

Umsetzung des

Nahverkehrsbericht 2016

Nahverkehrsplans

Förderkonzept 2017

im Landkreis Ravensburg



Inhaltsübersicht

1	VORBEMERKUNGEN/ENTWICKLUNG DER ÖPNV-FÖRDERUNG	2
2	NAHVERKEHRSBERICHT 2016	2
2.1	Entwicklung der allgemeinen Rahmenbedingungen	2
2.2	Allgemeine Entwicklung im Landkreis -Kurzfassung-.....	3
2.2.1	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)	3
2.2.2	Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen	4
2.2.3	Schienenverkehr	4
2.2.4	Fortschreibung Nahverkehrsplan	5
2.3	Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2016.....	6
2.3.1	Schienenverkehr.....	6
2.3.2	Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen	6
2.3.3	Tarifsystem / Kooperationen	6
2.3.4	Infrastruktur	7
2.3.5	Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Werbung / Planung / Projekte	7
2.3.6	Verbundförderung.....	7
2.3.7	Schülerbeförderung (nachrichtlich)	8
3	FÖRDERKONZEPT 2017.....	9
3.1	Allgemeines / Vorbemerkungen.....	9
3.2	Bisherige Entwicklung / Überblick 2017	9
3.3	Schienenverkehr	11
3.3.1	Maßnahmen	11
3.3.2	Erläuterungen	11
3.4	Angebotsverbesserung / Linienförderung.....	12
3.4.1	Maßnahmen	12
3.4.2	Erläuterungen	12
3.5	Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsystem.....	13
3.5.1	Maßnahmen	13
3.5.2	Erläuterungen	13
3.6	Infrastrukturförderung.....	14
3.6.1	Maßnahmen	14
3.6.2	Erläuterungen	14
3.7	Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten.....	15
3.7.1	Maßnahmen	15
3.7.2	Erläuterungen	15
3.8	Verbundfinanzierung	15
3.8.1	Maßnahmen	15
3.8.2	Erläuterungen	16
3.9	Schülerbeförderung.....	17
3.9.1	Voraussichtliches Defizit.....	17
3.9.2	Erläuterungen	17
3.10	Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren.....	18
4	ZIELPLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DES NAHVERKEHRSPLANS ..	21
4.1	Vorbemerkungen.....	21
4.2	Zielplanung.....	22/23
4.3	ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2015 -	24
4.4	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Daten/Fakten 2015).....	53

Abkürzungsverzeichnis:

BOB: Bodensee-Oberschwaben-Bahn; DB AG: Deutsche Bahn; DING: Donau-Ilter-Nahverkehrsgesellschaft; EFA-DIVA: Elektronische Fahrplanauskunft; NVPL: Nahverkehrsplan; GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr; PBefG: Personenbeförderungsgesetz; RAB: ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee-GmbH; RE: Regionalexpress; RB: Regionalbahn; RBO: Regionalbus Oberschwaben; SPNV: Schienenpersonennahverkehr; VU: Verkehrsunternehmen

1 Vorbemerkungen/Entwicklung der ÖPNV-Förderung

Der Landkreis Ravensburg hat bereits seit Ende der 70er Jahre auf freiwilliger Basis eine Planungs- und Förderfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) übernommen. 1983 kam eine finanzielle Förderung des Landes in Höhe von damals rd. 0,5 Mio. DM hinzu, die dann auch zu einem finanziellen Engagement des Landkreises führte. Seit dieser Zeit werden jährliche Förderkonzepte aufgestellt und umgesetzt. Leitlinie war die Realisierung von aufeinander abgestimmten Maßnahmen, wobei der Landkreis auch bei vielen modellhaften Entwicklungen die Nase mit vorne hatte (Bürgerbus Schlier, Disco-Bus, Umwelt-Abo, Fahrrad in Bus + Zug, Bodensee-Oberschwaben-Bahn etc.). Mit dem 1995 beschlossenen ÖPNV-Gesetz für Baden-Württemberg wurde der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV bestimmt. Verpflichtender Teil dieses Gesetzes ist die Aufstellung eines auf zunächst 5 Jahre angelegten Nahverkehrsplans, der vom Kreistag erstmals am 08.10.98 einstimmig verabschiedet wurde. Dieser Plan ist die Grundlage des vielfältigen Engagements des Landkreises. Am 11.12.2003 wurde nach einer vorangegangenen Überprüfung des Umsetzungsstandes und den bisherigen Zielsetzungen vom Kreistag beschlossen, dass der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1998 bis auf weiteres fortgelten soll. 2008 wurde mit der Fortschreibung begonnen. Der neue Nahverkehrsplan wurde dann am 24.03.2011 vom Kreistag verabschiedet. Die Umsetzung mit finanziellen Auswirkungen findet in Form dieser jährlichen Förderkonzepte statt.

Die Darstellung dieses Förderkonzepts, einschließlich der Rückschau auf das abgelaufene Jahr und die Erläuterungen sind so angelegt, dass auch Lesern mit geringen Kenntnissen über die bisherige ÖPNV-Entwicklung im Landkreis ohne Zuhilfenahme früherer Konzepte ausreichende Informationen vermittelt werden. Lediglich das spezielle Förderkonzept für das jeweils folgende Jahr (Ziff. 3) ist als Maßnahme mit finanziellen Auswirkungen für den Landkreis Beschlussgrundlage für den Verwaltungsausschuss.

2 Nahverkehrsbericht 2016

2.1 Entwicklung der allgemeinen Rahmenbedingungen

Die Phase des tiefgehenden Wandels im ÖPNV, die hauptsächlich durch demografische Entwicklungen und veränderte finanzielle Rahmenbedingungen geprägt ist, setzt sich fort. Nach wie vor sind aber auch die rechtlichen Vorgaben, wie z. B. die seit Dezember 2009 direkt gültige EU-Verordnung Nr. 1370/2007 und die zum 01. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wichtige Einflussfaktoren. Wesentliche Regelungen im neuen Personenbeförderungsgesetz sind der fortgeschriebene Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die Stärkung der Aufgabenträgerbefugnisse, die Liberalisierung des Busfernverkehrs und neue Vorgaben zur Barrierefreiheit.

Nachdem die ÖPNV-Finanzierungsreform mit voraussichtlich sehr komplexen Auswirkungen für die Landkreise und Verkehrsunternehmen vom Land im Juli 2014 bis auf weiteres verschoben worden war, sind nach der Landtagswahl im Frühjahr 2016 und der Neustrukturierung der Regierung und der Ministerien die Vorarbeiten und Abstimmungen zur Umsetzung der Reform wieder aufgenommen worden. Es zeichnet sich eine von den Verbänden mitgetragene Kompromisslösung für eine Kommunalisierung der sog. „§ 45a PBefG - Mittel“ ab, die noch in diesem Jahr vom Kabinett verabschiedet, und in 2 Stufen (01.01.2018/01.01.2021) umgesetzt werden soll.

Auch der Busfernverkehr entwickelt sich ständig weiter. Durch unseren Raum führen mehrere Fernbuslinien und es gibt Planungen für weitere Haltestellen im Landkreis Ravensburg. Die Fahrpreise der Fernbusse sind i. d. R. wesentlich günstiger als vergleichbare Zugtickets und auch die Fahrzeiten sind durch die wenigen Halte oft kürzer.

Beim Schienenverkehr liefern/laufen Ausschreibungen für verschiedene Lose die auch unseren Raum betreffen und für die Elektrifizierung der Südbahn sind durch den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung Bund/Land und die abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren die Weichen für bauvorbereitende Maßnahmen ab Ende 2017/Anfang 2018 gestellt.

Zur Elektrifizierung und Ertüchtigung der „Allgäubahn“ werden derzeit noch die Planfeststellungsverfahren (aktuell Aichstetten – Leutkirch) durchgeführt.

2.2 Allgemeine Entwicklung im Landkreis -Kurzfassung-

Nachfolgend werden die planerischen und finanziellen Aktivitäten des Landkreises und auch anderer Institutionen, sowie die Wirkungen bestehender Maßnahmen / Projekte kurz beschrieben. Eine konkrete Darstellung der finanziellen Fördermaßnahmen des Landkreises erfolgt unter Ziffer 2.3. Presseauschnitte zum Thema ÖPNV/SPNV 2016 sind im Anhang enthalten.

2.2.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)

Der Verbund hat sich auch in seinem 13. Bestandsjahr insgesamt als erfolgreiches Projekt erwiesen. Die Fahrgastzahlen haben aktuell wieder eine leicht positive Tendenz. Verlässliche Entwicklungszahlen liegen bisher nur für das vorausgegangene Jahr vor. Es wurden 34,6 Mio. Fahrgäste befördert, was einem Rückgang von 0,4 % entspricht. Der Gelegenheitsverkehr (Einzelfahrscheine, Tageskarten) verzeichnete ein Minus von 0,6 % und auch beim Schülerverkehr setzte sich der rückläufige Trend mit -1,3 %, allerdings abgeschwächt, fort. Nur im Berufsverkehr war noch ein Wachstum von 2,0 % zu erzielen. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um 3,3 % angestiegen. Im Einnahmemix hat der Ausbildungsverkehr mit 44,9 % nach wie vor den höchsten Anteil, gefolgt vom Gelegenheitsverkehr mit 30,3 % und dem Berufsverkehr mit 24,8 %. Auch bedingt durch die günstige Kostenentwicklung ist das Verbundergebnis 2015 positiv.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen hat sich im ersten Halbjahr 2016 leicht verbessert. Die beförderten Personen sind im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 0,84 % angestiegen. Die Einnahmen liegen mit + 3,15 % über der Tarifierungsrate.

Auch 2016 war die verbundübergreifende Zusammenarbeit ein Arbeitsschwerpunkt des Verbundes. Die mit großem Untersuchungsaufwand vorbereitete tarifliche Kooperation mit dem Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (Städteschnellbus, Schiffsverbindungen) kann wegen nicht finanzierbarer Vertriebskosten nicht in der ursprünglich angedachten Form umgesetzt werden. Eine Weiterführung des Projekts in einem reduzierten Umfang wird noch geprüft. Der Landkreis Ravensburg wäre hier hauptsächlich durch die Schnellbuslinie Ravensburg – Konstanz tangiert.

Die vielfältigen Arbeiten für die Integration des Landkreises Lindau in den Verbund laufen planmäßig. Auf der Basis der in Auftrag gegebenen Gutachten werden Verhandlungen über Fördermöglichkeiten von Seiten des Freistaates Bayern geführt. Die notwendigen Grundsatzbeschlüsse für die Integration in den zuständigen Gremien des Landkreises Lindau sind für November/Dezember 2016 geplant.

Die in Abstimmung mit der Stadt Memmingen in Auftrag gegebene Untersuchung zur Integration von Bus / Bahnstrecken nach/von Memmingen in den bodo-Verbund hat sich etwas verzögert.

Auf der Basis eines Gutachtens (Firma PTV) wurden im Schnittbereich der Verbünde bodo, naldo und DING mehrere Kooperationsmöglichkeiten untersucht die voraussichtlich ab 2017 umgesetzt werden sollen (bodo-Tarif bis Bad Schussenried, naldo-Tarif bis Aulendorf, DING-Tarif bis Herbertingen).

Das schon seit mehreren Jahren vom Verbund verfolgte Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)“ ist im laufenden Jahr in eine entscheidende Phase getreten. Nach Verzögerungen aus verschiedensten Gründen wurde die Vergabe durch ein Verfahren vor der Vergabekammer nochmals verzögert. Sie ist zwischenzeitlich erfolgt und die komplexe Umsetzungsphase ist angelaufen. Sie erfolgt in Stufen und soll im Laufe des 1. Halbjahres 2017 in Testbetrieb genommen werden.

Anfang 2017 wird dann auch in mehreren Pilotgemeinden am Bodensee die elektronische Gästekarte mit kostenloser ÖPNV-Nutzung (EBC) eingeführt, die dann sukzessiv auch in weiteren Kommunen angeboten werden soll. Voraussichtlich ab 2018 dann auch im Gebiet des Landkreises Ravensburg.

Der Anteil des Landkreises Ravensburg an den Kosten des Gesamtprojektes EFM in Höhe von 790.000 € wurde bereits in den Haushalten der vergangenen Jahre eingeplant. Nachdem auch 2016 nur ein Teil der Kosten abgerechnet werden kann, werden die Restmittel übertragen.

Auch das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen seiner Zuschusszusage die Frist zur Endabrechnung nochmals verlängert (bis Ende 2018).

Für das Projekt E-Mobilität „emma“, das 2014 in Kommunen des Bodenseekreises gestartet und vom Verbund unterstützt wurde, ist die geförderte Phase eines Modellprojekts ausgelaufen. Für eine Weiterführung der emma-Angebote im Bodenseekreis wird an einer entsprechenden Konzeption gearbeitet. Ob und in wieweit Erkenntnisse bzw. Module aus dem Projekt auch im Landkreis Ravensburg sinnvoll umgesetzt werden können ist noch untersuchungs- und klärungsbedürftig.

Wie bereits in den Vorjahren wurden bewährte Werbemaßnahmen (z. B. Kundeninfo „Mobil im Ländle“, Plakatakionen) sowie sonstige Präsentationen fortgesetzt. Auch die handlichen Streckenfahrpläne für die Buslinien im bodo-Gebiet kommen bei den Fahrgästen nach wie vor gut an. Als wichtige Veranstaltung des ÖPNV hat sich inzwischen der „bodo-Erlebnistag“ etabliert, der in der Regel im Mai stattfindet. Weitere Details zur Verbundentwicklung sind aus dem Verbundbericht 2015 (Anhang) zu entnehmen.

2.2.2 Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen

Der Schienenfahrplan für die Strecken im Landkreis Ravensburg wurde für das Jahr 2016 nur unwesentlich angepasst und hat sich daher auch kaum auf die Busfahrpläne ausgewirkt. Mit Start des Fahrplans 2016 im Dezember 2015 war beim Stadtbus Ravensburg Weingarten ein neues Fahrplankonzept umgesetzt worden. Neben einer Vereinheitlichung und Strukturierung der Linienverläufe, einer konsequenten Vertaktung mit einheitlichen Abfahrtsminuten, der Erschließung neuer Wohngebiete, zusätzlichen Fahrtenangeboten in der Nacht und der Schließung von Bedienungslücken wurde auch die wirtschaftliche Konsolidierung als Ziel verfolgt.

Allerdings mussten u. a. teilweise verlängerte Taktintervalle und veränderte Linienführungen in Kauf genommen werden. Nach anfänglichen „Kinderkrankheiten“ des Neukonzepts, bei denen großteils Nachbesserungen erfolgt sind, hat sich der weiterentwickelte Stadtbus Ravensburg Weingarten im Laufe des Jahres „eingefahren“ und stößt auch weitgehend auf Akzeptanz der Fahrgäste.

Die als Erkenntnisgrundlage für eine spätere Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans gedachten Modellplanungen in drei Modellräumen (Wilhelmsdorf/Horgenzell, Bad Wurzach, Tettnang) wurden weitergeführt, aber noch nicht zu einem Abschluss gebracht.

Konkret absehbar sind geplante größere Veränderungen im Württembergischen Allgäu, bei der durch eine Durchbindung des Verkehrs auf der Strecke Ravensburg – Wangen – Isny – Leutkirch (Linien 7542 und 7551) wesentliche Verbesserungen erreicht werden können – voraussichtlich allerdings erst mit einem Fahrplanwechsel im Juni 2017.

2.2.3 Schienenverkehr

Der Jahresfahrplan des Schienenverkehrs beinhaltete für 2016 nur geringfügige Anpassungen zur Herstellung neuer Anschlüsse. Die **Sonderfahrten** auf Güterverkehrsstrecken bzw. stillgelegten Streckenabschnitten sind seit 2012 durch Zusatzfahrten des Radexpress Oberschwaben erweitert worden. Der Radexpress verkehrte an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober. Abwechselnd wurden wieder von Aulendorf aus die Bahnstrecken nach Bad Wurzach und nach Pfullendorf mit kostenloser Fahrradmitnahmemöglichkeit befahren. Zusätzlich wurden anlassbezogene Sonderfahrten durchgeführt, und auch ein Schwerpunkt des bodo-Erlebnistages 2016 lag auf diesen Streckenabschnitten. Für Kurgäste sind die Fahrten kostenlos, soweit sich die jeweiligen Orte finanziell beteiligen.

Für die **Elektrifizierung der Südbahn** hatte der Interessenverband Südbahn, dem auch der Landkreis Ravensburg angehört, die ersten zwei Planungsphasen mit Kosten von rd. 1,4 Mio. Euro vorfinanziert. Einer möglichen Umwandlung des anteilig finanzierten Betrags in einen Zuschuss zu Gunsten des Landes haben die Kreisgremien zugestimmt, sofern später keine weiteren Beteiligungsforderungen des Landes gestellt werden.

Die 5 Planfeststellungsabschnitte für die Elektrifizierung sind soweit abgeschlossen, allerdings wird ein Abschnitt beklagt. Erste vorbereitende Arbeiten können voraussichtlich schon Ende 2017 beginnen, ab Herbst 2018 werden dann die ersten Vollsperrungen mit Ersatzverkehren auf Teilabschnitten wirksam. Die Gestaltung der RB-Verkehre ab Elektrifizierung der Südbahn bereitet wegen des geplanten zusätzlichen Haltes in Merklingen im Zuge der Neubaustrecke noch erhebliche Sorgen. Mit verschiedenen Maßnahmen soll versucht werden notwendige Anschlüsse sicherzustellen.

Die Entwicklung der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)**, ist immer noch anhaltend gut. Die Fahrgastzählungen brachten Ergebnisse, die regelmäßig im Bereich von ca. 5.150 Fahrgästen pro Tag lagen. Die Fahrzeugqualität steht in hohem Ansehen bei den Fahrgästen. Die Pünktlichkeitsquote liegt mit 96,7

% über dem Vorjahr und über dem vom Land geforderten Mindestniveau (96 %). Die Fahrleistung der BOB wurde aus den laufenden Ausschreibungen herausgelöst und der Weiterbetrieb ist zunächst bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn gesichert.

Der Landkreis engagiert sich auch um den **Erhalt der Schienenverkehrsinfrastruktur**. Die Güterverkehrsstrecke Rossberg-Bad Wurzach, deren Erhalt seit 2004 auch unter finanzieller Beteiligung des Landkreises Ravensburg gesichert wurde, wird seit 2009 regelmäßig mit Sonderfahrten im Personenverkehr befahren. Die zunächst für 10 Jahre vereinbarte Beteiligung ist mit dem Jahr 2014 ausgelaufen und wurde inzwischen durch Vertrag mit der Stadt Bad Wurzach verlängert.

Bei der Strecke Altshausen-Pfullendorf ist der Landkreis seit 2006 Mitglied einer Interessengemeinschaft, die inzwischen erreicht hat, dass die Strecke seit Ende Juli 2009 wieder als „öffentliche Infrastruktur“ eingestuft ist. Seit 2009 werden anlassbezogene Sonderzugfahrten durchgeführt und auch auf dieser Strecke fährt der Radexpress Oberschwaben inzwischen regelmäßig an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten. Die Strecke konnte im Mai 2015 von den drei Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen gekauft werden. Trotz Fördermöglichkeiten für den Erhalt der Infrastruktur und Ansätzen für eine Belebung des Güterverkehrs bleibt der Bestand der Interessengemeinschaft und deren finanzielle Unterstützung auch weiterhin erforderlich. Die finanzielle Unterstützung wurde für weitere 5 Jahre zugesagt.

2.2.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan

Die Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis haben 2016 mit der Teilfortschreibung der Nahverkehrspläne zum Thema „Barrierefreiheit“ begonnen.

