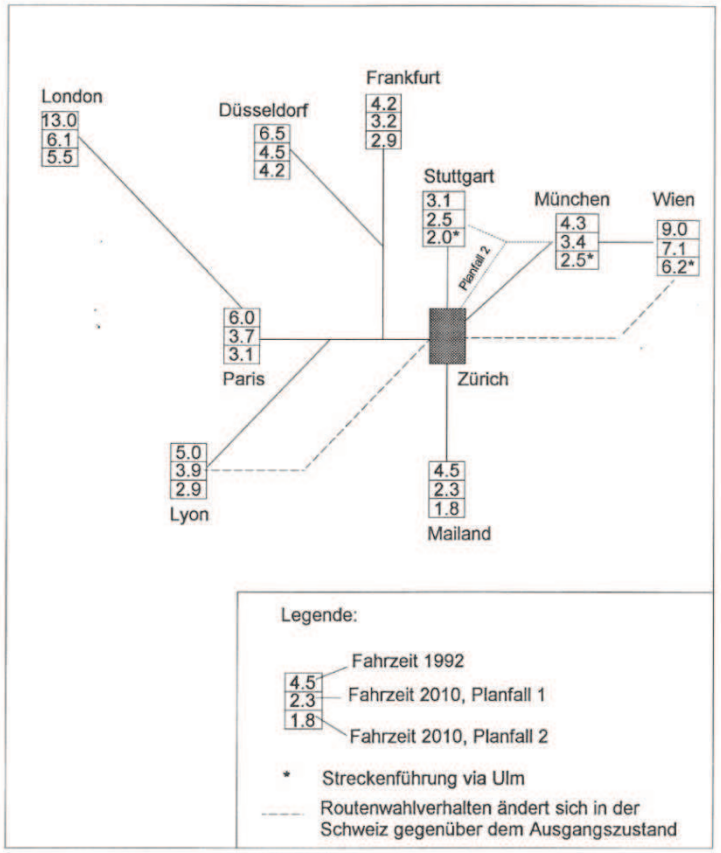
«Einbindung des Raumes Zürich in das künftige Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen»

Verfasser: EBP, Oktober 1994 (S. 35)

Planfall 1: Einsatz von Neigezügen und Elektrifizierung nach München

Planfall 2: Maximalausbau im Szenario Achsenbündelung Singen-Ulm mit Fahrzeiten nach Stuttgart und München von zwei bzw. zweieinhalb Stunden

Abbildung 5.2-1: Vergleich der Fahrzeiten ab Zürich der Planfälle 2010 mit den Fahrzeiten 1992 auf wichtigen Relationen in Stunden



Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

Botschaft über die Anbindung der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien

13. September 2000
S. 5896 (2.3.1.4 TGV-Anschlüsse im Vergleich zu Anschlüssen der Ost- und Südschweiz)

[...] Für die Ostschweizer Zulaufstrecken ans deutsche HGV-Netz sind langfristige Fahrzeitverkürzungen von je knapp einer Stunde auf rund 2¼ Stunden für die Relation Zürich–Stuttgart und auf rund 3¼ Stunden für die Strecke Zürich–München festgehalten.

[...] Auf betrieblicher Ebene wurde mit dem Einsatz von Cisalpino-Neigezugkompositionen bereits eine umsteigefreie Relation Milano–Zürich–Stuttgart mit einer Fahrzeit von 6½ Stunden realisiert. Für die Zulaufstrecke Zürich–München sind die Diesel-Neigezugkompositionen bestellt.