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Absatz 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind die Haltestelleninfrastruktur, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie der Betrieb und Dienstleistungen. Für die genannten Aspekte eines barrierefreien ÖPNV besitzt der Nahverkehrsplan unterschiedliche Regelungstiefen. Er beschreibt zwar, wie die Forderung zur Herstellung der Barrierefreiheit erreicht werden soll, der Landkreis als Aufgabenträger für den Bus hat hier aber nur teilweise direkte Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten bezüglich der Umsetzung.

Im Laufe des Jahres wurde zur Haltestelleninfrastruktur ein vorgezogenes Beteiligungsverfahren durchgeführt. Das offizielle Anhörverfahren sowie die Beratungen und die Beschlussfassung sollen im ersten Halbjahr 2017 erfolgen.

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2016

2.3.1 Schienenverkehr

Der im Zuschussgebervertrag für die Norderweiterung (Ravensburg-Aulendorf) der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)** vorgesehene Anteil des Landkreises von 20 % beträgt 2016 rd. 40.400 €. Der Zuschussgebervertrag wurde mit ab 2011 wesentlich günstigeren Konditionen für alle Vertragspartner bis 2016 verlängert. Bis einschließlich 2010 lag der Anteil des Landkreises bei rd. 80.000 €.

Für das laufende Geschäftsjahr 2015/2016 wird sich entgegen ursprünglicher Annahmen durch Ausgabenverschiebungen und günstigere Kostenentwicklungen ein positives Ergebnis in Höhe von über 500.000 € ergeben.

Monat	Personen (Stichtagszählung)
März 2014	5.129
Juni 2014	5.090
September 2014	5.051
November 2014	5.183
März 2015	5.152
Juni 2015	5.123
September 2015	5.090
November 2015	5.204
März 2016	5.170
Juni 2016	5.159

Für den Erhalt der **Schieneinfrastruktur** (Altshausen – Pfullendorf, 3.000 €; und Rossberg – Bad Wurzach, 8.200 €) werden, einschließlich Marketingmaßnahmen für Sonderaktionen (z. B. Radexpress Oberschwaben), voraussichtlich ca. 13.200 € aufgewendet.

2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen

Im laufenden Jahr sind letztmals anteilige Kosten für die Neukonzeptionen der Stadtverkehre in Leutkirch und Bad Waldsee in Höhe von insgesamt rd. 20.500 € angefallen.

2.3.3 Tarifsysteem / Kooperationen

Die Tarifgestaltung ist mit dem Betriebsbeginn des Verkehrsverbundes auf diesen übergegangen. Der Landkreis finanziert aber weiterhin **tarifliche Angebote**, die den Verbundtarif vergünstigen.

Die Entwicklung der bezuschussten Abos ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Umwelt-Abo (Regional) Bestand Stichtag 1. Juli	1973	1946	2141	2090	2075	1886	1792	2145	2220	2150

Schwerpunkt der Bezuschussung sind die Abos innerhalb des Verkehrsverbundes *bodo*. Als Übergangslösung wurden ab Verbundgründung im Jahr 2004 auch Abos für verbundgrenzenüberschreitende Verkehre zusätzlich bezuschusst (2011 ca. 200 Abos). Diese Förderung ist seit Januar 2012 eingestellt. Die meisten Abonnenten sind damals auf Abo-Angebote der DB AG umgestiegen. Inzwischen ist die Anzahl

der bezuschussten Abos, aber auch die Gesamtzahl durch neue attraktive Abo-Formen wieder angestiegen.

Die Preisbildungs- und Abrechnungsmodalitäten sind unter Punkt 3.5.2 dargestellt.

Auch 2016 wurde die **kostenlose Beförderung von Fahrrädern** auf einzelnen Schienen- und Busstrecken fortgesetzt. Nach einer kurzzeitigen Übernahme der Kosten durch das Land (2003 – 2004) hatte der Landkreis diese schon seit den 80-er Jahren bestehende finanzielle Förderung wieder aufgenommen. Das durch verbundübergreifende Maßnahmen bis Bad Saulgau erweiterte Tarifgebiet hatte auch eine Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme bis Bad Saulgau zur Folge. Im Busbereich gibt es auf 3 Buslinien die Möglichkeit bei einzelnen Kursen an Wochenenden Fahrräder kostenlos mitzunehmen. Der finanzielle Ausgleichsbetrag ist an die Tarifierungsleistungen des Verbundes gekoppelt (2016 ca. 5.900 €).

2.3.4 Infrastruktur

Es wurden Zuschüsse für weitere 3 Buswartehäuschen beantragt (1 Baienfurt, 2 Kißlegg).

ÖPNV-Infrastruktur-Förderung 1983-2016	
Übersicht über bewilligte Maßnahmen (Stand: 01.08.2016)	
Fahrscheinautomaten	2
Fahrradabstellanlagen	16
Buswartehäuschen	387
Bushaltebuchten	18
Buswendeplatten/-schleifen	8
Schulwegsicherungsmaßnahmen	13
Ampelvorrangschaltungen	1
Fahrradanhänger	1

Im Rahmen der Einführung des Tarif- und Verkehrsverbundes bodo waren zusätzlich Fahrscheindrucker für alle Linienomnibusse, Fahrscheinautomaten an allen Bahnhöfen/-haltepunkten und die Haltestellenbeschilderung an sämtlichen Bushaltestellen verbundweit gefördert worden (aktuelle verbundbedingte Infrastruktur siehe 2.3.6)

2.3.5 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Werbung / Planung / Projekte

Die vielfältigen Veröffentlichungen des Landkreises Ravensburg sind seit Gründung des Verbundes durch entsprechende Maßnahmen ersetzt worden. Bis 2010 wurden gemeinsam mit den Städten Bad Waldsee, Aulendorf und Leutkirch/Kißlegg noch Anteilskosten an den Fahrplänen „Städteverbindungsbrochüren“ übernommen. Da die DBAG als Herausgeber die Hefte kostenpflichtig gemacht hatte und die Nachfrage spürbar zurückging, wurde die Herausgabe dieser zusätzlichen Fahrpläne eingestellt. Sonderaktionen des Verkehrsverbundes wie der Radexpress Oberschwaben oder der bodo-Erlebnistag werden mit Zuschüssen zu den Marketingkosten unterstützt. Anteilige Kosten sind 2016 für Informationsveranstaltungen der Gästekarte, sowie für Planungen / Gutachten zum EFM-Projekt sowie der Kooperation mit der Stadt Memmingen angefallen. Andere (Planungs-) Projekte haben sich ins Folgejahr verschoben.

2.3.6 Verbundförderung

Der notwendige Ausgleichsbetrag für die entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste liegt gleichbleibend bei insgesamt rd. 2,56 Mio. € pro Jahr. Zur Abdeckung dieser verbundbedingten Belastungen gibt es einen Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg, der in der aktuellen Fassung eine prozentuale Abtreppung der ursprünglichen 50 %igen Förderung, sowie eine Leistungskomponente vorsieht. Den Rest teilen sich die beiden Landkreise. Der Anteil des Landkreises Ravensburg beträgt davon rd. 50,5 %. Einschließlich der seit 2008 hinzugekommenen Ausgleichsleistungen für Kooperationsmaßnahmen mit den Nachbarverbänden naldo und DING, den anteiligen Kosten für die Verbundorganisation und der Gegenrechnung von Entlastungsfaktoren entsteht 2016 insgesamt ein voraussichtlicher Ausgleichsbedarf von 484.700 €.

Die im Finanzhaushalt aus den Vorjahren übertragenen Raten für die verbundbedingte Infrastruktur (Projekt EFM) in Höhe von 430.000 € und der Ansatz 2016 von 360.000 € für die veranschlagten Anteilskosten (insgesamt 790.000 €) werden voraussichtlich auch in diesem Jahr nur teilweise abgerufen, da sich die Ausschreibung/Vergabe durch ein Verfahren vor der Vergabekammer zunächst erneut verzögert hatte. Die Vergabe ist nun im Juli 2016 erfolgt.

2.3.7 Schülerbeförderung (nachrichtlich)

Da direkte und indirekte Verflechtungen zwischen dem ÖPNV und der Schülerbeförderung bestehen und die Kürzungen des Landes bei den Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderungskostenerstattung seit 1997 ein erhebliches, vom Landkreis abzudeckendes Defizit hervorgerufen haben, wird auch dieser Themenbereich im Rahmen dieses Förderkonzeptes kurz dargestellt.

Das abzudeckende Defizit ist jährlich unterschiedlich, mit eher ansteigender Tendenz. Gegenüber der Ausgangssituation 1997 ist mehr als eine Verdoppelung eingetreten. Ohne die Wirkung des Verkehrsverbundes mit seinen, gegenüber den früheren Haustarifen z. T. abgesenkten Preisen, läge das Defizit inzwischen schon wesentlich höher. Nach den Ansätzen im Haushaltsplan verursacht die Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Jahr 2016 rd. 16,34 Mio. Euro an Aufwendungen. Für den Landkreis ist ein Defizit in Höhe von rd. 1,35 Mio. Euro in den Haushalt 2016 eingeplant.

3 Förderkonzept 2017

3.1 Allgemeines / Vorbemerkungen

Durch die Gründung des Verkehrsverbunds „bodo“ hat sich das Spektrum der vom Landkreis direkt betreuten und finanzierten ÖPNV-Fördermaßnahmen seit 2004 verändert. Der Verbund deckt das allgemeine Tarifspektrum, den verbundweiten Fahrplan, Teilaufgaben der Verkehrsplanung, sowie die Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den ÖPNV im Verbundgebiet ab.

Zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Nahverkehrsplans im Zuständigkeitsbereich des Landkreises als Aufgabenträger für den Bus, sowie zum Engagement für den Schienenverkehr zählen folgende Aufgabenbereiche:

- **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes**
- **Schienenverkehr (unverändert)**
 - Mitarbeit an Verbesserungskonzepten und in Initiativen (Personen- und Güterverkehr)
 - Beteiligung Bodensee-Oberschwaben-Bahn
 - Mitfinanzierung von Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit
 - Beteiligung an der regionalen Mitfinanzierung Südbahnelektrifizierung (Interessenverband Südbahn)
- **Angebotsverbesserungen / Linienförderung**
 - Verbesserungsplanungen (Koordination)
 - Mitfinanzierung von Zusatzangeboten / Neukonzeptionen
- **Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsystem**
 - Mitfinanzierung von Sondertarifen
 - Finanzierung von Fahrpreisvergünstigungen
- **Infrastrukturförderung**
 - insbesondere Wartehäuschen
- **Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten**
 - *nur noch spezielle kreisbezogene Maßnahmen, Sonderaktionen/-projekte und (anteilige) Planungsvorhaben, Erhebungen, Untersuchungen.*
- **Verbund**
 - Verbundfinanzierung
 - Mitarbeit in Gremien und Arbeitskreisen (Aufsichtsrat, AK Tarif, AK Technik, AK Verkehrsplanung, Lenkungskreis EFM, Fahrgastbeirat)
 - Mitarbeit bei der (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen einschl. verbundübergreifende Zusammenarbeit und Verbunderweiterungen
 - Mitfinanzierung verbundbedingter Infrastruktur (einschließlich Weiterentwicklung)

3.2 Bisherige Entwicklung / Überblick 2017

Durch eine Umsetzung des jeweils gültigen Nahverkehrsplans, insbesondere aber auch durch die Gründung des Verkehrsverbundes bodo, sowie die Bemühungen des Landes um den Schienenverkehr ist ein gutes ÖPNV- und SPNV-Angebot im Landkreis entstanden, das die Nachfrage stabilisiert und in Teilbereichen auch wesentlich gesteigert hat. Die Aufwendungen des Landkreises für die verschiedenen Förderaktivitäten haben sich seit 2006 durch positive Entwicklungen, z. B. bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn oder durch zeitlich versetzt wirkende Entlastungsfaktoren beim Verkehrsverbund bodo bis einschließlich 2012 etwas reduziert und steigen seither wieder kontinuierlich an (siehe S. 18).

Der ÖPNV befindet sich, u. a. durch die demografische Entwicklung in einem weitreichenden Wandlungsprozess. Aber auch durch die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen (EU VO 1370; neues Personenbeförderungsrecht) und eine geplante Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes, werden für den Landkreis als Aufgabenträger neue finanzielle, personelle und organisatorische Herausforderungen in erheblichem Umfang entstehen die sich z. T. schon ab 2017 auswirken werden. Zudem wird die *Erlössituation der Unternehmen schwieriger*. Weitere gewichtige Veränderungen, die sich direkt oder auch indirekt als verschlechternde oder neue Rahmenvorgaben abzeichnen, sind die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel (Schiene), die GVFG-Neuordnung und die bis 2022 umzusetzenden Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit

Das Ziel, das öffentliche Verkehrsangebot zu erhalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht zu verbessern wird in Zukunft immer schwieriger zu erreichen sein. Verkehrsmittelkombinationen mit ÖPNV, Rad, (E) – Autos und Car-Sharing werden eine wachsende Bedeutung erfahren, aber auch alternative Bedienformen im ÖPNV (Bedarfssteuerung, Bürgerbusse u. a.) kommen als Ersatz/Ergänzung verstärkt zum Einsatz.

Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg ist der Nahverkehrsplan. Dieser ist ein Rahmenplan mit einem breiten Spektrum an Zielen und Vorgaben und kein konkreter Maßnahmenkatalog. Der Plan enthält keine Priorisierung von Vorhaben und Projekten. Die Umsetzung betrifft hauptsächlich die Verkehrsunternehmen. Nicht alle in Betracht kommenden Maßnahmen haben einen Finanzierungsbedarf durch Dritte. Die durch den Landkreis geförderten Maßnahmen sind auch weiterhin Bestandteil der jährlichen ÖPNV-Förderkonzepte. Ab Seite 21 ist die Umsetzung des Nahverkehrsplans als Zielplanung dargestellt.

Da sich derzeit, nach Jahren einer tendenziell negativen „Bugwelle“ das Ergebnis des Verkehrsverbundes durch eine günstigere Kostenentwicklung positiv darstellt, ist vorgesehen, geringere Tarifierungsleistungen beim Verbundtarif umzusetzen und u. a. Angebotsverbesserungen sowie Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden-/Landkreisen zu finanzieren. Diese Maßnahmen kommen den Fahrgästen zugute, dienen letztlich aber zur Zielerreichung des Nahverkehrsplans und mindern den finanziellen Aufwand der Landkreise. Dadurch partizipieren auch die Aufgabenträger am Verbunderfolg.

Der bisherige, im Jahr 2011 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan ist zunächst auf einen Zeitraum von 5 Jahren angelegt. Da über die künftige Finanzierung des ÖPNV und deren Auswirkungen noch viele Unsicherheiten bestehen, die Inhalte / Zielsetzungen weitgehend aktuell sind und weitere Gültigkeit haben können, wird derzeit auf eine komplette Fortschreibung/Neufassung verzichtet.

In Abstimmung mit dem Bodenseekreis wurde aber mit einer Teilfortschreibung zum Thema „Barrierefreiheit“ begonnen, die im Laufe des Jahres 2017 beschlussreif sein soll. Für 2017 ist hier voraussichtlich nur mit Planungs- und Beratungskosten zu rechnen die entsprechend eingeplant sind.

Schwerpunktaufgabe bleibt auch im Jahr 2017 die weitere Entwicklung des Verkehrsverbundes einschließlich der technischen Infrastruktur. Die im Verbund anstehenden Aufgaben deren Umsetzung läuft, sind u. a. im Nahverkehrsbericht ab Seite 3 beschrieben (verbundübergreifende Kooperationen, Integration Landkreis Lindau, elektronisches Fahrgeldmanagement, Gästekarte etc.).

Das Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“, das nach einer mehrmaligen Verzögerung, sowie der Einbeziehung der Anforderungen für eine Gästekarte inzwischen auf einem anderen technischen Standard aufsetzt, konnte nach einem nochmals verzögernden Verfahren vor der Vergabekammer inzwischen ausgeschrieben und vergeben werden und soll nun im Laufe des Jahres 2017 fertig installiert und in Betrieb genommen werden.

Der Landkreis hatte seinen finanziellen Anteil an diesem verbundbedingten Infrastrukturprojekt in Höhe von maximal 790.000 € bereits in den vergangenen Jahren in Raten in den Finanzhaushalt eingestellt und diese Mittel jeweils ins folgende Jahr übertragen. Die Zuschussbeträge werden voraussichtlich bis Ende 2017 abgerechnet sein.

Derzeit noch nicht endgültig fixiert sind die Vorgaben der ÖPNV-Finanzierungsreform deren erste Stufe voraussichtlich zum 01.01.2018 greifen wird. Es geht um landesweit rund 200 Mio. € sog. „§ 45a - Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr“ die bisher direkt den Verkehrsunternehmen zufließen und die künftig über die Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise) EU-Rechtskonform verteilt werden sollen. Für Tarifmaßnahmen erfolgt dies in Form einer „Allgemeinen Vorschrift“ die als Satzung von den Landkreisen oder einem für diese Aufgabe gebildeten Zweckverband erlassen werden muss (im Laufe des Jahres 2017). Für die restlichen Mittel, die für Verkehrsleistungen eingesetzt werden müssen, bleibt nur ein eng

begrenzt Instrumentarium dessen Schwerpunkt sog. „Öffentlichen Dienstleistungsaufträge“ an die Unternehmen sein werden.

Neben den vorbereitenden Arbeiten für die Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform die 2017 voraussichtlich nur personelle Aufwendungen, Planungs- und Beratungskosten sowie Kosten für öffentliche Bekanntmachungen verursachen werden, sind völlig neue Förderaufgaben des Landkreises 2017 nicht vorgesehen. Die nachfolgend dargestellten Fördermaßnahmen werden fortgesetzt und weiterentwickelt. Wie bereits in den Vorjahren sind die bei den einzelnen Förderbereichen genannten Beträge gegenseitig deckungsfähig, um bei veränderten Rahmenbedingungen auf die Entwicklungen reagieren zu können.

Die Ansätze beziehen sich jeweils auf die vom Landkreis zu finanzierenden (Anteils-)Kosten. Evtl. gegenzurechnende Mitfinanzierungsbeiträge oder Entlastungsfaktoren sind in der Regel bereits berücksichtigt (siehe auch Erläuterungen zu den einzelnen Bereichen).

Das Gesamtvolumen, einschl. der Ansätze für die Infrastruktur im Finanzhaushalt, hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Das EFM Projekt im Finanzhaushalt ist aber bereits durch übertragene Haushaltsreste finanziert.

3.3 Schienenverkehr

3.3.1 Maßnahmen

a) Beteiligung an der „Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH“ (BOB)	--
b) Bestellte Leistungen Norderweiterung BOB (Linienförderung)	39.700,-- €
c) Elektrifizierung Südbahn	--
d) Erhalt der Schieneninfrastruktur (Altshausen-Pfullendorf; Rossberg-Bad Wurzach)	11.200,-- €
Summe	50.900,-- €

3.3.2 Erläuterungen

Zu a) + b) Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Der Kreistag hatte am 18.04.1992 dem Beitritt des Landkreises Ravensburg als Gesellschafter der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH mit einem Anteil von 17,5 % und der entsprechenden Übernahme des Verlustausgleichs zugestimmt. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt derzeit rd. 127.000 €. Hieran ist der Landkreis mit rd. 22.250 € beteiligt. Die bisherige GmbH wurde Ende 2001 durch Formwechsel in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt (Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG). Komplementärin ist die Bodensee-Oberschwaben-Bahn Verwaltungs-GmbH. Die Stammeinlage beträgt 30.000 €. Der entsprechende Anteil des Landkreises beläuft sich auf 5.250 €.

Nach der Vorausschau wird für das im Geschäftsjahr 2016/17 ein positives Ergebnis prognostiziert, dessen Höhe noch nicht abgeschätzt werden kann.

Die Verkehrsleistung auf dem Teilstück Ravensburg-Aulendorf wird über vertragliche Vereinbarungen kommunal mitfinanziert. Die fortgeschriebene Ausgleichsleistung beträgt rund 207.000 € (Prognose). Der Landkreis trägt hiervon 20 %. Aufgrund der positiven Finanzierungsentwicklung waren die Verträge mit Wirkung ab 2011 modifiziert und bis einschließlich 2016 verlängert worden. Die Aufwendungen für die Vertragspartner hatten sich dadurch fast halbiert. Eine über 2016 hinausgehende Verlängerung zu den bisherigen Konditionen mit einer Laufzeit bis Ende des Jahres 2023 bzw. der Umsetzung der Südbahnelektrifizierung wurde inzwischen von allen Vertragspartnern beschlossen.

Zu c) Elektrifizierung Südbahn / Interessenverband

Der Landkreis Ravensburg hat sich mit anderen Landkreisen, Städten und Gemeinden, den zwei Regionalverbänden und den IHKn zu einem Interessenverband Südbahn zusammengeschlossen. Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen, haben die Mitglieder des Interessenverbandes die ersten Planungsphasen mit einem Volumen von rd. 1,2 Mio. Euro vorfinanziert. Für die restlichen Planungskosten geht das Land in Vorleistung. In diesem Zusammenhang hat sich der Landkreis als Mitglied des Interessenver-

bandes verpflichtet, sich nach der Fertigstellung der Maßnahme mit einem Anteilsbetrag von maximal 380.552 € an den Planungskosten zu beteiligen, die das Land ggf. nicht zurückerhält. Konkrete Vereinbarungen wurden jedoch nicht abgeschlossen.

Dem an den Interessenverband herangetragenen Wunsch des Landes, die bisher vorfinanzierten Planungsleistungen in einen Zuschuss zu Gunsten des Landes umzuwandeln hatte der Kreistag am 17.12.2015 mit der Erwartung zugestimmt, dass damit keine weitere Mitfinanzierungsforderungen gestellt werden.

zu d) Erhalt der Schienenverkehrsinfrastruktur

Zur Unterstützung der Wiederinbetriebnahme der Güterverkehrsstrecke Rossberg-Bad Wurzach war 2004 mit der Stadt Bad Wurzach ein über 10 Jahre laufender öffentlich-rechtlicher Vertrag über einen jährlichen Pauschalausgleich in Höhe von 11.400 € abgeschlossen worden. Dieser Vertrag ist zum 31.12.2014 ausgelaufen. Am 13.10.2015 hat der Verwaltungsausschuss zugestimmt, einen Pauschalausgleich in Höhe von 8.200 € auch für weitere fünf Jahre (ab 2015) zu gewähren.

Seit 2006 ist der Landkreis auch Mitglied einer Interessengemeinschaft, die sich den Erhalt und die Wiederinbetriebnahme der Strecke Altshausen-Pfullendorf zum Ziel gesetzt hat. Weitere Mitglieder sind hier der Landkreis Sigmaringen, die an der Strecke liegenden Kommunen sowie einige Gewerbebetriebe. Seit Juli 2009 ist die Strecke wieder als „öffentliche Infrastruktur“ eingestuft. Ziel der IG ist es, längerfristig wieder Güterverkehrsleistungen auf die Strecke zu bringen und auch, zumindest zeitweise, wieder Personenzugfahrten zu erhalten. Letzteres ist inzwischen auch gelungen. Die Tätigkeit der Interessengemeinschaft war zunächst bis 2015 abgesichert. Die Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen haben die bisher gepachtete Strecke im Mai 2015 gekauft. Dadurch wurde ein Status erreicht, der eine Bezuschussung für bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen aus Landesmitteln ermöglicht. Dennoch wird auch in den nächsten Jahren die Beibehaltung der Interessengemeinschaft und deren finanzielle Unterstützung notwendig bleiben. Da inzwischen nicht mehr alle beteiligten Firmen Beiträge in bisheriger Höhe leisten, wurde der bisherige Beitrag der Landkreise Sigmaringen und Ravensburg für weitere fünf Jahre von 2000 €/a auf je 3.000 €/a angehoben.

3.4 Angebotsverbesserung / Linienförderung

3.4.1 Maßnahmen

a. Fortführung der bisherigen Förderung (Busverkehr)	--
b. Neue Linienförderung im Jahr 2015 (Zusatzkurse Busverkehr)	10.000,-- €
c. Schienenverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Ziffer 3.3.1.b.	--
Summe	10.000,-- €

3.4.2 Erläuterungen

zu a. Fortführung der bisherigen Linienförderung:

Der Landkreis hatte im Jahr 2003 bis dahin unterschiedliche Bezuschussungsregelungen zusammengefasst und übernimmt bei umfassenden Neukonzeptionen auf Regionallinien innerhalb des Landkreises oder bei kleineren Stadtverkehren (ohne Querverbundsfinanzierung) für einen Zeitraum von 2 Jahren 50 % der zusätzlichen Kosten (i. d. R. max. 50.000 €/Jahr). Dieser Betrag wird bei einer Fortsetzung der Förderung im 3. Jahr auf 30 % und im 4. Jahr auf 20 % zurückgefahren. Die Kofinanzierung erfolgt durch die Kommunen.

Bei besonders umfangreichen und kostenintensiven Maßnahmen (Modell-/ Pilotprojekte), sind im Einzelfall auch Abweichungen möglich. Konkret war dies bei der Modellphase des „RegioBus Isny-Umland“ der Fall, die 2005 ausgelaufen ist.

Zuletzt wurde seit 2012 die Neukonzeption des Stadtverkehrs Leutkirch bezuschusst. Zum Fahrplanwechsel 2013 wurde in Bad Waldsee ein überplantes, neues Stadtbuskonzept umgesetzt, für das die Stadt ebenfalls einen Zuschuss erhielt. Diese Förderungen sind 2016 ausgelaufen.

zu b. Neue Linienförderung im Jahr 2016

Neue Maßnahmen sind noch nicht absehbar. Durch die seit dem Jahr 2009 als direktes Recht geltende EU-Verordnung 1370 haben sich die Rahmenbedingungen und Verfahren hinsichtlich des Einsatzes öffentlicher Mittel verändert. Zuschüsse der öffentlichen Hand für Verkehrsleistungen können zur Gemeinwirtschaftlichkeit bisher von den Unternehmen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehre, mit der (späteren) Folge von Ausschreibungen, führen. Daher wird die Bezuschussungsmöglichkeit von den Unternehmen seit einigen Jahren eher zurückhaltend gesehen.

Allerdings wird die bisher aufgeschobene ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes hier ab 2018 voraussichtlich andere Rahmenbedingungen schaffen. Da künftig die Verteilung von ÖPNV-Finanzierungsmitteln kommunalisiert wird und die Landkreise als zuständige Aufgabenträger diese, bisher den Verkehrsunternehmen direkt zufließenden, Mittel europarechtskonform verteilen müssen, bleibt für Verkehrsleistungen in den vielen Fällen voraussichtlich nur das Instrument des Dienstleistungsauftrags mit der Folge einer Gemeinwirtschaftlichkeit von Verkehren.

Da es hier um Finanzierungsmittel in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro gehen kann, wird dieser Teil der ÖPNV-Förderung ab 2018 eine völlig neue Dimension bekommen, die mittel – bis langfristig auch dazu führen kann, dass verstärkt Finanzmittel des Landkreises in Verkehrsleistungen fließen müssen. Auch werden neue Regelungen für die Verteilung erforderlich.

zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen zu Ziffer 3.3.1. – b.)

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsystem

3.5.1 Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	280.550,-- €
b)	Zuschüsse zu Sondertarifen	--
c)	Fahrrad in Bus + Zug (Ausgleich für kostenlose Mitnahme)	5.900,-- €
d)	<i>Ausgleich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen - siehe Ziffer 3.8</i>	--
Summe		286.450,-- €

3.5.2 Erläuterungen

Allgemeines

Mit Einführung des Verbundes im Jahr 2004 wurden die meisten der früher angebotenen und vom Landkreis (mit-) finanzierten Fahrpreisvergünstigungen durch Verbundangebote abgelöst bzw. modifiziert.

Zu a) Jahresabo

Bei den Jahres-Abos im Regionalverkehr hatte der Landkreis bis zum Verbundbeginn zusätzlich zu dem vom Verkehrsunternehmen angebotenen Nachlass von zwei Monatskarten zwei weitere Monatskarten auf seine Kosten als Fördermaßnahme übernommen („Umweltabo“). Der Fahrgast musste praktisch nur 8 Monate bezahlen (12 für 8). Das Standard-Angebot des Verbundes für Abos ist seit 2014 12 für 10.

Zwar wurden durch den Verbundtarif viele Fahrpreise günstiger, ohne weitere Zuschüsse des Landkreises wären die Jahreskosten für die überwiegend von Berufspendlern genutzten Abos z. T. wesentlich teurer geworden. Daher wurde eine zusätzliche Bezuschussung zum Standardangebot des Verbundes durch

den Landkreis Ravensburg fortgeführt, ebenso im Bodenseekreis. Für die Jahres-Abos des Verbundes wurden unter Einrechnung eines zusätzlichen Landkreiszuschusses für die einzelnen Zonen Preise festgelegt, die überdurchschnittliche Preissteigerungen verhindert haben. Die vom Landkreis zu übernehmenden Anteilsbeträge liegen in einer Größenordnung, die ca. 1 - 1,5 Monatskarten entsprechen und werden in der Summe für das Folgejahr jeweils geschätzt. Für 2017 wurden in den voraussichtlich anfallenden Betrag eine Fahrpreiserhöhung von 1,0 % und eine weitere Zunahme eingerechnet.

Zu b) Sondertarife

Durch die Verbundeinführung zunächst nicht tangiert war der Zuschuss zum Angebot „Kinderbegleitticket“ in der Kernzone des Stadtbus Ravensburg Weingarten (50%). Dieses, auch von den Kommunen mitfinanzierte, familienfreundliche Angebot wurde auf Beschluss der Stadtbus-Gesellschafterversammlung zum 31.12.2014 eingestellt.

Zu c) Fahrrad in Bus und Zug

Das kostenlose Mitnahmeangebot für Fahrräder in Bussen an Wochenenden und Feiertagen wurde im Landkreis Ravensburg in den 80er Jahren eingeführt und gilt in der Zeit von April bis Oktober auf 3 Buslinien. Im Rahmen des Modellprojekts Isny-Umland war die Fahrradbeförderung dort auf die Wochenendkurse (Linien in Baden-Württemberg) ausgedehnt worden. Seit 1992 gibt es dieses kostenlose Angebot auch auf den meisten Schienenstrecken im Landkreis (Pauschalabgeltung für die ganzjährige Mitnahmemöglichkeit). Durch die kooperationsbedingte Ausweitung des Verbundgebietes durch zusätzliche Tarifstellen ist die kostenlose Fahrradbeförderung seit 2009 bis Bad Saulgau ausgedehnt. Auch die Sonderfahrten auf den Schienenstrecken bis Pfullendorf und Bad Wurzach (Radexpress Oberschwaben) sind in die kostenlose Mitnahme einbezogen.

Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages zwischen Land und DB/RAB ist für alle Schienenstrecken die kostenlose Fahrradmitnahme ab 2017 (werktags jeweils ab 09:00 Uhr) vorgesehen. Bei einer Umsetzung wäre die Bezuschussung durch den Landkreis hinfällig. Ob ggf. für die Zeit vor 09:00 Uhr noch eine, vom Landkreis weiterhin bezuschusste Mitnahme vom Land gewünscht und umsetzbar wäre oder andere Lösungen gefunden werden, ist noch offen. Deshalb wird der Zuschussbetrag noch weiterhin vorgesehen.

Zu d) Verbundbedingte Belastungen / Verbundkooperationen

Bei den verbundbedingten Belastungen und den Aufwendungen für Verbundkooperationen handelt es sich um Durchtarifizierungsverluste und Harmonisierungsverluste im Tarifbereich, welche den Unternehmen auf der Basis komplexer Vertragswerke ausgeglichen werden. Siehe hierzu Ziffer 3.8.

3.6 Infrastrukturförderung

3.6.1 Maßnahmen

a) Wartehäuschen, Fahrradabstellanlagen, Haltestellenausstattung, Fahrradanhänger Bus etc.	25.000,-- €
b) <i>Erhalt Schieneninfrastruktur</i> - siehe Ziffer 3.3.1	-
c) <i>Verbundbedingte Infrastruktur</i> -siehe Ziffer 3.8.1	-
Summe	25.000,-- €

3.6.2 Erläuterungen

Zu a) Die Mitfinanzierung von Infrastruktureinrichtungen mit dem Schwerpunkt Wartehäuschen war ab dem Jahr 1983 eine der ersten finanziellen Fördermaßnahmen des Landkreises. Es handelt sich um eine Anteilsfinanzierung (40 %) mit Höchstbeträgen. 1994 bis 1997 waren auch kleinere Haltestelleneinrichtungen und Fahrradabstellanlagen vom Land Baden-Württemberg (GVFG) finanziell gefördert worden. Da eine Landesförderung für solche Vorhaben i. d. R. nicht mehr in Betracht kommt bzw. hohe Bagatellgrenzen bestehen, ist nach wie vor eine Nachfrage nach einer Bezuschussung durch den Landkreis vorhanden, die sich im Zusammenhang mit dem barrierefreien Umbau von Haltestellen wieder erhöhen kann.

Im Rahmen der Bemühungen, die Freizeitnutzung des Busverkehrs attraktiver zu machen ist seit Mai 2015 auf der Strecke Ravensburg-Wangen-Isny an bestimmten Tagen ein Bus mit Fahrradanhänger (20 Räder) eingesetzt. Der Landkreis hatte die Investitionskosten dieses Modellversuchs bezuschusst. Eine Bezuschussung weiterer Einrichtungen zur Fahrradbeförderung auf hierfür geeigneten Strecken ist grundsätzlich möglich.

Ob im Rahmen der derzeit laufenden Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zum Thema „Barrierefreiheit“ auch neue Fördertatbestände zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen ab 2018 eingeführt und die Förderbedingungen entsprechend modifiziert werden, ist derzeit noch offen und müsste von den Kreisgremien in Zusammenhang mit der Teilfortschreibung beschlossen werden.

3.7 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten

3.7.1 Maßnahmen

a) Faltblätter / Broschüren, Zuschüsse zu Sonderfahrplänen /-aktionen	6.000,-- €
b) Planungskosten, (Mit-)Finanzierung von Gutachterkosten/Planungskosten, Studien, Projekten, Erhebungen, Hilfsmittel etc.	30.000,-- €
c) Vorfinanzierung Planungskosten Südbahn – siehe Ziffer 3.3.1 c.)	--
Summe	36.000,-- €

3.7.2 Erläuterungen

Allgemeines

Die breite Palette verschiedenster Veröffentlichungen und Werbemaßnahmen des Landkreises Ravensburg zur Förderung von ÖPNV und SPNV ist seit 2004 durch entsprechende oder ähnliche Produkte des Verbundes ersetzt.

Zu a) Faltblätter/Sonderfahrpläne/-aktionen

Es ist hier nur noch ein relativ geringer Ansatz für Sonderprojekte und Beteiligungsfinanzierungen notwendig. Wie bisher werden Marketingmaßnahmen für touristische Sonderfahrten (Radexpress Oberschwaben) auf den Schienenstrecken Aulendorf - Bad Wurzach und Aulendorf – Pfullendorf und der bodo-Erlebnistag unterstützt.

Sofern Bürgerbusprojekte von Vereinen oder sonstigen Institutionen als echte ÖPNV-Ergänzung installiert werden, können auch abgestimmte Marketingmaßnahmen bezuschusst werden.

Zu b) Planungskosten/Projekte/Hilfsmittel

Im Zusammenhang mit Verbundkooperationen/-erweiterungen, sowie sonstigen Gemeinschaftsprojekten kann es zu weiteren notwendigen Untersuchungen/Erhebungen/Gutachten oder sonstigen Vorlaufkosten kommen, an denen sich der Landkreis bisher mit bis zu 50 % beteiligt hat. Absehbare Projekte mit einem möglichen Aufwand an Planungs-/Gutachterkosten sind die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans und Rechtsberatungskosten zur Umsetzung ÖPNV-Finanzierungsreform. Auch können Anteilskosten für die Beschaffung von Fahrplanauskunftsprogrammen bei Verbund (DIVA4) anfallen.

3.8 Verbundfinanzierung

3.8.1 Maßnahmen

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	270.000,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilskosten)	284.000,-- €
c) Verbundinfrastruktur (eTicket)	--
<i>Finanzhaushalt (nachrichtlich): EFM Rate 2017, HHR 790.000 €</i>	

Summe**554.000,-- €**

3.8.2 Erläuterungen

Zu a) Verbundbedingte Belastungen (einschl. Kooperationen)

Die durch den Verbund entstehenden Belastungen (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) in testierter Höhe von 2.505 TEUR werden von den beiden Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis sowie vom Land getragen. Mit dem Land wurde ein Vertrag über die Verbundförderung geschlossen, der diese zunächst bis zum Jahr 2007 regelte und dann um 3 Jahre verlängert wurde. Seit 2011 gilt eine neue Vereinbarung mit einer sich verringern den Basisförderung und einem leistungsbezogenen Förderbestandteil der u. a. die Fahrgastentwicklung mit einbezieht. Tendenziell werden die Landeszuschüsse eher zurückgehen.

Den für den Landkreis verbleibenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten in Höhe von insgesamt rd. 949 TEUR werden nach den Verträgen zur Übernahme verbundbedingter Belastungen Entlastungswirkungen aus höheren Zuweisungen an die Verkehrsunternehmen aus § 45a PBefG in der Größenordnung von insgesamt ca. 679 TEUR gegen gerechnet. Eine seit 2010 wirksame Kürzung des Ausgleichs für verbundbedingte Belastungen, die durch eine vertraglich vorgesehene Beteiligung der Landkreise am Verbunderfolg ausgelöst wurde, ist seit 2013 durch absehbare negative Entwicklungen wieder rückgängig gemacht worden und der Ausgleichsbetrag der Landkreise wurde auf den ursprünglichen Stand zurückgeführt.

Inzwischen ist durch eine günstigere Kostenentwicklung erneut ein positives Verbundergebnis eingetreten, das zu geringeren Tarifierungsraten beim Verbundtarif, für Angebotsverbesserungen, sowie künftige Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden/-landkreisen genutzt werden soll. Diese Maßnahmen dienen der Zielerreichung des Nahverkehrsplans und stellen somit auch eine Partizipation der Aufgabenträger am Verbunderfolg sicher.

Offen ist derzeit, wie sich die mögliche Umsetzung der geplanten ÖPNV-Finanzierungsreform ab 2018 auswirken wird. Da der bisherige Ausgleich für den Ausbildungsverkehr (§45a PBefG) neue Rahmenbedingungen erhält, müssen Ersatzlösungen für die bisherige Abführung des Verbundzuschlags an die Landkreise gefunden werden.

Seit Anfang 2009 ist das erste Projekt einer Kooperation mit den Nachbarverbänden naldo und DING umgesetzt. Die auf den Landkreis Ravensburg entfallenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, wurden rechnerisch ermittelt. Bei Gegenrechnung eines zusätzlichen Verbundzuschlags (§ 45a PBefG) verbleiben rd. 90.800 € als notwendiger Ausgleich. Seit 2012 ist eine Kooperationslösung für den Raum Bad-Wurzach-Biberach hinzugekommen, die netto ca. 3.860 € an zusätzlichen Aufwendungen verursacht. Diese Beträge sind in der oben genannten Gesamtsumme (949 TEUR) enthalten. Durch eine ebenfalls bestehende Kooperation mit dem VHB-Verbund entstehen für den Landkreis Ravensburg bisher keine Kosten. Wie bereits dargestellt, sollen Kosten künftiger Kooperationen über den Verbund finanziert werden. 2017 wird dies voraussichtlich die Integration von Bad-Schussenried in den bodo-Verbund, sowie die Einbeziehung von Aulendorf in naldo sein.