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

Das Konzept BODAN-RAIL 2020

August 2001

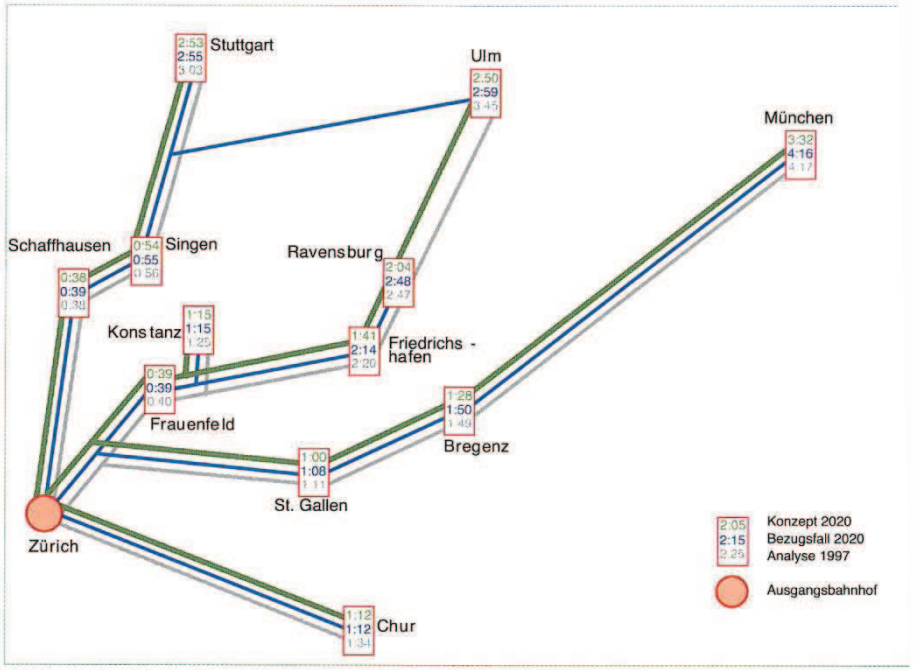


Bild 24 Modellfahrzeit mit der Bahn ab Zürich (Stunden:Minuten)

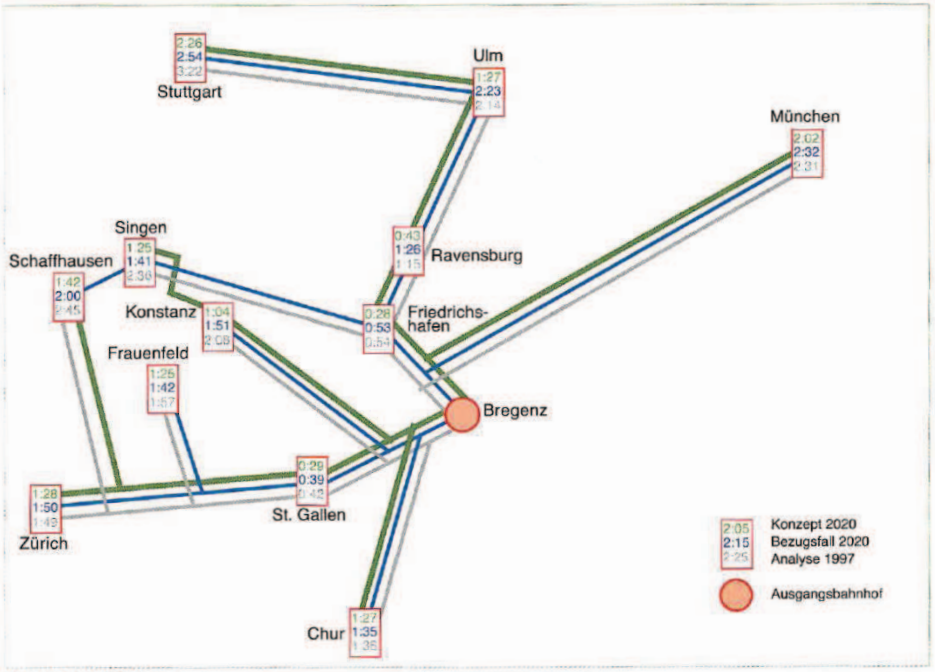


Bild 33 Modellfahrzeit mit der Bahn ab Bregenz (Stunden:Minuten)

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

ICE-TD

Einsatz:
Juni 2001 – Dezember 2003

Strecke damals:
München – Lindau – Zürich

- Sehr störanfällig
- Ausbau der Strecke nicht für Neigetechnik geeignet
- Keine Fahrtzeitverbesserung
- Mehr Reisekomfort

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Medienmitteilung vom 15.02.2008

Absichtserklärung für raschen Ausbau der Bahnstrecke Zürich – München unterzeichnet

Bern, 15.02.2008 - Bundesrat Moritz Leuenberger hat am Freitag in Memmingen zusammen mit dem deutschen Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee sowie Vertretern des Freistaates Bayern, der Deutschen Bahn eine gemeinsame Absichtserklärung zum raschen Ausbau der Bahnstrecke Zürich – St. Gallen - München unterzeichnet.