Für die Vollintegration des Landkreises Lindau in den Verbund ab 01.01.2018 werden voraussichtlich im November/Dezember 2016 die notwendigen Beschlüsse in den Gremien des Landkreises Lindau gefasst. 2017 sind hierfür keine gesonderten zusätzlichen Aufwendungen veranschlagt. Anteilskosten des Landkreises Ravensburg für Verbundaufwendungen, Beratungen u.a. sind bei bestehenden Ansätzen ggf. mitberücksichtigt. Eine evtl. Aufstockung des Stammkapitals durch eine veränderte Gesellschaftsstruktur wird nach derzeitigem Stand voraussichtlich in unwesentlicher Höhe notwendig werden.

Zu b) Verbundorganisation

Nach der Gründung der Verbundgesellschaft im Februar 2003 war die Gesellschaft zunächst von nebenamtlichen Gründungsgeschäftsführern geführt worden. Seit 01.06.2003 ist ein hauptamtlicher Geschäftsführer eingestellt. Derzeit sind 9 Personen direkt für die Gesellschaft tätig (8 Vollzeit, 1 geringfügig Beschäftigte). Sonstige Leistungen werden eingekauft. Nach dem Entwurf des Wirtschaftsplans 2017 werden die anteiligen Aufwendungen für die Verbundorganisation voraussichtlich auf ca. 277.000 € ansteigen. Die zusätzlichen Kosten werden hauptsächlich durch das EFM-Projekt verursacht, dessen Betrieb der Zentralsysteme durch bodo übernommen wird.

Im Ansatz sind auch 7.000 € für anteilige Finanzierung von Softwarebeschaffung und eine evtl. Aufstockung des Stammkapitals (+2500 €) enthalten.

zu c) Verbundinfrastruktur (Elektronisches Ticket; Gästekarte)

Im Rahmen des 3. Innovationsprogramms des Landes hatte sich der Verkehrsverbund zusammen mit den angrenzenden Verbänden naldo, DING und dem Heidenheimer Tarifverbund (HTV) mit einem gemeinsamen Projektvorschlag für das elektronische Fahrgeldmanagement (EFM) beteiligt. Für das auf 4 Jahre angelegte Projekt hatte allerdings nur bodo und HTV eine konkrete Förderzusage für einen Zuschuss von 50 % (Kostenvolumen 4,15 Mio. Euro) erhalten. Unter Anlegung gleicher Maßstäbe der Finanzierung verbundbedingter Infrastruktur wie bei der Verbundgründung (bis 50 % der durch Landeszuschüsse nicht abgedeckten Kosten = ca. 25 % der Gesamtkosten) hatte der Landkreis 2010 für anteilige Gesamtkosten in Höhe von ca. 600.000 € einen Teilbetrag für verbundbedingte Infrastruktur im Finanzhaushalt eingeplant. Leider waren die Bemühungen der anderen Verbände für das Gemeinschaftsprojekt entsprechende Zuschüsse von Bund und Land zu erhalten erfolglos. Nachdem das Land seine Zustimmung erteilt hatte, wurde dann 2012 geprüft, das Projekt beschränkt auf das bodo-Gebiet umzusetzen. Durch den Verlust von Synergieeffekten und der Notwendigkeit, auch für verbundüberschreitende Linien technische Lösungen zu finden, haben sich allerdings erheblich höhere Kostengrößen als ursprünglich geplant ergeben. Um ein Scheitern des Projekts zu verhindern, wurde in der zweiten Jahreshälfte 2013 eine neue eTicket-Strategie mit einem weitergehenden technischen Standard entwickelt. Kernpunkt ist das eVerbundsystem CICO (check in – check out) das in Baden-Württemberg bisher in zwei Gebieten (Heilbronn/Schwäbisch Hall) im Einsatz ist. Dieses, auch auf Nachbarräume erweiterbare System lässt z. B. auch für das touristische Projekt „Gästekarte“ (kostenlose Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste) eine technische Variante zu, die u. a. genaue Kostenermittlungen als Kalkulationsgrundlage ermöglicht. Auch die noch ausstehenden Kooperationsprojekte und die geplante Integration des Landkreises Lindau werden durch diese technische Ausstattung unterstützt.

Durch den veränderten technischen Standard hatte die Kostenschätzung für dieses System für den Landkreis Ravensburg voraussichtliche Gesamtkosten von 790.000 € ergeben, die dann auch als möglicher Höchstbetrag einer Landkreisförderung festgesetzt wurden. Durch ein Verfahren vor der Vergabekammer hatte sich das Projekt nochmals verzögert, die Aufträge für die verschiedenen Lose sind aber inzwischen erteilt und die Beschaffungen laufen.

Der Anteil des Landkreises war in den letzten Jahren in Raten veranschlagt worden, die jeweils als Haushaltsreste übertragen wurden/werden. Der Betrag in Höhe von 790.000 € wird 2017 voraussichtlich vollständig abfließen. Das Projekt wird insgesamt teurer als veranschlagt, durch die Deckelung des Zuschussbetrages ergeben sich dadurch niedrigere Fördersätze als die ursprünglich vorgesehenen 25 %.

3.9 Schülerbeförderung

3.9.1 Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich-	ca. 1,62 Mio. €
-----------------	-----------------

3.9.2 Erläuterungen

Bei der Schülerbeförderung findet keine vorhabensbezogene Bezuschussung statt. Der Landkreis trägt das Defizit, das nach Abzug der Eigenbeteiligung der Schüler, der Zuweisung des Landes und weiterer Ausgleichszahlungen, z. B. im Rahmen eines interkommunalen Lastenausgleiches nach dem FAG, verbleibt.

Obwohl es sich um keine direkt zuzuordnende ÖPNV-Förderung handelt, wird der voraussichtliche Defizitbetrag aufgrund der starken Verknüpfungen zwischen der Schülerbeförderung und dem ÖPNV nachrichtlich aufgeführt. Der Betrag ist aber nicht Bestandteil der Beschlussfassung über das Förderkonzept.

3.10 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren

Produktgruppe Verkehrsbetriebe/ÖPNV

- Schienenverkehr	(51.600 €)	50.900 €
- Angebotsverbesserung / Linienförderung	(30.500 €)	10.000 €
- Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsystem	(275.400€)	286.450 €
- Infrastrukturförderung	(31.000 €)	25.000 €
- Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(46.000 €)	36.000 €
- Verbundfinanzierung	(490.000 €)	525.000 €

() = Vorjahr **Summe** **(924.500 €)** **933.350 €**

Finanzhaushalt (Verbundinfrastruktur) **(790.000 €)** **790.000 € ***

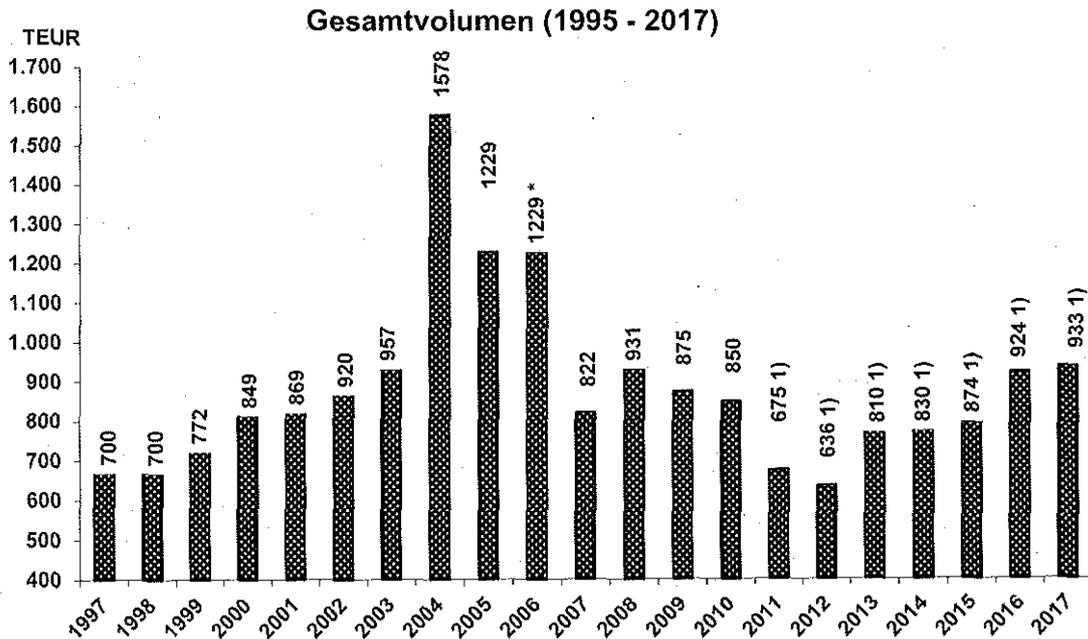
Gesamtaufwendungen **(1.714.500 €)** **1.723.350 € ***

Voraussichtliche Zuweisung des Landes nach § 28 FAG
an den Landkreis (ÖPNV-Förderung) **(586.000 €)** **586.000 €**

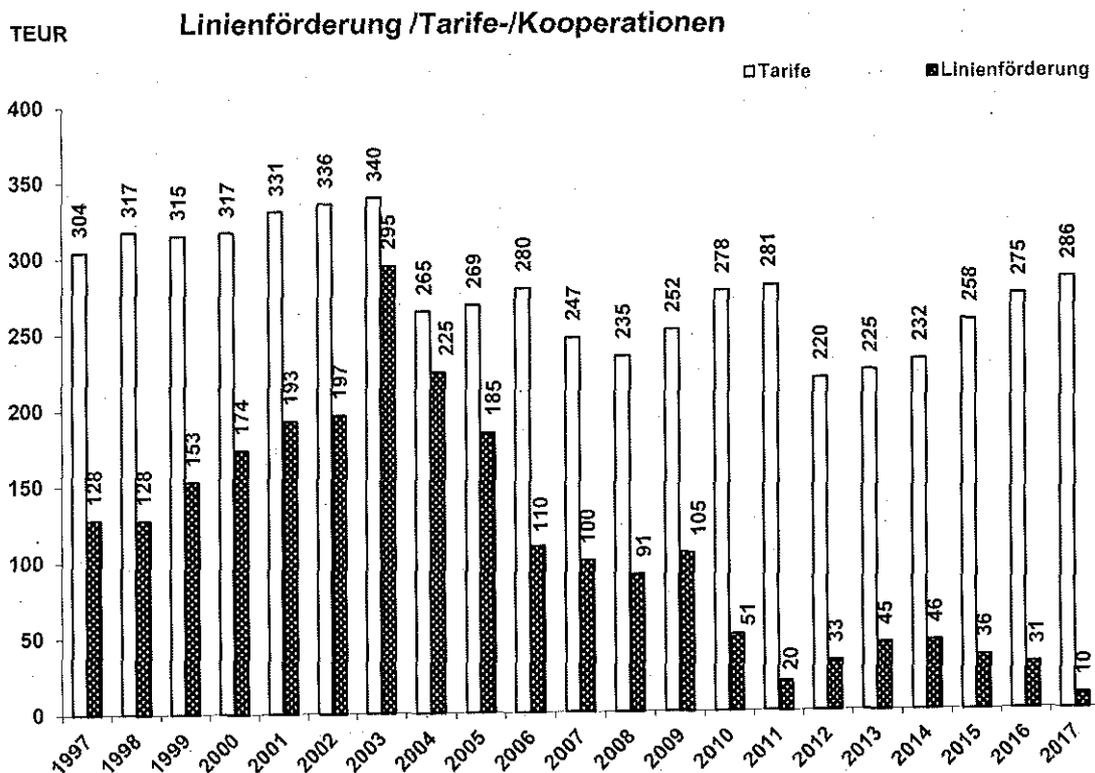
* Übertrag der Raten aus den Vorjahren in Höhe von 790.000 € (Haushaltsreste)

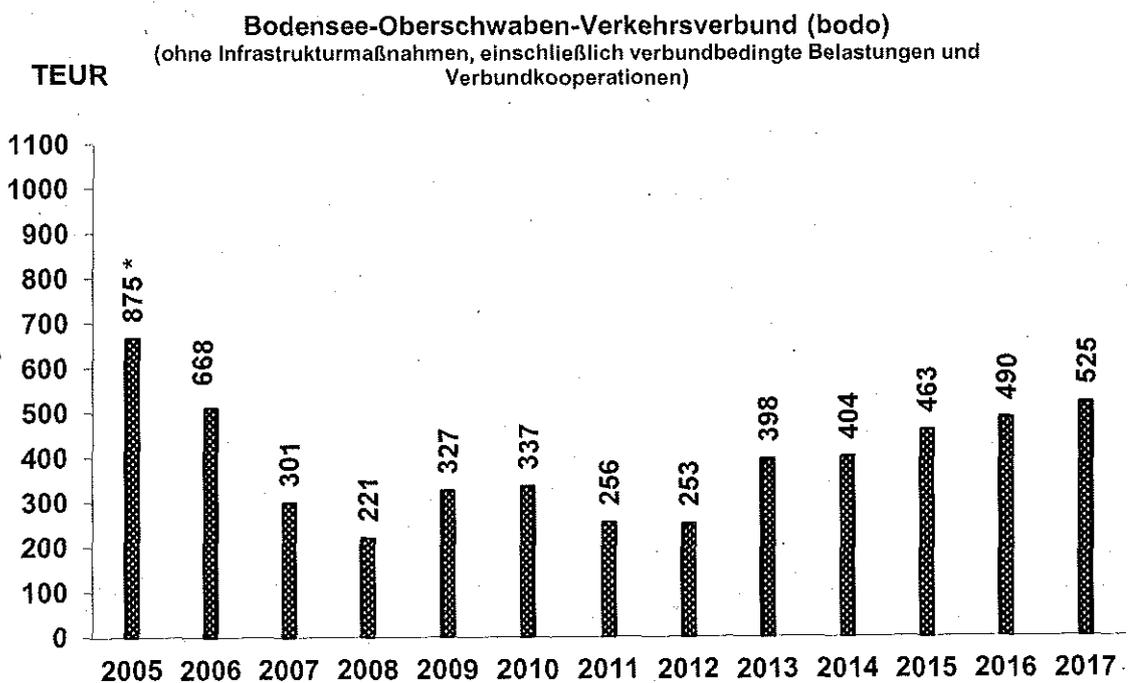
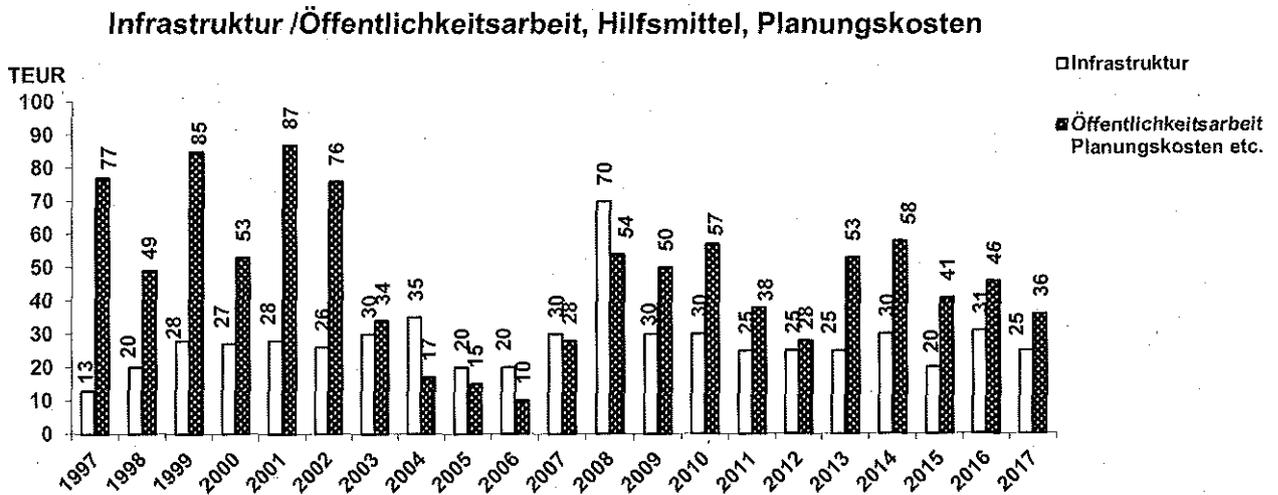
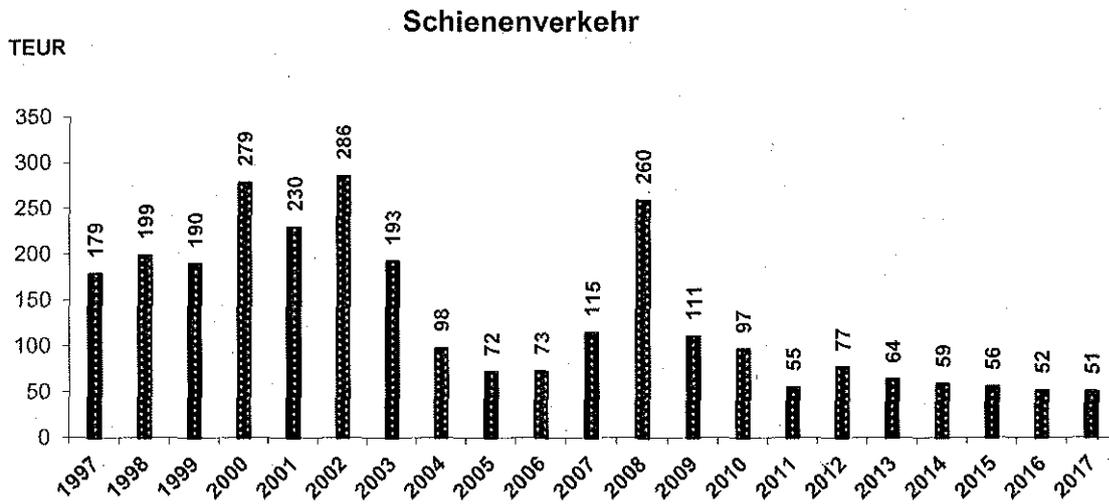
Ein ausführlicher Vergleich der Gesamt- und Teilförderungen ist auf den Folgeseiten dargestellt.

Übersicht über die jährlichen Förderansätze (ohne Ansätze für Investitionen im Vermögenshaushalt/Finanzhaushalt)



* Hier ist eine Zwischenfinanzierung zeitversetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen enthalten.
1) Zusätzliche Ansätze im Finanzhaushalt





* Einschließlich Zwischenfinanzierung zeitlich versetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen

4 Zielplanung für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

4.1 Vorbemerkungen

Für den aktuellen Nahverkehrsplan erfolgt seit 2016 eine Teilfortschreibung zum Thema „Barrierefreiheit“. Eine Gesamtfortschreibung wird wegen der Unsicherheiten bezüglich der (finanziellen) Rahmenbedingungen (u. a. ÖPNV-Finanzierungsreform) vorläufig aufgeschoben. Die sonstigen Zielsetzungen sind noch weitgehend aktuell und werden weiter verfolgt.

Die folgende Zielplanung bezieht sich auf die Umsetzungszeiträume der im Nahverkehrsplan aufgeführten Zielsetzungen in vereinfachter und übersichtlicher Form.

Es gibt Ziele, die sich in einer absehbaren Zeitspanne umsetzen lassen und Ziele die während des gesamten Zeitraums bis 2016 und darüber hinaus permanent weiterverfolgt werden müssen. Die Planung listet nicht alle im Nahverkehrsplan genannten Einzelziele auf. Sie sind zum Teil mit Oberbegriffen oder einer allgemeinen Beschreibung zusammengefasst. Dies gilt auch für das Schwerpunktthema „Fahrtenangebot“. Zielsetzung ist hier, zu einer auf Funktionen basierenden Netzgestaltung zu kommen bei der eine verbesserte Vernetzung und Verknüpfung, ein anzustrebender Bedienungsstandard unter Einbeziehung alternativer Bedienungsformen, sowie auch geeignete Vorschläge aus der Vorbereitungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden sollen.