Die Strecke Lindau – Geltendorf als Teil der Verbindung Zürich – St. Gallen - München soll elektrifiziert und für Neigezüge hergerichtet werden. Ziel ist es, die Fahrzeit um rund eine Stunde auf 3 Stunden 15 Minuten zu senken. Heute dauert die Fahrt gut vier Stunden. Der Beginn der Bauarbeiten ist für 2010 geplant, die Fertigstellung bis spätestens 2015.

Ziel:
- Beginn Bauarbeiten 2010
- Fertigstellung bis 2015
- Senkung der Fahrzeit um rund 1 Stunde auf 3 Stunden und 15 Minuten

Entwicklungen Schienenpersonenverkehr bezüglich Bregenz

Ausgewählte Beispiele

DB Netz AG, 18.01.2011: **Das Projekt ABS 48 stellt sich vor**

- „Die Fahrzeit München - Zürich soll künftig etwa 3 Stunden 15 Minuten umfassen. Die auf dem deutschen Streckenabschnitt (München -) Geltendorf - Buchloe - Memmingen - Lindau/Grenze erforderliche Fahrzeitreduzierung auf 1 Stunde 50 Minuten kann mittels Elektrifizierung und Ertüchtigung für Neigetechnik-Fahrzeuge erreicht werden. Es können dann durchgehend elektrische Triebzüge zum Einsatz kommen."

- „Die Bauarbeiten sollen nach derzeitigem Planungsstand im Dezember 2016 abgeschlossen sein, danach erfolgt die Inbetriebnahme der Strecke."

- „Die DB Netz AG geht davon aus, dass die Vorplanung des Projekts bis Ende 2011 abgeschlossen und Anfang 2012 mit der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung begonnen werden kann. Das Planfeststellungs- und -genehmigungsverfahren soll nach Möglichkeit etwa im Juli 2012 eröffnet und bis zum Sommer 2014 abgeschlossen werden."

Aspekt Güterverkehr

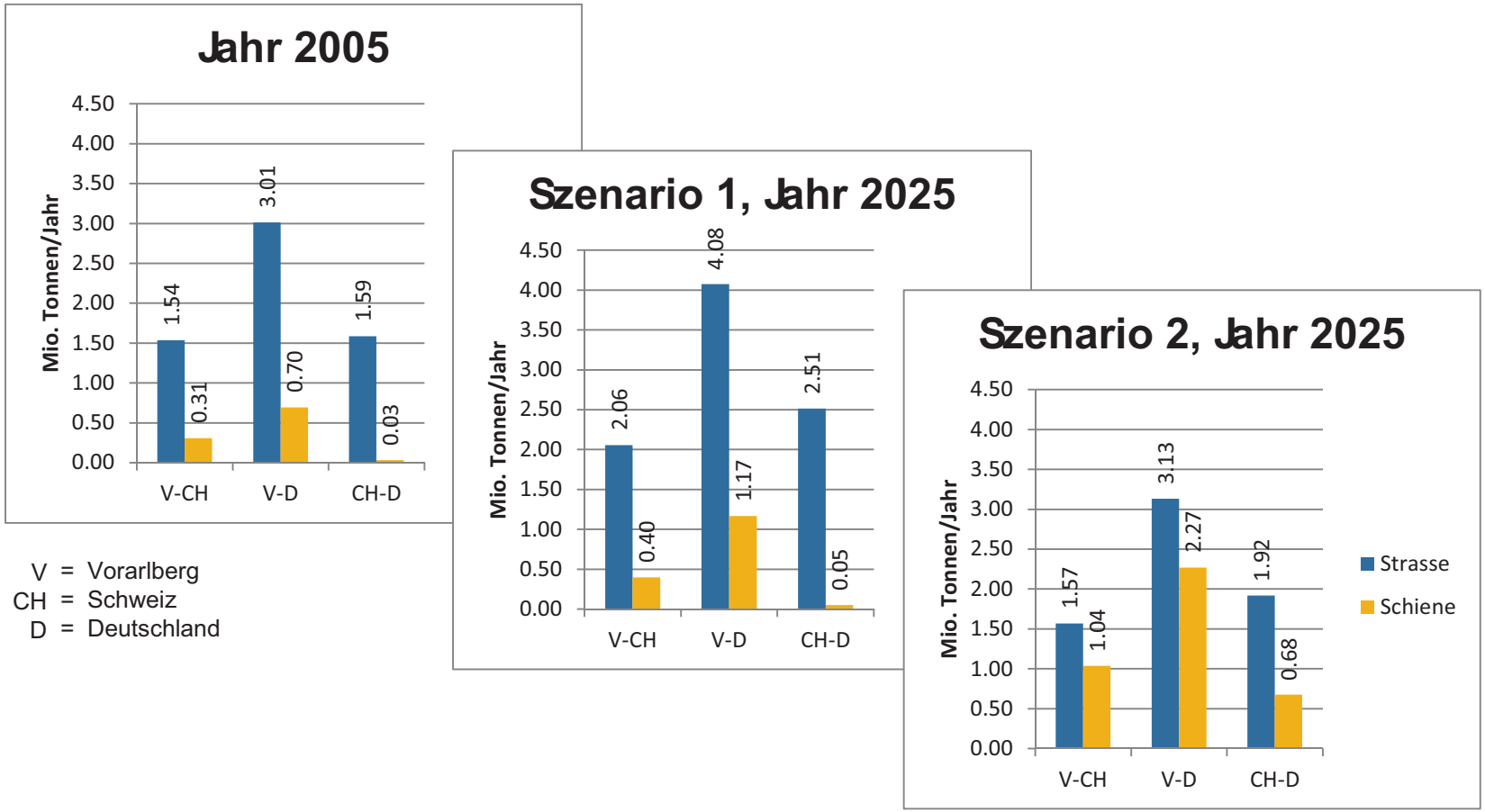
- Wenig im Fokus des Interesses: Güterverkehrsverbindungen mit Vorarlberg / Bregenz
- Wirtschaft Vorarlberg: zuverlässige Schienenverbindung mit Deutschland und Österreich notwendig
- Verkehrsstruktur heute: umfangreicher Dieselbetrieb für die Verbindungen Richtung Norden

→ Konzentration der Verkehrs - Ströme auf das elektrisch betriebene Netz (Arlberg, Richtung Schweiz)