In den Folgejahren werden dann auch die umgesetzten Maßnahmen zu den wichtigsten Zielsetzungen entsprechend aufgelistet. Die im Nahverkehrsplan aufgeführten allgemeinen Zielsetzungen und Beschreibungen zur Gesamtentwicklung (z. B. Demographie, Barrierefreiheit, Umwelt- und Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Schülerbeförderung) werden zum Teil bei den speziellen Themen zum Verkehrsangebot konkreter aufgegriffen. Die folgende Darstellung enthält aus diesem Bereich daher nur einzelne ausgewählte Einzelpunkte.

Die sich aus den Zielsetzungen ergebenden Maßnahmen werden von den Verkehrsunternehmen, von den Kommunen und vom Landkreis als Aufgabenträger direkt oder in Form einer (Mit)-Finanzierung, sowie vom Verkehrsverbund bodo umgesetzt.

4.2 Zielplanung

1. Fahrtenangebot

- Bildung eines Arbeitskreises als Planungsinstrument (Bearbeitung in Verkehrsräumen)
- Verbesserung Bedienungsstandards (zusätzl. Fahrten, Vertaktung, Verknüpfung)
- Alternative Bedienungsformen
 - verbundeinheitliches Konzept
 - modellhafte Umsetzung in Teilbereichen
 - permanente Weiterentwicklung

2. Tarif

- Weiterentwicklung der tariflichen Angebote/Bestimmungen
 - Kooperationslösungen mit Nachbarverbänden/-landkreisen Raum Bad Wurzach-Biberach
 - HVB/Schiffahrt
 - Landkreis Lindau
 - Weitere
- Elektronisches Fahrgeldmanagement eTicket

3. Barrierefreiheit

- Teilfortschreibung

4. Fahrzeugausstattung

- Umweltfreundliche Fahrzeuge
- Berücksichtigung von Belangen mobilitätseingeschränkter Personen
- Fahrgastinformation entsprechend den beschriebenen Anforderungen

5. Haltestellen

- Prüfung zusätzlich notwendiger Haltestellen
- Ergänzung notwendiger Infrastruktur
- Nach Möglichkeit barrierefreier Ausbau neuer Haltestellen
- Instandhaltung und Weiterentwicklung der vereinheitlichten Haltestellenausstattung mit allen Elementen einer aktuellen Fahrgastinformation

6. Kundenorientierung

- Gründung eines Fahrgastbeirats beim Verkehrsverbund
- Verbesserung des Fahrgastservice (wie beschrieben)

7. Fahrgastinformation + Marketing

- Weiterentwicklung der elektronischen Informationsmedien
- Weiterentwicklung von Werbe- und Marketingmaßnahmen

8. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

- vertriebliche Zusammenarbeit, unternehmensübergreifende Planungsprozesse und Projekte
- einheitliche und unternehmensübergreifende Serviceangebote z. B. Aufbau von Servicecentern/Mobilitätszentralen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1. Fahrtenangebot	→						
• Bildung eines Arbeitskreises als Planungsinstrument (Bearbeitung in Verkehrsräumen)	→						
• Verbesserung Bedienungsstandards (zusätzl. Fahrten, Vertaktung, Verknüpfung)	→						
• Alternative Bedienungsformen							
- verbundeinheitliches Konzept							
- modellhafte Umsetzung in Teilbereichen		→	→				
- permanente Weiterentwicklung					→	→	
2. Tarif							
• Weiterentwicklung der tariflichen Angebote/Bestimmungen							
- Kooperationslösungen mit Nachbarverbänden/-landkreisen Raum Bad Wurzach-Biberach	→						
- HVB/Schiffahrt							
- Landkreis Lindau				→	→		
- Weitere							
• Elektronisches Fahrgeldmanagement eTicket							
3. Barrierefreiheit							
• Teilfortschreibung						→	
4. Fahrzeugausstattung							
• Umweltfreundliche Fahrzeuge							
• Berücksichtigung von Belangen mobilitätseingeschränkter Personen							
• Fahrgastinformation entsprechend den beschriebenen Anforderungen							
5. Haltestellen							
• Prüfung zusätzlich notwendiger Haltestellen							
• Ergänzung notwendiger Infrastruktur							
• Nach Möglichkeit barrierefreier Ausbau neuer Haltestellen							
• Instandhaltung und Weiterentwicklung der vereinheitlichten Haltestellenausstattung mit allen Elementen einer aktuellen Fahrgastinformation							
6. Kundenorientierung							
• Gründung eines Fahrgastbeirats beim Verkehrsverbund			→				
• Verbesserung des Fahrgastservice (wie beschrieben)							
7. Fahrgastinformation + Marketing							
• Weiterentwicklung der elektronischen Informationsmedien							
• Weiterentwicklung von Werbe- und Marketingmaßnahmen							
8. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit							
• vertriebliche Zusammenarbeit, unternehmensübergreifende Planungsprozesse und Projekte							
• einheitliche und unternehmensübergreifende Serviceangebote z. B. Aufbau von Servicecentern/Mobilitätszentralen)							

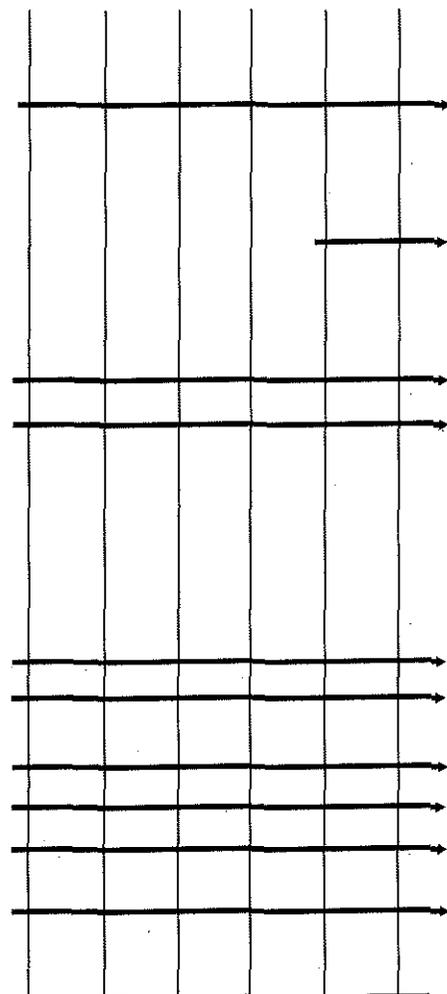
9. Ausgewählte Einzelthemen die sich aus den allgemeine Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung ergeben

- Verknüpfung mit dem Radverkehr
 - Mitnahmemöglichkeiten
 - Abstellrichtungen
 - Elektromobilität
 - Verleihung von Fahrzeugen im Einzugsbereich von testellen

- Schülerbeförderung
 - Weitere Integration freigestellter Schülerverkehre
 - Anpassung des ÖPNV-Angebots an die veränderte Schullandschaft und die rückläufigen Schülerzahlen unter weitestgehender Berücksichtigung der sonstigen ÖPNV-Zielsetzungen

10. Schienenverkehr (Aufgabenträger: Land Baden-Württemberg)

- Verbesserung der Verkehrsangebote (wie beschrieben)
- Ausbau der Infrastruktur (wie beschrieben)
 - Vom Landkreis mitfinanzierte Projekte / Maßnahmen
 - Erhalt und Ausbau der Bodensee-Oberschwaben-Bahn
 - Kostenlose Fahrradmitnahme
 - Erhalt der Schieneninfrastruktur (Rossberg-Bad Wurzach; Altshausen-Pfullendorf)
 - Marketingmaßnahmen für Schienenverkehrsprojekte
 - (z. B. Radexpress Oberschwaben)



Anhang

4.3 ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2015 -

- Schienenpersonenverkehr einschl. BOB ab Seite 25
- Allgemeiner ÖPNV ab Seite 38

VdK kritisiert Zustand des Aulendorfer Bahnhofs

SP 25.11.15

Brief an die Bahn ist bislang unbeantwortet geblieben – Aufzug für Barrierefreiheit gefordert

Von Paulina Stumm

AULENDORF - Rund 6000 Bahnreisende nutzen täglich den Aulendorfer Bahnhof. Dass dort ein Aufzug fehlt, der Reisende von Gleis zu Gleis bringt, bekommen nicht nur Menschen zu spüren, die nicht gut zu Fuß sind. Auch wer viel Gepäck, einen Kinderwagen oder ein Fahrrad dabei hat, dem bleiben nur die Treppen. Rollstuhlfahrer sind von der fehlenden Barrierefreiheit insbesondere betroffen. Dabei haben sich die Ver-

einten Nationen bereits 2006 bezüglich der Rechte von Menschen mit Behinderung darauf geeinigt, dass Zugangshindernisse zu Transportmitteln zu beseitigen sind. Jetzt hat sich Eugen Neff, Vorsitzender des VdK-Ortsverbands Aulendorf, mit einem Brief an die Bahn gewandt, in dem er auf die Barrierefreiheit am Aulendorfer Bahnhof drängt.

„Jemand, der keine Treppen laufen kann, hat kaum eine Chance, auf Gleis zwei zu kommen“, schildert Eugen Neff die Problematik am Au-

lendorfer Bahnhof, denn einen Aufzug, um die Treppen zu umgehen, gibt es dort nicht. Zwar bietet die Bahn für Rollstuhlfahrer eine Umstiegshilfe an, allerdings nur bei Voranmeldung. Einen Übergang über die Gleise, so erklärt Neff, gebe es zwar zwischen Gleis eins und zwei, allerdings müsse dafür die Strecke gesperrt sein und die Überquerung bei der Aufsicht der Bahn angemeldet sein. Umstände, die, wie Neff zu berichten weiß, so manchen abschreckten. „Ausflüge mit der Bahn

habe ich unseren Mitgliedern schon vorgeschlagen, aber da sind die Bedenken groß, dass einige nicht in den Zug einsteigen können.“

Modernisierung ohne Aulendorf

Bemühungen, am Zustand des Aulendorfer Bahnhofs etwas zu ändern gibt es schon länger. Neff etwa hat sich bereits im vergangenen Jahr an einem Schreiben der Stadtverwaltung an die Bahn beteiligt. Konkret allerdings bleibt der Bahnhof immer wieder außen vor. Im Modernisierungsprogramm der Bahn bis 2019 ist er nicht dabei, und auch beim Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes ist Aulendorf leer ausgegangen. Das Programm finanziert von 2016 bis 2018 Umbauten zur Barrierefreiheit an kleinen Bahnhöfen mit bis zu 1000 Fahrgästen täglich. Bad Schussenried hat sich etwa dafür beworben.

Dabei gilt auch für den Aulendorfer Bahnhof, worauf sich die UN geeinigt hat und was zudem das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen verlangt. Für Neff ist klar, was das konkret am Aulendorfer Bahnhof bedeutet. „Barrierefrei wäre, wenn man jeden Bahnsteig über einen Aufzug erreichen könnte.“ Allerdings hört es für den VdK-Vorsitzenden damit noch nicht auf. „Wie kommen die Leute in den Zug?“, fragt er und nennt unterschiedlich hohe Bahnsteige und Treppenstufen in den Zügen als weitere Hindernisse.

VdK spricht von „Ausgrenzung“

Vor einem guten Monat hat Neff nun an die Bahn geschrieben, dass die Benutzung der Bahn in Aulendorf für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, „nur unter Schwierigkeiten möglich“ ist und somit „eine Ausgrenzung dieser Personen“

stattfindet. Zudem weist er auf die steigende Zahl an E-Bike-Besitzern hin, die ihr Rad „mühsam die Treppe hoch tragen müssen, da das Gepäckband meistens auch nicht funktioniert“. Bei 6000 Fahrgästen täglich „sollte eine Aufnahme in ein Modernisierungsprogramm oberste Priorität haben“, findet er.

Das Schreiben hat er auch an Gerd Weimer, den Beauftragten der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, geschickt. „Er hat geschrieben, dass er sich ans Verkehrsministerium gewandt hat“, berichtet Eugen Neff, eine Antwort stehe noch aus. „Von der Bahn habe ich bis jetzt keine Antwort bekommen“, sagt Neff und hofft noch auf eine Reaktion, das könne bei der Bahn ja bekanntlich länger dauern.

Die Bahn selbst äußerte sich auf eine kurzfristige Anfrage der Schwäbischen Zeitung am Dienstag nicht zu diesem Sachverhalt.



Eugen Neff, Vorsitzender des VdK-Ortsverbands Aulendorf, fordert einen Aufzug für den Aulendorfer Bahnhof.

FOTO: PAULINA STUMM

Südbahn: Ärger auf den letzten Metern

Immer noch Streit um die Finanzierung, immer noch kein Termin für einen Vertrag

SZ 27.11.2015

Von Ulrich Mendelin

RAVENSBURG - Eigentlich sind sich alle einig: Noch in diesem Jahr wollen der Bund und das Land Baden-Württemberg einen Finanzierungsvertrag für die Elektrifizierung der Südbahn unterschreiben. Doch ein Termin dafür steht immer noch nicht fest. Dazu kommt neuer Ärger ums Geld.

225 Millionen Euro soll das Schienenprojekt kosten. Eigentlich wäre der Bund zuständig, doch das Land hat zugesagt, die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Erstaunlich ist allerdings, wie unterschiedlich diese Zusage interpretiert werden kann.

Was genau heißt halbe-halbe?

Erster Streitpunkt: Wer zahlt möglicherweise anfallende Mehrkosten? Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat Mitte November in einem Brief an das Bundesverkehrsministerium deutlich gemacht, dass das Land höchstens 112,5 Millionen Euro zu zahlen bereit ist. Das entspräche der Hälfte der aktuell veranschlagten Kosten. „Dann ist aber Schluss“, bekräftigte Hermann diese Woche im Landtag. Sollte der Bau am Ende teurer werden, wäre nach dieser Lesart alleine der Bund in der Pflicht. Der Bund geht dagegen offenbar davon aus, dass die Halbe-halbe-Finanzierung auch für Mehrkosten gilt. Darauf hat eine Gruppe von CDU-Bundestagsabgeordneten aus Südwürttemberg um Lothar Rietschen (Bodensee) und Josef Rief (Biberach) verwiesen. Hermann habe dies beim Spatenstich zum Ausbau der B 31 bei Friedrichshafen vor einem Jahr öffentlich zugesagt.

Zweiter Streitpunkt: Auf welcher Grundlage wird die „Hälfte“ berechnet? Mittlerweile sei klar, dass es sich bei den 225 Millionen Euro um die Bruttokosten für das Projekt handle, sagte Hermann. Die Finanzierungszusage vom Land beziehe sich aber auf die zuschussfähigen Kosten – und die beziffert das Land auf 197,8 Millionen Euro. Mit seinem Höchstangebot von 112,5 Millionen Euro habe das Land also sogar noch einen Puffer geschaffen. CDU-Abgeordnete reagierten verblüfft auf diese neue Rechnung.

Doch nicht nur zwischen Bund und Land herrscht Streit ums Geld. Zwist gibt es auch zwischen dem Land und einigen Gemeinden entlang der Südbahn. Dabei geht es zwar um vergleichsweise kleine Beträge – aber eben auch um ein Zeichen, wie fest die Region hinter der Südbahn steht.

Die 16 Kommunen entlang der Bahnstrecke, die sechs beteiligten Landkreise sowie die Industrie- und Handelskammern Ulm und Boden-

see-Oberschwaben, die im Interessenverband (IV) Südbahn zusammengeschlossen sind, haben vor knapp zehn Jahren insgesamt 1,4 Millionen Euro vorgestreckt. Damit wurden die Planungen angeschoben.

Kommunen wollen Geld zurück

Nun hat der Verband die Bitte des Landes an seine Mitglieder weitergegeben, auf die Rückforderung des Geldes zu verzichten. Es geht um Beträge zwischen gut 150.000 Euro (Landkreis Ravensburg) und 6750 Euro (Gemeinde Bodolz bei Lindau). „Ich halte die Bitte des Landes für berechtigt“, sagt Wilfried Franke, Geschäftsführer des IV Südbahn. „Das Land zahlt 112,5 Millionen Euro freiwillig. Wenn wir aufgefordert werden, auf 1,4 Millionen Euro zu verzichten, dann ist das ein Nasenwasser.“

Die meisten Gemeinden sind zu diesem Verzicht auch bereit – aber nicht alle. Warthausen (Landkreis Biberach) fordert die gezahlten 10.400 Euro zurück. Auch die bayeri-

sehen Kommunen Bodolz, Wasserburg und Lindau verweigern sich. Begründung: Bei der ebenfalls geplanten Elektrifizierung der Allgäubahn (München-Memmingen-Lindau), die bei Leutkirch, Kisllegg und Wangen durch Baden-Württemberg führt, würden die württembergischen Kommunen schließlich auch nicht zur Kasse gebeten.

Die Kleinstadt Erbach will wiederum auf seine 28.900 Euro nur dann verzichten, wenn dort künftig die Schnellzüge halten – und zwar stündlich. Dieser Forderung hat sich der Alb-Donau-Kreis angeschlossen. Und Bad Schussenried will nur Verzicht üben, wenn dort jede Stunde eine Regionalbahn hält. Offen ist, welchen Wert eine solche Zusage hätte. Schließlich bezieht sie sich auf einen Fahrplan, der allenfalls in fünf oder sechs Jahren in Kraft treten kann.

Gegenseitige Schuldzuweisungen

Zunächst müssten Land und Bund einen Finanzierungsvertrag unterzeichnen. Den gibt es trotz aller Bekenntnisse für einen Termin in diesem Jahr noch immer nicht. Politiker von Union und Grünen schieben sich die Verantwortung dafür gegenseitig zu. Aus dem Landesverkehrsministerium heißt es, im Bemühen um einen Termin beim Bundesverkehrsministerium „enden wir immer im Vorzimmer“. Aus Unionskreisen ist zu hören, das beruhe durchaus auf Gegenseitigkeit.

Winfried Franke vom IV Südbahn hat den Streit gründlich satt. „Ich hoffe, dass alle ihre Zusagen einhalten und jetzt Tinte unter den Vertrag setzen.“

Die Südbahn

Die Südbahn führt von Ulm über Biberach, Aulendorf und Ravensburg nach Friedrichshafen und von dort weiter nach Lindau. Sie ist eine der wenigen zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptstrecken in Deutschland und schließt die Region Bodensee-Oberschwaben ans nationale Bahnnetz an. Bislang verkehren auf der Strecke nur Diesellokomotiven – die Stre-

cke wird deswegen auch spöttisch als das „Dieselloch“ von Baden-Württemberg bezeichnet. Die Züge erreichen hier Geschwindigkeiten von bis zu 140 Stundenkilometern, allerdings nicht durchgängig. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung soll die Strecke so ausgebaut werden, dass die Züge bis zu 160 Stundenkilometer schnell fahren können. (ume)

„Die Elektrifizierung der Südbahn ist für die Region ein Meilenstein“

Reaktionen von Politikern aus Oberschwaben über die Einigung von Bund und Land über die Zukunft der Südbahn

RAVENSBURG (GfV/Heis/illy) Die Elektrifizierung der Südbahn, der Züge verbindet zwischen Ulm und dem Bodensee, steht nach Angaben des Stuttgarter Verkehrsministers in greifbare Nähe. Baden-Württemberg, Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) teilte am Donnerstag mit, dass der Bund den Weg für die Vertragsunterzeichnung freigemacht habe. Die SZ hat Stimmen aus der Region gesammelt.