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Aspekt Güterverkehr

Güterversand und –empfang Vorarlberg – Verkehrsprognose 2025 des BMVIT



V = Vorarlberg
CH = Schweiz
D = Deutschland

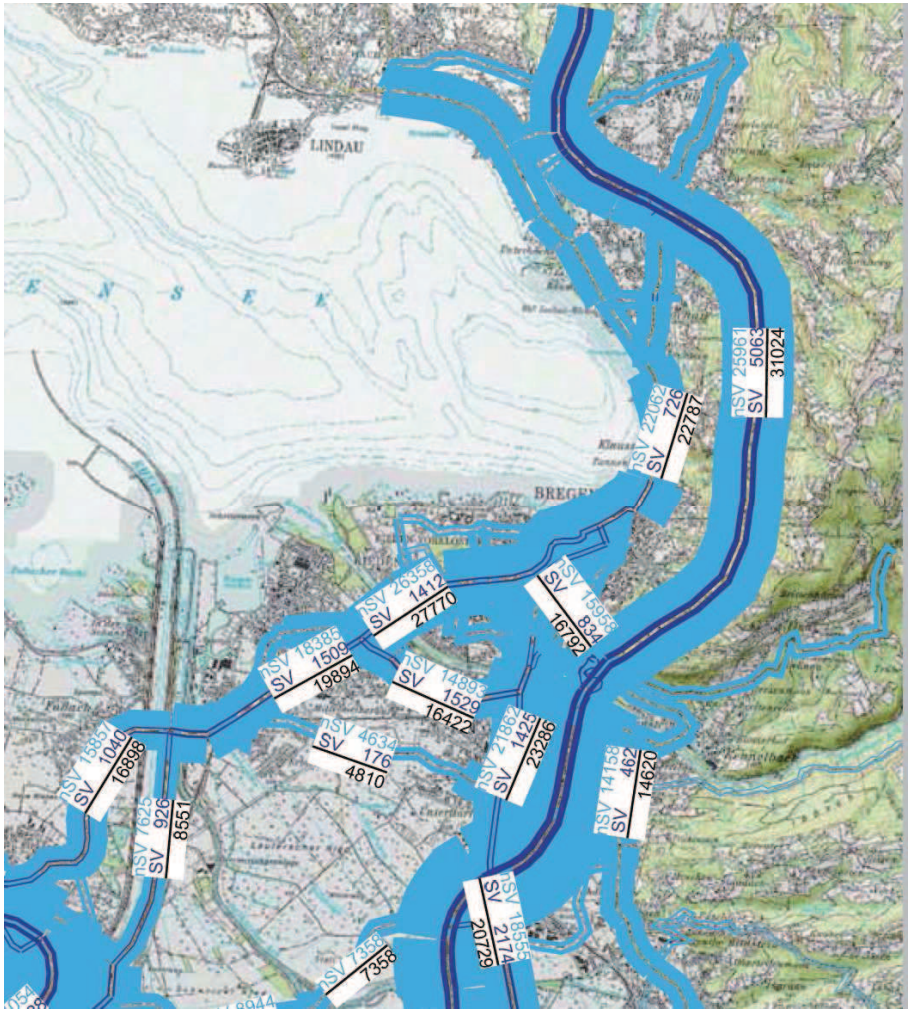
Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Aspekt Güterverkehr

Schwerverkehr (Straße)

Verkehrsmengen im Referenzplanfall 2025 inklusive Abbildung ausgewählter Querschnitte (Ausschnitt aus der Verkehrsstudie «mobil im Rheintal»)

→ erheblicher Schwerverkehr (Güterverkehr) auf der Straße



Aspekt Güterverkehr

- Für zukünftige Entwicklungsszenarien: Güterverkehr nicht außer Acht lassen
- Güterzugzahlen durch Bregenz von 24 Zügen/Tag bis 38 Züge/Tag, Elektrifizierung nach München vorausgesetzt

→ Genauere Abklärung der Entwicklungsperspektiven in Anbetracht der europäischen Liberalisierung empfehlenswert

→ Auswirkungen weiterer Elektrifizierungen und Streckenausbauten?

Input 2: Randbedingungen – Alt ≠ Neu

Aspekt Regulierung Bahnverkehr

Liberalisierung Schienengüterverkehr

RICHTLINIE 2004/51/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 29. April 2004
zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

2. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I und spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz.

Darüber hinaus erhalten Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, für alle Arten von Schienenfrachtdiensten spätestens zum 1. Januar 2007 zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten."

Liberalisierung Schienenpersonenfernverkehr

RICHTLINIE 2007/58/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 23. Oktober 2007
zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

8. In Artikel 10 werden die folgenden Absätze eingefügt:

„(3a) Die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten spätestens ab dem 1. Januar 2010 das Recht auf Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat.

Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

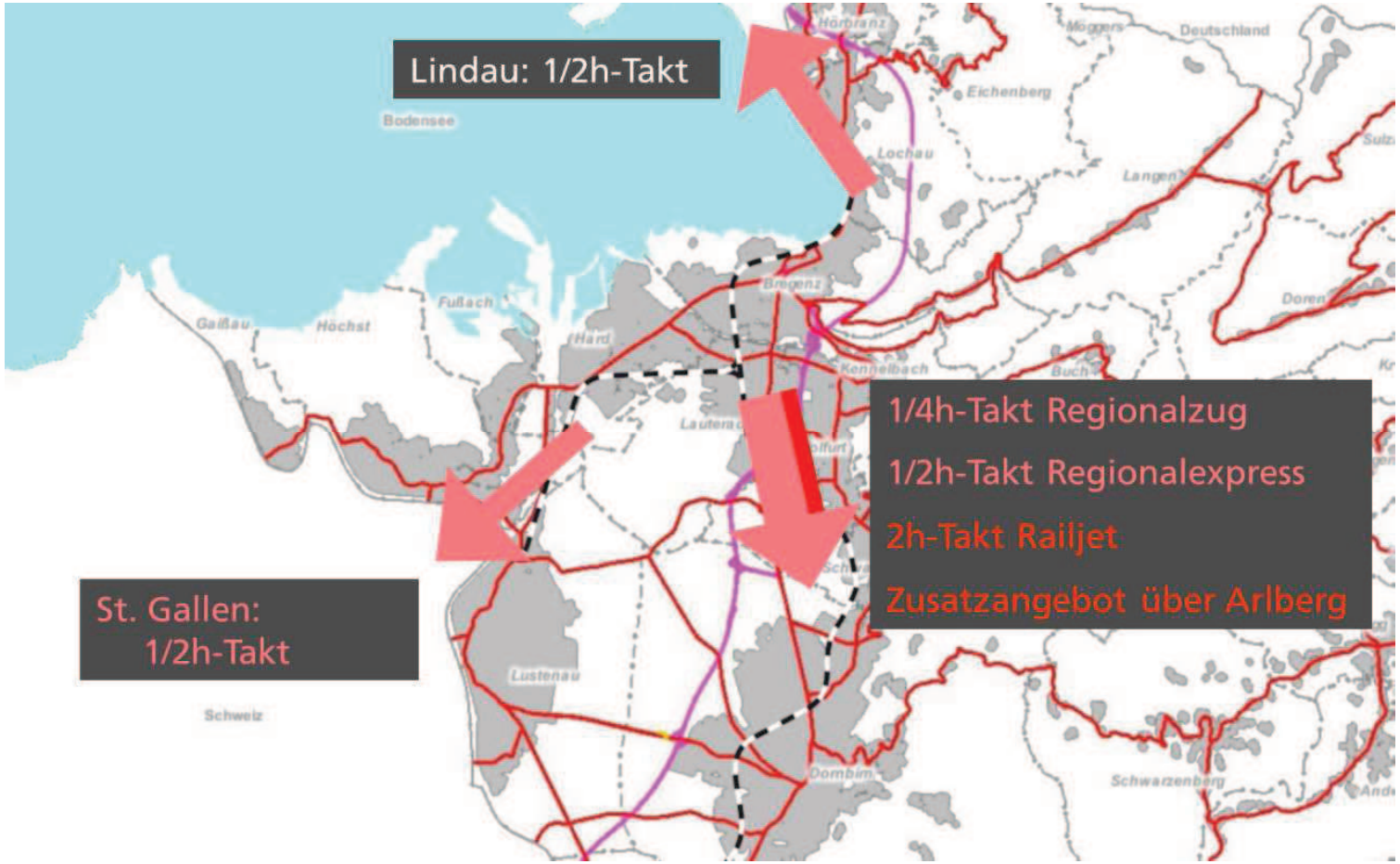
Langfristige Perspektive der Achsen

Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

Geplante Häufigkeit Fernverkehr international

Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

Geplante Häufigkeit ÖBB Fernverkehr / Nahverkehr



Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

Zukünftig zu berücksichtigen:

- Tendenz zur Systematisierung
- Achse München-Zürich stark verbessert
- Taktverkehre

→ Bedeutung Bhf. Bregenz steigt im Personenverkehr
→ Güterverkehr: steigende Anforderungen an Kapazitäten bei Elektrifizierung

Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

Ideen Bahn (Machbarkeitsstudie der ÖBB)

Seenahe Unterflurtrasse

Hangtunneltrasse

Pfändertunneltrasse

Input 3: Ideen – wie sammeln, wie umsetzen?

Bahnhof Bregenz

Personenverkehr

- Weiterhin regionale Drehscheibe
- Rasche Verknüpfung Bahn nötig
- Umsteigeknoten
- Touristisch gute Erreichbarkeit notwendig!

Und wie den Güterverkehr gestalten?

- Bedeutung klären – jetzt / zukünftig
- Zeithorizonte einschätzen
- Ideen / Lösungen entwickeln

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!