„Das ist ein vorzügliches Weihnachtsgeschenk“, freute sich am Donnerstag Ravensburgs Oberbürgermeister Daniel Rapp. Die Kommunen hätten zu diesem Erfolg beigetragen. Auch Ravensburg hätte erst vor wenigen Tagen auf die Rückforderung des Finanzierungsvertrags geachtet. Rapp lobt vor allem die Rolle von Wilfried Frank, Direktor des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben, hervor, der sich als „Euler-Stränge und Sachverwalter der Region“ hervorgehen habe. Hervorzuheben sei auch die

Geld in die Hand genommen wurde. Manfred Lucha, Landtagsabgeordneter der Grünen aus Ravens-



Vier Jahre haben sich Land und Bund über die Finanzierung der Südbahnelektrifizierung nicht geeinigt. Jetzt scheint eine Lösung in Sicht zu sein. Foto: GfV/Heis/illy

Finanzierung. Zusage, die Hälfte der Finanzierung zu übernehmen, war noch von Gesamtkosten in Höhe von 90 Millionen Euro die Rede gewesen. An dieser Stelle muss man auch daran erinnern, dass es vor einem Jahr noch Stimmen in Berlin gab, die eine komplette Neubewertung des Projektes gefordert haben. In der Planungsphase ist in der Planungsphase ein wichtiger Standort- und Wettbewerbsfaktor“, weiß Ewald, der die jahrelangen Bemühungen aller Beteiligten nun endlich belohnt sieht.

„Das freut mich wirklich sehr, es ist eine lange Zeit des Wartens geht damit zu Ende“, sagte Aulendorf-Bürgermeister Mathias Burth am Donnerstag nachmittags. „Ich hoffe, dass die weiteren Schritte zelnah erfolgen, sodass die Elektrifizierung bis 2021 umgesetzt werden kann.“ So Burth: „Die Elektrifizierung der Südbahn ist für die Region und Aulendorf ein Meilenstein.“ Die deutliche Taktverbesserung im ÖPNV in Richtung Ulm und Stuttgart könnte allen Zügen und mache die Bahn attraktiver

Leitartikel

Von Ulrich Mendelin



Höchste Zeit für Südbahn-Vertrag

Man kann es nicht oft genug betonen: Die Finanzierung der Schienenwege ist eigentlich Sache des Bundes. Der hätte die Südbahn schon längst ans Stromnetz anschließen und für die Kosten aufkommen müssen. Hat er aber nicht. Deswegen haben die Kommunen, die Kreise und die Wirtschaft entlang der Trasse Geld für die ersten Planungsschritte auf den Tisch gelegt. Deswegen hat das Land Baden-Württemberg eine freiwillige Beteiligung an den Kosten zugesagt. Wäre das nicht passiert, müssten wohl noch lange Zeit Dieselloks den Zugverkehr auf der Südbahn bestreiten.

Die Menschen in Oberschwaben und am Bodensee sind es leid, die Metropolen nur per Bimmelbahn zu erreichen. Zumal die Anbindung ans Fernstraßennetz ja auch nicht besser ist. Außerdem sind jetzt alle notwendigen Voraussetzungen für die Elektrifizierung der Südbahn - Baurecht auf der kompletten Strecke, Bestätigung der Wirtschaftlichkeit des Projekts - erfüllt. Deswegen muss der Ausbau unter Dach und Fach gebracht werden - und zwar jetzt.

Selten war sich die Politik so einig: Eine Finanzierungsvereinbarung soll noch in diesem Jahr zustande kommen. Selten allerdings haben die Beteiligten - insbesondere von den Grünen und der Union - sich ein solch unsägliches Ping-Pong-Spiel an Vorwürfen geleistet. Tenor: Die jeweils andere Seite verzögere das Projekt. Die CDU zeigt mit dem Finger auf ihren grünen Lieblingsgegner Winfried Hermann, die Grünen wiederum auf dessen Berliner Kollegen Alexander Dobrindt von der Union. Jetzt behaupten beide Seiten, es gäbe Probleme, einen gemeinsamen Termin zur Vertragsunterzeichnung zu finden.

Man kann es nicht mehr hören. Wird die Unterzeichnung über den Jahreswechsel hinaus verzögert, fällt der Wortbruch auf alle Beteiligten zurück. Es braucht keine feierliche Zeremonie mit Fotografen, Sekt und Schnittchen. Es braucht nur die Unterschrift unter ein von allen gewolltes Papier. Das sollte sich vor Weihnachten wohl noch bewerkstelligen lassen.

SZ 27.11.15

SZ 27.11.15

Finanzierung für Südbahn steht

Bundesverkehrsministerium unterzeichnet Vereinbarung mit Land Baden-Württemberg – Gesamtkosten von 225 Millionen Euro

Von Ulrich Mendelin

RAVENSBURG - Das Geld für die Elektrifizierung der Südbahn steht bereit. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) unterzeichnete den entsprechenden Finanzierungsvertrag, wie sein Ministerium am Donnerstag der „Schwäbischen Zeitung“ bestätigte. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) kündigte an, den Vertrag am kommenden Dienstag nach der Kabinettsitzung in Stuttgart ebenfalls unterzeichnen zu wollen. „Ich freue mich, dass der Elektrifizierung der Südbahn jetzt endlich nichts mehr im Weg steht“, sagte Hermann. „Wir waren seit vier Jahren zur Unterschrift bereit.“

Mit der Unterschrift der Verkehrsminister von Bund und Land wäre der Weg für die konkrete Planung und Bauausführung frei. Die Bahnstrecke von Ulm über Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen nach Lindau ist eine der letzten Haupttrassen in Deutschland, die nur von Diesellokomotiven bedient wird. Sie soll nun Oberleitungen bekommen und außerdem so ausgebaut werden, dass Züge bis zu 160 Stundenkilometer schnell fahren können. Bisher liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 140 Stundenkilometern – aber nicht durchgängig. Die Gesamtkosten werden auf 225 Millionen Euro beziffert.

Bis zuletzt hatte es Streit um die genaue Aufteilung der Kosten gege-

ben. Eigentlich ist die Finanzierung der Schienenwege Sache des Bundes; das Land hatte sich aber bereit erklärt, die Hälfte der Kosten zu übernehmen.

Bund müsste Mehrkosten tragen

Kürzlich hatte Hermann allerdings klar gestellt, dass das Land höchstens 12,5 Millionen Euro bereitstellen werde. Dabei soll es nun auch bleiben: „Das Land gibt nur diesen gedeckelten Zuschuss“, bekräftigte eine Sprecherin des Landesverkehrsministeriums auf Nachfrage. Damit müsste der Bund möglicherweise während der Bauphase anfallende Mehrkosten alleine tragen. Schon bisher ist der erwartete Finanzbedarf kräftig gestiegen; 2006 wurden für das Projekt noch 90 Millionen Euro veranschlagt, mittlerweile ist es zweieinhalbmal so viel.

Das Landesverkehrsministerium rechnet mit einem Baubeginn im Jahr 2017. Den Planungen zufolge soll die Elektrifizierung der Südbahn Ende 2020 oder Anfang 2021 abgeschlossen sein – zeitgleich mit der Inbetriebnahme des umgebauten Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Nur so würden die Vorteile voll auf den Fahrplan durchschlagen. Derzeit verpassen Südbahn-Reisende etwa in Ulm immer wieder ihre Anschlusszüge. Außerdem soll die Anbindung an den internationalen Schienenverkehr in Lindau und Bregenz verbessert werden. • LEITARTIKEL/SEITE 2

Leitartikel

Von Ulrich Mendelin



Höchste Eisenbahn

Jetzt haben sie es doch noch geschafft: Wie versprochen bringen Bund und Land die Finanzierung der Südbahn noch vor Jahresende in trockene Tücher: Nur wenige Wochen sind ins Land gegangen, seit für die komplette Strecke das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen wurde und somit Baurecht herrscht.

Man hätte schon kaum noch darauf hoffen wollen. Dass es nun nicht zu einem Fototermin mit gemeinsamer Unterschrift gekommen ist, sondern der Vertrag formlos erst in Berlin und dann in Stuttgart unterzeichnet wird, ist leicht zu verschmerzen. Hauptsache, es geht jetzt endlich los mit dem eigentlichen Bauvorhaben. Gedulden müssen sich die Bahnreisenden in Oberschwaben und am Bodensee auch so noch lange genug. Selbst wenn alles glattgeht, verkehren die E-Loks erst in fünf Jahren mit höherem Tempo.

Es wird auch höchste Eisenbahn. Dass eine so wirtschaftsstarke Region so schlecht an die überregionalen Verkehrswege angeschlossen ist, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Zumindest es ja nicht nur die Schienenwege betrifft. Im Straßenverkehr sieht es auch nicht besser aus. Eine Fahrt entlang regional bedeutender Verkehrsachsen wie der B 31 am Bodensee, der B 30 durch Oberschwaben oder der B 311 entlang der Donau kostet Zeit und Nerven. Es fehlt vielerorts an Umgehungsstraßen. Mit der Intersky-Platte hat Friedrichshafen obendrein den Luxus einer regional verankerten Fluglinie verloren. Bestens ausgebaut ist lediglich der Bodensee-Radweg.

Wer jetzt, wie der CDU-Spitzenkandidat zur baden-württembergischen Landtagswahl, Guido Wolf, eine „Verkehrspolitik, wie wir sie uns vorstellen“ bejubelt, darf gerne auch erklären, warum die Region so lange den Anschluss verpasst hat. Ein grüner Verkehrsminister Hermann, den die CDU so gern als Verhinderer darstellt, ist jedenfalls noch nicht seit Jahrzehnten im Amt.

Jetzt müssen die Bauarbeiten möglichst schnell durchgezogen werden. Die Schnellbahntrasse von Stuttgart nach Ulm zeigt, dass das möglich ist.

© u.mendelin@schwaebische.de

Hermann hat Südbahn-Vertrag doch noch nicht unterschrieben

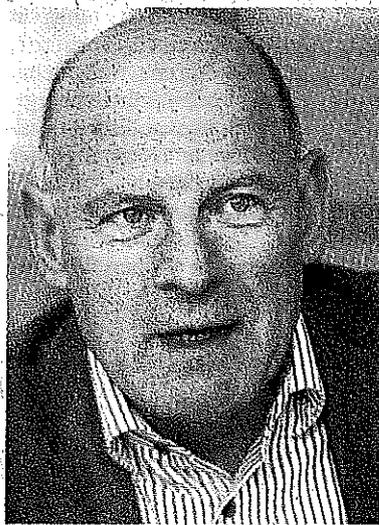
Schriftstück liegt bei der Bahn – Ministerium beteuert: „Formalie“ SZ 16.12.18

Von Ulrich Mendelin

RAVENSBURG - Die grün-rote Landesregierung hat formal beschlossen, sich mit bis zu 112,5 Millionen Euro an der Elektrifizierung der Südbahn zu beteiligen. „Von unserer Seite sind alle Hindernisse zur Unterzeichnung des Vertrags zur Elektrifizierung der Südbahn ausgeräumt“, sagte Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) am Dienstag nach der Kabinettsitzung in Stuttgart. Allein: Einen unterschrittsreifen Vertrag hält sein Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) noch immer nicht in den Händen. Ergo kam es, anders als angekündigt, auch nicht zu einer Vertragsunterzeichnung.

Am vergangenen Freitag hatte Hermann noch das Gegenteil angekündigt. Der Minister werde den Vertrag am Dienstag unterschreiben, hatte seine Sprecherin gemeldet, kurz nachdem der Bund grünes Licht gegeben hatte.

Jetzt hieß es hingegen, der Vertrag werde noch von der Bahntochter DB Netz erstellt und dann dem Verkehrsministerium zur Unterschrift vorgelegt. Dazu sei aber ein Vorstandsbeschluss der Bahn nötig, der am Nachmittag noch ausstand. Verkehrsminister Hermann werde aber „auf jeden Fall diese Woche“ unterschreiben. Es handle sich nur noch um eine Formalie.



Wartet noch auf den Südbahn-Vertrag: Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). FOTO: ROLAND RASEMANN

Politiker aus der Region Oberschwaben reagierten überrascht auf die Nachricht aus Stuttgart. „Immer wieder gibt es neue Winkelzüge, mit denen man nicht rechnen konnte“, ärgerte sich der Biberacher SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster. „Ich dachte, die Sache ist eindeutig geklärt, aber immer wieder scheint es an Kleinigkeiten zu scheitern.“ Sowohl Hermann als auch sein Amtskollege im Bund, Alexander Dobrindt (CSU), drohten als Verlierer dazustehen, „wenn sie

nicht die Versuche einstellen, den jeweils anderen zu verärgern“, so Gerster. Der Landrat des Bodenseekreises, Lóthar Wölfle (CDU) sagte dem Südwestrundfunk, er könne nur hoffen, dass die Unterschrift tatsächlich nur noch Formsache sei.

Einweihung Dezember 2021

Die Südbahn von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau gilt als eine der letzten Hauptstrecken in Deutschland, auf der nur Diesellokomotiven verkehren. Die Elektrifizierung der Trasse ist schon lange geplant.

Die Bahn geht mittlerweile davon aus, das E-Loks ab Dezember 2021 verkehren können, wie ein Unternehmenssprecher der „Schwäbischen Zeitung“ sagte. Bislang war von einem Termin Ende 2020/Anfang 2021 die Rede.

Zunächst einmal müssten die Planfeststellungsbeschlüsse rechtskräftig werden, sagte der Sprecher weiter. Dies sei Ende Februar der Fall. Die Ausschreibungen seien für den Sommer 2017 geplant, im September 2018 würden dann die ersten Aufträge vergeben.

Neben der Elektrifizierung soll die Trasse so ausgebaut werden, dass Züge künftig bis zu 160 Stundenkilometer schnell fahren können – bisher sind es 140. Größere Arbeiten am Gleiskörper seien dafür aber nicht nötig, sagte der Bahnsprecher.



Elektrifizierung: Verbände fordern mehr Geld

Zuschüsse vom Land wurden von 75 auf 50 Prozent gekürzt – Verbände fordern individuelle Förderung

ST 4.2.16

Von Anja Reichert

WANGEN/LEUTKIRCH/KISSELEGG – Die Städte und Gemeinden im württembergischen Allgäu klagen, dass sie für die Elektrifizierung der Allgäubahn zu wenig finanzielle Unterstützung vom Land bekommen. Nun bekommen die Kommunen Unterstützung: Der baden-württembergische Städtetag und der Verband deutscher Verkehrsunternehmen machen gegen die das geänderte Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mobil und wollen eine Änderung der Förderpolitik.

Kosten in Höhe von rund 23 Millionen Euro kommen nach den bisherigen Planungen auf die Gemeinden Aichstetten, Aitrach, Kisllegg, Tannheim, die Städte Leutkirch und Wangen sowie den Landkreis beim Thema Elektrifizierung zu. Spitzenreiter ist die Gemeinde Aitrach mit rund 2500 Einwohnern und Kosten in Höhe von rund 4,7 Millionen Euro für die Modernisierung von Bahnübergängen. Dabei übernimmt ein Drittel die Bahn, ein Drittel der Bund und ein Drittel die Kommune: Auf jeweils rund eine Million Euro beläuft sich der Kostenanteil für Wangen, Kisllegg und Leutkirch, für die Gemeinde Aitrach auf mehr als 1,5 Millionen. Bisher würden die Kommunen durch Zuschüsse vom Land unterstützt. Doch die Förderquote wurde von 75 auf 50 Prozent gesenkt. Im Fall Aitrach bleiben der Kommune also rund eine halbe Million Euro zu zahlen.

Hohe Kosten für Kommunen

Ein Beispiel, das auch die Vertreter der Verbände aufhorchen lässt. Zwar erstaunt die Kostendimension von rund 23 Millionen Euro die Städtetag-Hauptgeschäftsführerin Gudrun Heute-Bluhm nicht. Die Dimensio-



Zahlreiche Bahnübergänge müssen im Zuge der Elektrifizierung modernisiert werden. Auf die Kommunen kommen hohe Kosten zu.

FOTO: ROLAND RASEMANN

nen, die hier von kleinen Kommunen an Verkehrsleistung gebracht werden müsse, seien ihr aber neu gewesen. Man könne die Kommunen nicht mit 50 Prozent abspesen. „Es ist zu wenig im Topf und es gibt für wichtige große Maßnahmen zu wenig Zuschuss im Einzelfall“, ergänzt Heute-Bluhm. „Da muss eine Änderung der Förderpolitik her.“

Gerade vor dem Hintergrund der Mittelknappheit in den Kommunen findet auch VDV-Landesvorsitzender Wolfgang Arnold die Absenkung der Förderquote äußerst fragwürdig. „Es ist die kommunale Ebene, die die Sappe auslöffeln muss.“

Und genau die fühlt sich vom Land alleingelassen: Das machten Kislleggs Bürgermeister Dieter Krattenmacher, Leutkirchs Bürgermeister Martin

Bendel und Wangens Oberbürgermeister Michael Lang am Dienstag bei einem Gespräch mit den Vertretern der Verbände im Wangener Rathaus deutlich.

Wangen und Leutkirch stehen mit der Bahnmodernisierung – unabhängig von der Elektrifizierung – bereits vor enormen Kosten: Wangen mit 3,5 Millionen Euro, Leutkirch mit 4,5 Millionen. Kisllegg hat wegen der hohen Kosten von einer Bahnmodernisierung vorerst abgesehen. Zudem ist die Elektrifizierung für die Kommunen zu einer finanziellen Herausforderung geworden. „Im Nahverkehr gewinnen wir durch das Projekt nichts“, sagte Krattenmacher: Die Städte Wangen und Leutkirch müssten bangen, ob jemals ein ICE dort halten werde.

„Wir zahlen für ein Projekt, von dem wir nichts haben“, ergänzte Lang. Nach den gewaltigen Einschnitten, die es bei der Unterstützung des Landes gegeben habe, seien die Kommunen mit Summen konfrontiert, die manche sich einfach nicht leisten könnten, so Krattenmacher. „Das ist eine Zuschusssituation, wo die Kommunen natürlich sagen: Wie soll das funktionieren?“, sagte Heute-Bluhm. Deshalb sei sie auch hier: „Wir wollen erreichen, dass die Landespolitik mehr Kenntnisse über die Auswirkungen einer speziellen Förderpolitik hat.“

Verband will 75-Prozent-Förderung
Von der Landesregierung fordern die Verbände nun die Förderpolitik zu überdenken. „Wir wollen wieder eine

Möglichkeit sehen, dass man bis zu 75 Prozent von Verkehrsinfrastruktur fördern kann“, so Heute-Bluhm. „Das kann man abhängig machen von der Leistungsfähigkeit der Kommune und vom Nutzen, die sie davon hat – aber es muss möglich sein.“ Außerdem müssten die gesamten Haushaltsmittel für den ÖPNV wieder verstärkt werden. „Ein erster Schritt könnte sein, dass man im nächsten Jahr, wenn Landesmittel frei werden, die der Bund jetzt ersetzt, diese dann einsetzt für solche Infrastrukturmaßnahmen.“

Erfahren Sie mehr zum Thema im Videobeitrag heute Abend im Journal von Regio TV oder unter www.schwaebische.de/wangen

Der Bildschirm verbindet Kempten und Leutkirch

Am Videoschalter der Deutschen Bahn sind Beratung und Fahrkartenverkauf angelaufen

Von Sabine Centner

LEUTKIRCH - Zwei Bildschirme, ein Fahrkartenautomat und, ganz wichtig: eine grün blinkende Ruftaste. Das ist die Grundausstattung des neuen Videoschalters der Deutschen Bahn (DB) in Leutkirch. Nachdem sich der Start aufgrund von technischen Problemen mit der Datenleitung verzögert hatte, können sich Kunden seit Mitte Januar nun am Videoschalter beraten lassen und ihre Fahrkarten dort kaufen. Bis Ende März steht zudem noch ein Bahnmitarbeiter als Reiseberater am Schalter bereit, um bei eventuellen Anfangsschwierigkeiten zu helfen. Personengestützter Service nennt das die Bahn, und entsprechend hatte es der Leutkircher Gemeinderat im September vergangenen Jahres beschlossen. Die Erfahrungen mit dem neuen Angebot seien bislang überwiegend positiv, heißt es bei der Bahn.

Wer die kleine Kabine gleich rechts nach dem Eingang ins ehemalige DB-Reisezentrum betritt, wird von einem grünen Blinken aufgefordert: „Bitte Startknopf drücken.“ Die 77-jährige Leutkircherin Ruth R. macht das zum ersten Mal und freut sich, dass nach wenigen Sekunden Anita Schwarz auf dem rechten Bildschirm erscheint und sie begrüßt. Anita Schwarz kennt eigentlich jeder Bahnkunde in Leutkirch, jahrelang saß die freundliche Beraterin im DB-Reisezentrum beim Bahnhof und hat bei der Suche nach den schnellsten Verbindungen und den günstigsten Tickets, bei Fragen zu Fahrplänen und Reservierungen ge-

holfen. Seit Januar nun hat sie ihren Arbeitsplatz im Video-Reisezentrum am Bahnhof Kempten und betreut von dort aus Bahnkunden nicht nur in Kempten, Schongau, Peißenberg, Röthenbach, Sonthofen und Immenstadt, sondern eben auch in Leutkirch.

Ruth R. will an diesem Donnerstag mit ihren Wanderfrauen nach Kitzlegg zum Laufen, wie sie sagt, und braucht ein Ticket für fünf Personen. Ein normales Gruppenticket also - eigentlich kein Problem, doch zunächst kann der Preis nicht stimmen. Die Seniorin kennt den üblichen Betrag, Anita Schwarz recher-

chiert an ihrem Computer und merkt schnell, dass es an der Zahl der Bodo-Zonen gelegen hat. Also Korrektur, neue Eingabe, am linken Bildschirm kann die Kundin jeden Schritt mitverfolgen. Schließlich ein neuer Preis: „9,40 Euro, das passt“, sagt Ruth R., steckt zehn Euro in den Fahrkartenautomaten und bekommt ihr Ticket samt Rückgeld. Zwar hat ihr bei ihrem ersten Versuch der Bahnmitarbeiter assistiert, doch die Rentnerin kann sich „durchaus vorstellen, das in Zukunft allein zu machen“, wie sie sagt.

Die nächste Kundin, eine junge Frau, ist nicht ganz so begeistert vom

neuen Angebot. „Dann fahr' ich nicht mehr mit der Bahn“, ist ihre erste Reaktion auf den Videoschalter. Im Internet hat sie sich schon informiert, doch die geplante Reise in einen kleinen Ort in der Pfalz ist nicht ganz einfach. Anita Schwarz fahndet in den Tiefen ihres Computers, bespricht sich mit der Kundin - eigentlich fast wie früher am Schalter - und schließlich beginnt der Automat zu rattern: Fahrplan, Reservierungen, Hin- und Rückfahrticket werden ausgedruckt. „Sie kriegen von uns was für Ihr Geld“, sagt Anita Schwarz lachend, und die Kundin steckt zufrieden ihre Unterlagen ein.

St 12.02.16

„Kleine stationäre Reisezentren können oft nicht gehalten werden“, nennt Anja Stiebeling, Produktmanagerin Video-Reisezentren der Deutschen Bahn, den Hauptgrund für die Umstellung auf die neue Beratungsform. Agenturen hätten der Bahn gekündigt, viele Mitarbeiter gingen in den Ruhestand, Schulungen für Fahrdienstleiter, die früher oft Information und Beratung übernommen hätten, seien heute zu aufwendig und teuer. „Das Ganze ist aus der Not geboren“, fasst Stiebeling zusammen, sieht die Sache aber durchaus positiv: „In den Video-Reisezentren arbeiten mehrere Mitarbeiter, zumeist aus der Region, die sich austauschen und gegenseitig unterstützen können.“ Und, fügt sie hinzu: „Die Öffnungs- und Beratungszeiten werden deutlich länger.“ In Leutkirch etwa sollen es von April an 70 Stunden sein statt der 28 Stunden im bisherigen Reisezentrum.

Auch Anita Schwarz zieht eine zufriedene erste Bilanz: „Das Arbeiten mit den Kollegen macht Spaß. Die Kunden sind überwiegend begeistert.“ Ihr Tipp: „Am besten informiert man sich, solange noch ein Berater da ist.“



Ruth R. hat zum ersten Mal ihre Tickets am Videoschalter der Deutschen Bahn in Leutkirch gekauft. Beraterin Anita Schwarz hat sie dabei von Kempten aus unterstützt.

FOTO: SABINE CENTNER

Bis Ende März ist der DB-Schalter zu folgenden Zeiten geöffnet:
Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag: 9.15 bis 12.30 und 14 bis 17.45 Uhr. Von April an sollen die Öffnungszeiten so aussehen: Montag von 7 bis 19 Uhr, Dienstag bis Freitag von 7.30 bis 19 Uhr, Samstag, Sonntag und Feiertag von 8 bis 14 Uhr.

ST Donnerstag, 25. Februar 2016

Bahn investiert in Gleise und Stationen

Fahrgastverbände kritisieren langwierige Planungsprozesse und hohe Kosten

Von Katja Korf

STUTTGART - 440 Millionen Euro steckt die Deutsche Bahn in diesem Jahr in Bahnhöfe, Gleise und Energienetze in Baden-Württemberg. Das hat der Konzern am Mittwoch in Stuttgart mitgeteilt. Das Geld fließt für Renovierung und Modernisierung. Fahrgastverbände begrüßen die Bemühungen, bemängeln allerdings umständliche und langwierige Planungsprozesse.

Die Initiative ist Teil des deutschlandweit umfangreichsten Modernisierungsprogramms der Bahn in deren Geschichte. Es läuft bis 2019. Baden-Württemberg bekommt daraus insgesamt 2,2 Milliarden Euro, nur Bayern und Nordrhein-Westfalen erhalten mehr. Damit soll der Sanierungsstau behoben werden, der zum Beispiel dazu führt, dass zahlreiche veraltete Brücken kurz vor der Sperrung stehen.

In Baden-Württemberg will die Bahn unter anderem 200 Kilometer Gleis und 270 Weichen erneuern. Dazu zählen Baumaßnahmen rund um den Ulmer Hauptbahnhof im Frühjahr und Arbeiten an der Strecke Tübingen - Sigmaringen Ende Oktober. Besonders aufwendig und teuer ist die Sanierung der Strecke Singen - Konstanz. Sie hat bereits begonnen und soll im November abgeschlossen sein. 40 Millionen kostet das Vorhaben, zum Teil muss die Strecke voll gesperrt werden. Das hat unter anderem Auswirkungen auf den IRE von Ulm nach Basel.

Aalen, Ulm und Allgäu profitieren
Außerdem sollen weitere Bahnhöfe mit Aufzügen oder Rampen ausgestattet werden, damit ältere und behinderte Menschen sie problemfrei nutzen können. Saniert werden sollen unter anderem Aalen, Ulm, Friedrichshafen, Kisllegg, Wangen und Leutkirch.

„Derzeit sind 78 Prozent unserer Bahnhöfe barrierefrei“, sagte Michael Groh von der DB Station & Service AG. Sprich: Von rund 700 Stationen im Land ist der Zugang zum Gleis bei 535 ohne Stufen möglich. Am Bahnsteig wartet eine andere Hürde: Weil es in Baden-Württemberg drei unter-



Muss warten: Der Bahnhof in Aulendorf steht nicht im Sanierungsprogramm der Bahn.

FOTO: WOLFGANG HEYER

schiedliche Bahnsteighöhen gibt und weil verschiedene Zugtypen im Einsatz sind, ist der Einstieg oft nicht ebenerdig möglich. „Das ist deutschlandweit ein Problem“, so Matthias Lieb, Vorsitzender des baden-württembergischen Fahrgastbeirates. Bis es Lösungen gebe, würden „Jahrzehnte“ vergehen.

Das Nebeneinander verschiedener Regeln und Zuständigkeiten ist

Geld für Bahnhöfe

Die Deutsche Bahn erhält aus verschiedenen Quellen Geld für Sanierungen. Eine ist die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Bundesregierung. Wer daraus Mittel bekommt, entscheidet sich bei Bahnhofsrenovierungen anhand dreier Kriterien: der Zustand einer Station, ihr Alter und die Zahl der Reisenden. „Letzteres kann ein

auch an anderer Stelle ein Problem. Bund, Länder, Kommunen und die Bahn sowie deren zahlreiche Töchter müssen sich bei Planung und Finanzierung von Baumaßnahmen abstimmen. „Das braucht so viel Kommunikation, da kommen Sie kaum zum Bauen“, sagt Lieb. Auch deshalb dauere es zu lange, bis dringende Sanierungen umgesetzt würden. Bahnmann Groh hält dagegen. Er macht

Nachteile für den ländlichen Raum“, erklärt Michael Groh von der Bahn. Dort steigen nicht so viele Menschen aus und um wie in Ballungsräumen. Land und Gemeinden finanzieren daher Maßnahmen an kleinen Bahnhöfen mit. Der Bahnhof Aulendorf etwa wartet auch wegen dieser Begrenzungen seit Jahren auf einen Aufzug auf die Gleise. (tja)

vor allem geänderte Vorschriften dafür verantwortlich, dass zwischen Plan und Fertigstellung von Renovierungsprojekten fünf bis sechs Jahre vergehen. Höhere Lärmschutzauflagen und Bürgerbeteiligung auch bei kleineren Vorhaben verursachten Verzögerungen.

Fahrgastvertreter wie Matthias Lieb und Stefan Buhl vom Verband Pro Bahn stört noch etwas anderes: die hohen Planungskosten bei der Bahn. „Es entsteht schon der Eindruck, dass diese Prozesse dort sehr langwierig sind und sehr teuer“, sagte Lieb. Ein Grund sei, dass oft Gemeinden die Kosten für die Planung eines Bahnhofsbaus tragen müssen – und nicht die Bahn, die deshalb in diesem Bereich großzügig kalkuliere.

Informationen zu Verspätungen und Ausfällen wegen Bauarbeiten gibt es unter der kostenlosen Telefonnummer 0800-5996655 und www.bahn.de/bauarbeiten

Es geht um Minuten

Wie ein zusätzlicher Bahnhof auf der Alb sich bis an den Bodensee auswirkt

SZ 10.08.2016

Von Ulrich Mendelin

RAVENSBURG - Die Pläne für einen neuen Bahnhof bei Merklingen (Alb-Donau-Kreis) sorgen für Unruhe in Oberschwaben. Viele Bürgermeister fürchten, dass der zusätzliche Halt an der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm, die derzeit gebaut wird, negative Folgen für den Bahnverkehr im Oberland haben könnte - auch wenn der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) das Gegenteil beteuert.

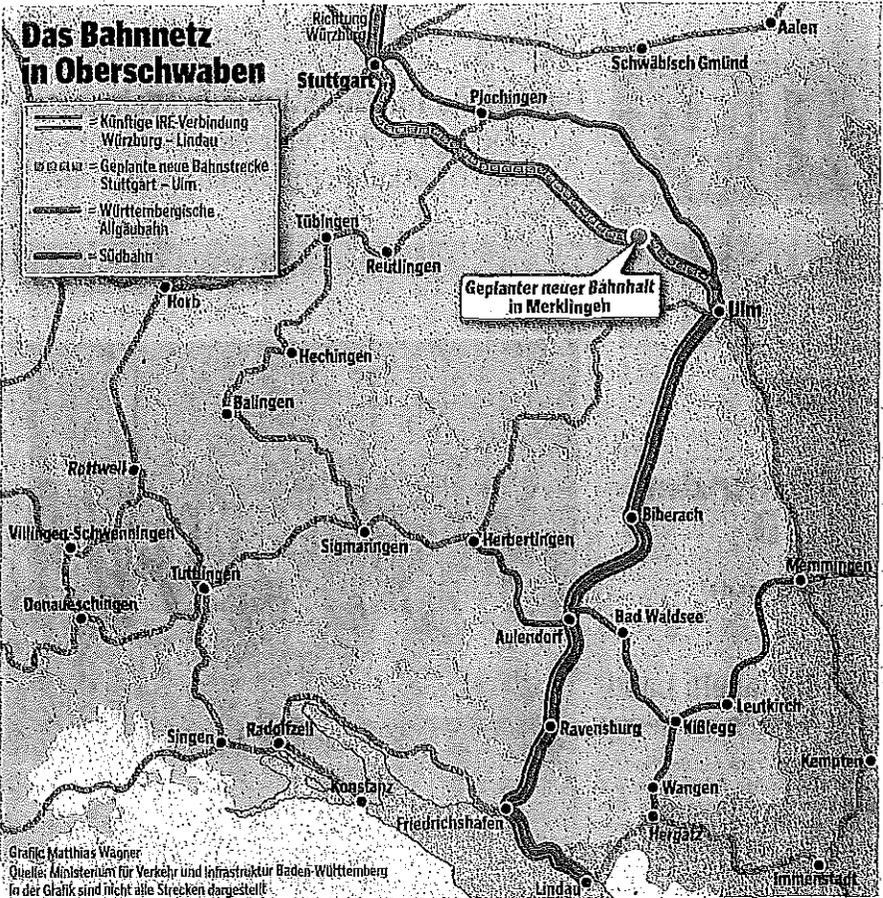
Im Kern geht es um zweieinhalb Minuten. So viel Zeit braucht ein Zug, um an einem Haltepunkt, wie er in Merklingen geplant ist, zu stoppen und wieder anzufahren. Zweieinhalb Minuten, die aber große Auswirkungen im Fahrplan haben können. Ein Gutachten hat schon vor Monaten gewarnt, der Zeitverlust könne zwischen Ulm und Lindau nicht ausgeglichen werden, ohne dass Anschlüsse verloren gehen oder Haltepunkte gestrichen werden - konkret als Wackelkandidaten genannt wurden Langenargen (Bodenseekreis), Nonnenhorn und Wasserburg (beide Landkreis Lindau).

Hälfte Norden, Hälfte Süden

Die IRE-Züge, die ab Ende 2021 in Merklingen halten sollen, starten schon in Würzburg und rollen dann durch den Stuttgarter Tiefbahnhof und über die neue Schnellbahntrasse nach Ulm, um von dort auf der elektrifizierten Südbahn-Trasse weiter an den Bodensee zu fahren. Bei einem Wahlkampftermin in Meckenbeuren (Bodenseekreis) hatte Hermann am Sonntag deswegen davon gesprochen, die in Merklingen verlorenen Minuten „im nördlichen Bereich der Strecke“ herauszuholen zu wollen.

Auf Nachfrage in Hermanns Ministerium stellt sich die Lage etwas differenzierter dar. Der Zeitverlust solle „je hälftig in Richtung Norden und in Richtung Süden“ ausgeglichen werden. Konkret soll eine Minute Zeitverlust dadurch ausgeglichen werden, dass die Züge kürzer in Friedrichshafen halten. „Wie die restliche Zeitersparnis genau hereingespielt werden soll, ist noch offen. Das Ministerium spricht jedenfalls von einem „für alle tragbaren“ und „konfliktfrei fahrbarem“ Konzept.

Auf der Alb würde der Grüne für seinen Einsatz schon kräftig gefeiert



Grafik: Matthias Wagner
Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
In der Grafik sind nicht alle Strecken dargestellt

wollen wir alles Mögliche tun, um den Bahnhof zu realisieren.“

Rund um Merklingen ist kaum ein Wort zu groß, wenn es um den geplanten Bahnhof geht: Die Rede ist von einem „Jahrhundertprojekt“. Ein Haltepunkt würde die umliegenden Gemeinden als Wohnort für Pendler attraktiv machen. „Mit dem Zug wären die Ballungszentren Ulm und Stuttgart plötzlich ohne Stau zu erreichen“, sagt Merklingens Bürgermeister Sven Kneipp (parteilos). „Auch die Wirtschaft würde enorm profitieren.“ Bisher ist die Laichinger Alb als einzige Region dieser Größe in Baden-Württemberg ganz ohne Bahnanschluss.

Im südlichen Württemberg blei-

ter von Kisllegg (Landkreis Ravensburg). Als Sprecher der Initiative „Württembergische Allgäubahn“ vertritt er die Interessen der Kommunen entlang der Trassen Aulendorf-Kisllegg, Kisllegg-Memmingen und Kisllegg-Lindau. Diese Züge müssen nicht nur den baden-württembergischen, sondern auch den bayerischen Takt berücksichtigen - da können schon minimale Verschiebungen den Fahrplan durcheinanderbringen.

Taktschäden befürchtet

Krattenmachers Befürchtung: Wer etwa aus Wangen oder Bad Waldsee nach Stuttgart will, könnte am Umsteigebahnhof Aulendorf ein Pro-

schlimmsten Fall 100 000 Leute abgehängt“, fürchtet Krattenmacher.

Auch Wilfried Franke, Geschäftsführer des Interessenverbands Südbahn, ist von den beruhigenden Worten aus Stuttgart noch nicht überzeugt. „Aus meiner Sicht bleiben Risiken übrig, da unser bisheriger mit dem Land verhandelter Fahrplan bereits sehr eng getaktet war“, sagt er.

Ursprünglich wollte Franke am kommenden Freitag, 18. März, nach Stuttgart fahren, um sich im Verkehrsministerium die Lösungsvorschläge für das Zweieinhalb-Minuten-Problem erläutern zu lassen. Am Mittwoch würde der Termin aber abgesagt. Ministerium und Bahn sehen noch weiteren Abstimmungsbedarf.

Bund gibt Milliarden für Straße und Schiene

SZ 17.03.2016

Verkehrswegeplan: 264 Milliarden Euro bis 2030 - Neun Milliarden für Straßen im Südwesten

Von Ulrich Mendelin und Wolfgang Mülke

RAVENSBURG/BERLIN - Der Bund steckt die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren deutlich auf. Der neue Bundesverkehrswegeplan sieht bis zum Jahr 2030 Ausgaben in Höhe von 264,5 Milliarden Euro vor. „Wohlstand entsteht nur dort, wo die Infrastruktur funktioniert“, sagte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) am Mittwoch in Berlin. Mehr als 1000 Einzelprojekte sieht die Planung vor. Knapp die Hälfte der

Gelder des Bundes sind für den Straßenbau vorgesehen. Auf die Bahn entfallen 41 Prozent, neun Prozent sind für die Wasserwege bestimmt. 70 Prozent der Mittel fließen in den Erhalt bestehender Netze, 30 Prozent in den Neubau. Die Investitionsmittel werden nach Bedarf und Wirtschaftlichkeit verteilt. Beim Bundesfernstraßenbau erhält Nordrhein-Westfalen mit 13 Milliarden Euro das meiste Geld, gefolgt von Bayern mit 11,4 Milliarden und Baden-Württemberg mit 9,2 Milliarden.

Zu den Projekten, die im vor- dringlichen Bedarf“ aufgeführt wer-

den und damit eine Chance haben, bis 2030 verwirklicht zu werden, gehören etwa die B 29 zwischen Schwäbisch Gmünd und Nördlingen, die B 30 zwischen Ravensburg und Friedrichshafen, Teile der B 31 am Bodensee-Nordufer und der Moildiet-Tunnel in Ravensburg. Auch für die Südbahn und die Trasse München-Memmingen-Lindau wird Geld bereitgestellt.

Der Ausbau der Gäubahn von Stuttgart nach Singen ist dagegen als nachrangig im weiteren Bedarf eingestuft. Das Land hatte den Wunsch angemeldet, Abschnitte zweigleisig

auszubauen. Daraus wird wohl erst einmal nichts. Ebenfalls keine Chance auf baldige Verwirklichung haben ein Ausbau der B 312 im Landkreis Biberach und die Pläne für einen teilweisen Neubau der B 311 im Landkreis Sigmaringen, der mehrere verkehrsgeplante Orte entlasten sollte.

Der Bundesverkehrswegeplan ist allerdings noch nicht in Stein gemeißelt. Am Montag soll eine Online-Bürgerbeteiligung starten. Hinweise sollen aufgenommen und geprüft werden, ehe der Plan wohl im Sommer vom Bundeskabinett verabschiedet wird. LEITARTIKEL / SEITE 3

Südbahn: Direktzüge Stuttgart-Lindau künftig im Stundentakt

SB 11.08.16

RAVENSBURG (ume) - Die IRE-Züge zwischen Stuttgart und Lindau verkehren ab Dezember 2016 im Stundentakt. Das ist im Verkehrsvertrag für die Südbahn (Netz 2) festgeschrieben, für den das Verkehrsministerium am Donnerstag der DB Regio den Zuschlag erteilt hat. Die Bahn-Tochter war die einzige Bieterin.

Bisher fuhr der IRE in der Regel alle zwei Stunden. Nun soll er zwischen 5.30 Uhr und 22.30 Uhr durchgängig einmal pro Stunde verkehren. Zudem halten die Züge anders als bisher stündlich in Esslingen.

„Neben dem besseren Takt profitieren die Fahrgäste von zahlreichen weiteren Verbesserungen wie mehr Sitzplätzen, Klimaanlage oder WLAN in den Fahrzeugen“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) am Donnerstag in Stuttgart. Die bisher genutzten Doppelstock-Wagen bleiben aber weiter im Einsatz; sie werden lediglich aufgehübscht und unter anderem mit Steckdosen und ab 2017 mit

zusätzlichen Fahrrad-Stellplätzen ausgestattet.

Der Vertrag läuft bis 2023. Zwei Jahre vorher, zum Dezember 2021, soll den bisherigen Plänen zufolge die Elektrifizierung der Südbahn-Trasse abgeschlossen sein. Der Vertrag sieht entsprechend vor, dass zunächst notwendige Diesellokomotiven später durch E-Loks ersetzt werden.

Der Vertrag umfasst eine Leistung von 2,6 Millionen Zugkilometern im Jahr. Davon entfallen 94 000 Zugkilometer auf Bayern. Verkehrsminister Hermann betonte am Donnerstag, dass das Land künftig weniger Geld für das Nahverkehrsangebot bezahle als im vorherigen, von der schwarz-gelben Vorgängerregierung abgeschlossenen sogenannten „Großen Verkehrsvertrag“. Von bisher 11,69 Euro pro Zugkilometer sinke der Zuschuss auf künftig 8,92 Euro.

Das Online-Dossier zum Thema: schwaebische.de/suedbahn

BOB rollt wieder in die Gewinnzone

SB 03.05.16

Mehr Gäste fahren mit der Geißbockbahn – Ungewissheit ab 2021

Von Annette Vincenz

RAVENSBURG - Geplant war ein leichter Verlust, hinten herausgekommen ist ein kleiner Gewinn: Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB oder Geißbockbahn genannt) hat im Geschäftsjahr 2014/2015 mehr Fahrgäste befördert als im Jahr zuvor und deshalb 47 000 Euro Gewinn gemacht. Im Vorjahr schrieb sie noch 288 000 Euro Verlust.

Wie der scheidende Geschäftsführer Manfred Foss im Werksausschuss des Ravensburger Gemeinderates erläuterte, erscheine die Steigerungsrate von 0,6 Prozent beim Fahrgastaufkommen zwar auf den ersten Blick gering, „Dieser Wert ist jedoch beachtlich, wenn man den allgemeinen Trend aufgrund der demografischen Entwicklung berücksichtigt.“

67 Prozent der Kunden fahren auf der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg, 28 Prozent auf dem Abschnitt Ravensburg-Aulendorf und 5 Pro-

zent auf Friedrichshafen-Hafen bis Friedrichshafen-Stadt. Diese Daten beruhen auf Zählungen an ausgewählten Stichtagen.

Steigende Personalkosten und kostenaufwendige Hauptuntersuchungen sowie Rostsanierungen konnten offenbar nicht durch die Preiserhöhung von 1,8 Prozent und die steigenden Fahrgastzahlen ausgeglichen werden. Die Pünktlichkeitsquote sei mit 96,2 Prozent zwar etwas schlechter gewesen als im Vorjahr, stelle bundesweit aber einen „guten Wert dar“, so Foss. Unpünktliche BOB-Züge seien meist nicht durch eigenes Verschulden, sondern durch Verspätungen des DB-Zugverkehrs auf der Südbahn entstanden.

Apropos Südbahn: Wenn die Elektrifizierung abgeschlossen ist, also frühestens 2021, „wird die Welt völlig anders aussehen“, meint Foss. Durch die Elektrifizierung würden sich die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr und die Verkehrsbetrie-

be grundlegend ändern. Die BOB bräuchte dann schnellere elektrische Fahrzeuge.

Nach den Vorstellungen des Landes Baden-Württemberg soll der Schienenverkehr zwischen Ulm und Lindau neu ausgeschrieben und an ein Unternehmen vergeben werden. „Für die BOB hätte dies einen Quantensprung bezüglich der Größe des Bedienungsgebietes, die Zahl der neuen elektrischen Fahrzeuge sowie personeller Ressourcen zur Folge.“ Laut Foss ginge das nur mit einem strategischen Partner.

Im Werksausschuss wurde sein Bericht – der letzte, bevor er in Ruhestand geht – wohlwollend aufgenommen. Manfred Lucha (Grüne) sagte: „Die Region ist keine Metropole, aber an den Tagesrändern haben wir trotzdem eine S-Bahn-Taktung.“ Während woanders im öffentlichen Nahverkehr Stagnation oder Rückgang herrsche, sei die BOB noch gewachsen.

Oberreitnauer zweifeln am neuen Bahnhof

SZ
12.05.16

Schober und Brombeiß lehnen Pläne ab

LINDAU-OBERRITNAU (dik) - Dass Freistaat Bayern und Bahn AG im Lindauer Hinterland neue Bahnhöfe öffnen wollen, trifft auf Zustimmung - nur in Oberreitnau nicht. So berichten Bürgermeister Karl Schober (CSU) und Stadtrat Günther Brombeiß (FB).

Die Bürger lehnten den geplanten Bahnhof ab, sagte Schober und ergänzte, dass die Bahn sowieso keine Grundstücke mehr für einen Bahnhof habe. Brombeiß erklärte, dass die Bürger mit dem Stadtbus sehr zufrieden seien und es Ängste gebe, die Stadt könnte beim Bus kürzen, wenn der Bahnhof eröffnet sei. Das aber woll-

ten die Oberreitnauer auf jeden Fall verhindern.

Er könne nicht glauben, dass jemand einen neuen Bahnhof nicht will, erwiderte Matthias Kaiser (BL). Und Stadtbaudirektor Georg Speth berichtete, dass die Bahn 98 Prozent der für den Halt benötigten Grundstück im Eigentum habe. Probleme gebe es lediglich mit den in der Nähe gewünschten Parkplätzen. Der Zutritt sei vom Bahnübergang am Marienplatz aus geplant.

Eine Entscheidung auch über dieses Thema soll im Rahmen des Verkehrskonzeptes Klimio fallen.

Kurz berichtet

SZ 28.07.16

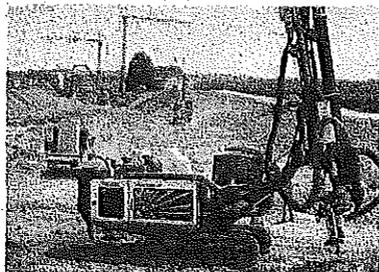
Studie bestätigt: Bahnhof in Merklingen würde sich rechnen

MERKLINGEN (rau) - Der geplante Bahnhof bei Merklingen (Alb-Donau-Kreis) für Regionalzüge an der neuen ICE-Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist „volkswirtschaftlich sinnvoll“. Zu diesem Schluss ist ein Gutachten gekommen, das im Einvernehmen der Bahn und dem Verkehrsministerium erstellt worden ist. Der Nutzen des Bahnhofs würde die Kosten demnach um 50 Prozent überstei-

gen. Es wird damit gerechnet, dass täglich 1350 Reisende den Bahnhof nutzen würden.

Die Kosten des Projekts liegen nach neuesten Berechnungen bei insgesamt 44 Millionen Euro, die sich das Land (30 Millionen) und die Kommunen der Laichinger Alb teilen.

Die reinen Baukosten des Bahnhofs sollen bei 20 Millionen Euro liegen. In den Gesamtkosten sind unter anderem auch neun Millionen Euro enthalten, die der Bahn als Unterhaltsablösung gezahlt werden sollen. Drei Millionen Euro sollen dafür ausgegeben werden, dass es wegen des Bahnhofs zu keinen Konflikten im Fahrplan der Südbahn kommt. Die Anrainer der Südbahn von Ulm an den Bodensee sehen den neuen Bahnhof skeptisch, weil sie fürchten, dass durch den Zeitverlust bei einem zusätzlichen Halt Anschlussverbindungen in Oberschwaben verloren gehen.



Bei Merklingen soll an der Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm ein Bahnhof entstehen. FOTO: RASEMANN

Modernisierungsschub für die Südbahn

Signale, Weichen und Schranken werden von Ravensburg aus bedient – Schienenersatzverkehr im September

Von Günter Peitz

BAIENFURT - Entlang der ältesten Eisenbahnstrecke Württembergs, der 1850 eröffneten Südbahn, sind seit April und noch bis zum Oktober zwischen Mochenwangen und dem Bodensee, derzeit schwerpunktmäßig in den Bahnhofsbereichen Niederbiegen und Ravensburg, umfangreiche Modernisierungsarbeiten im Gange. Es handelt sich allerdings noch nicht um die vielbeschworene Elektrifizierung der Strecke.

Vielmehr ersetzen Baurtrupps der Eisenbahnbaufirma Duensing im Auftrag der Bahn in Tag- und Nachtschichten die alten Signale durch moderne, wobei sie bisher mit ungewöhnlich viel schlechtem Wetter zu kämpfen hatten. Bagger sind im Einsatz. Viele Meter Kabel werden verlegt. Alle Signale, Weichen und Schranken an Bahnübergängen sollen künftig nicht mehr mechanisch, sondern elektrisch gesteuert werden. Bisher war der Zugverkehr durch diese Maßnahmen nicht beeinträchtigt, doch ab 16. September muss die Strecke wegen des Ausbaus von Weichen in Niederbiegen teilweise für drei Wochen gesperrt werden. Das bedeutet: Schienenersatzverkehr.

Stellwerk wird bald stillgelegt

„Trimm-dich-Bank“ haben Bahnbedienstete liebevoll das alte mechanische Stellwerk im 1911 errichteten anscheinlichen, inzwischen jedoch etwas heruntergekommenen Bahnhofgebäude in Niederbiegen getauft. Denn dieses Stellwerk, einstmals von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert und der Staatsbahn mit 27 000 Goldmark in Rechnung gestellt, 1958 modernisiert, bei dessen Anblick der Blutdruck jedes Eisenbahn-Nostalgers steigt, kostet den jeweils Diensthabenden erhebliche Kraft, insbesondere im Winter, wenn es gilt, teils ziemlich weit entfernte Weichen umzustellen. So ist es beim „Bähnles-Kölb“ in seinem Standardwerk über die Eisenbahn im Schussental nachzulesen.

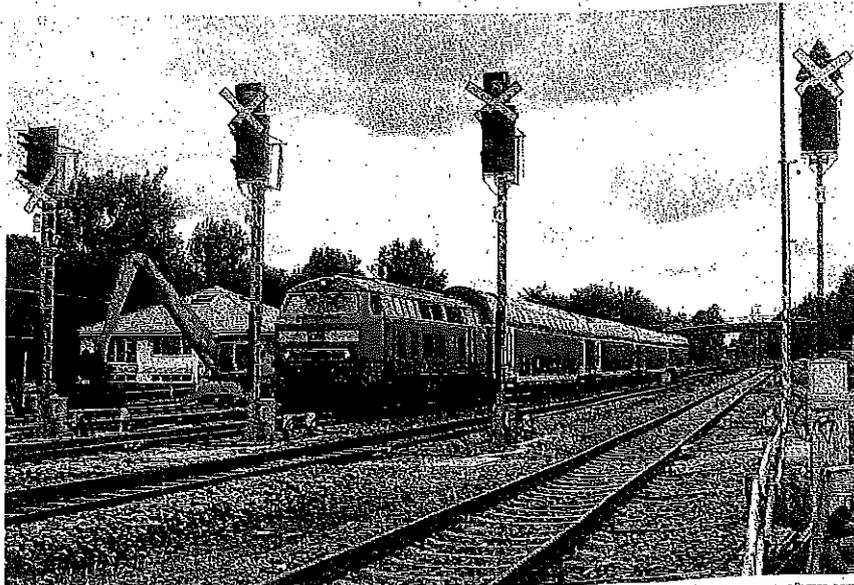
Voraussichtlich ab Oktober sind solche Kraftakte jedoch nicht mehr erforderlich, denn das alte Stellwerk in Niederbiegen hat dann ausgedient. Es wird stillgelegt, abgehängt. Die teilweise schon aufgestellten neuen Signale, aber auch Weichen und Schranken an Bahnübergängen in Niederbiegen werden künftig vom

Fahrdienstleiter im Stellwerk in Ravensburg betätigt. Das ist allerdings auch nicht mehr das modernste, denn es stammt von 1970. In Friedrichshafen ist man da schon weiter.

Dort werden Signale, Weichen und Schranken bereits elektronisch ferngesteuert – von Karlsruhe aus. Die Bahn spricht von hohem Automatisierungsgrad. Computer übernehmen es, Fahrstraßen freizuschalten, indem sie Signale und Weichen entsprechend stellen. Jedoch sind erst 650 von 5100 Stellwerken mit Rechner-technologie ausgestattet.

Arbeitslos werden die Bahnmitarbeiter, die bislang noch im alten Stellwerk Niederbiegen abwechselnd Dienst tun, durch die Stilllegung jedoch nicht. Sie werden auf andere Dienststellen verteilt. Die Gleise der stillgelegten Nebenbahn (sich Zweittext) sind teils entfernt, zur Teil überwuchert, sodass man ihre Verlauf teilweise nur noch erfassen kann. Übrigens verkehrte auf einer kurzen, knapp einen Kilometer langen Abschnitt dieser Nebenbahn früher auch die legendäre Schussental Straßenbahn, die schmalspurig Baienfurt mit Weingarten und Ravensburg bis Ende der 1950er-Jahre mit einander verband (Stichwort: Drei-Schienen-Gleis).

Mussolini soll mitgeholfen haben. Auch das ist beim „Bähnles-Kölb“, aber auch im neuen Baienfurter Heimatbuch, das erst 2015 herausgekommen ist, nachzulesen. Aus anderer Quelle war zu erfahren, dass nach 1900 beim Bau des zweiten Gleises der vorher nur eingleisigen Südbahn, bei dem damals viele italienische Arbeiter eingesetzt waren, auch ein junger Mann Hand angelegt haben soll, der später unruhlich von sich reden machen sollte: Benito Mussolini, faschistischer Diktator von Italien und enger Verbündeter von Adolf Hitler.



Jetzt stehen bereits vier neue Signale an der nördlichen Ausfahrt aus dem Bahnhof Ravensburg. FOTO: GÜNTER PEITZ

Zukunft des Niederbiegener Bahnhofs ist unklar

Von der Südbahn zweigten Wallfahrer-Sonderzüge nach Weingarten ab

Von Günter Peitz

BAIENFURT - Was aus dem alten Niederbiegener Bahnhofgebäude einmal wird, das die Bahn künftig wohl gar nicht mehr benötigt, ist unklar. Wird es verkauft, von der Gemeinde Baienfurt erworben oder von Privat, so wie früher schon das andere Bahnhofgebäude auf Gemarkung Baienfurt beim stillgelegten Güterbahnhof unweit des Ortskerns? Antworten auf diese Fragen erhofft sich nicht zuletzt der Club der Modellbahnfreunde, der einen Mietvertrag mit der Bahn hat und sich regelmäßig im alten Bahnhof in Niederbiegen trifft.

Sicher ist, dass der alte Bahnhof in Niederbiegen schon bessere Zeiten gesehen hat. Zwar halten dort seit 1997 wieder Züge, nämlich die Trieb-

wagen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), nachdem die Deutsche Bundesbahn 1988 die Zughalte im Personenverkehr dort, aber zum Beispiel auch in Weißenau und Oberzell gestrichen hatte. Für die Geißböckbahn wurden extra ein Gleisübergang mit Fahrstühlen, weithin sichtbar, und die Bahnsteige neu gebaut.

Aber in früheren Jahren, schon gar im Dampflokalzeitalter, als in Niederbiegen von der Hauptstrecke Ulm-Friedrichshafen noch die stillgelegte 4,04 Kilometer lange Nebenbahn in Richtung Baienfurt und Weingarten abzweigte, muss dort reger Rangierbetrieb geherrscht haben, sodass die Männer im mechanischen Stellwerk stark gefordert waren. Verfügte der Bahnhof Niederbiegen doch neben den beiden

Durchgangsgleisen noch über vier weitere (derzeit noch drei).

Bürger regen sich über Pfiffe auf. Bis 1938 führen noch Personenzüge bis zum Bahnhof Weingarten, später nur noch Charterzüge. So startete noch bis 1998 der von der Weingartner Geschäftswelt gecharterte sehr beliebte „Lauratal-Express“ in Weingarten zu verschiedenen attraktiven Ausflugszielen in Süddeutschland und fadete sich in Niederbiegen in die Südbahnstrecke ein. Umgekehrt zweigten in Niederbiegen bis 1963 ab und zu Wallfahrer-Sonderzüge in Richtung Weingarten ab. Das Ziel der Pilger war die Basilika. Der Güterverkehr in Richtung Baienfurt und in Richtung Weingarten lief länger auf der Nebenstrecke, verlor jedoch mit der Stilllegung der Papier-

fabrik eine wichtige wirtschaftliche Grundlage, sodass die Stilllegung nun eine Frage der Zeit war. Franz Gierer, lange Hauptamtsleiter im Rathaus Baienfurt, erinnert sich noch gut an den Ärger, den es früher immer wieder gab, weil sich insbesondere zugezogene Neubürger der Gemeinde durch die Pfiffe der Loks von Güterzügen gestört fühlten, die bei den unbeschränkten Bahnübergängen aus Sicherheitsgründen vorgeschrieben waren. Übrigens war der Stilllegung der unrentabel gewordenen Nebenstrecken von Niederbiegen nach Baienfurt beziehungsweise Weingarten in den Jahren 2014/15 deren Ausschreibung durch die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, vorausgegangen. Doch niemand interessierte sich dafür, sodass nur übrig blieb, den Betrieb einzustellen.

6.01 Uhr: Interregio-Express nach Ulm wird gestrichen

Verantwortung trägt nicht die Bahn, sondern das Land, das den Regionalverkehr auf der Schiene bestellt und organisiert

Sz 29.08.2016
Von Alexander Mayer

FRIEDRICHSHAFEN - Mit dem Fahrplanwechsel zum 11. Dezember stellt die Bahn den Frühzug Interregio-Express 4240, Abfahrt in Friedrichshafen um 5.49 Uhr nach Ulm, ein. Der verkehrt ab 6.01 Uhr von Ravensburg aus. Verärgerung macht sich breit. Unter anderem beim Friedrichshafener Bahnnutzer Ulrich Bernard. Der hatte sich in einem offenen Brief direkt bei Bahnchef Grube beschwert.

Grundsätzlich gilt festzuhalten: Die Bahn AG ist für den Zug nicht verantwortlich. Roland Kortz, Sprecher der Bahn in Stuttgart, stellt klar. „Der Zug fährt bis einschließlich 10. Dezember. Dann aber nicht mehr.“ Der Grund: „Das Land ist Besteller für den Nahverkehr. Den 4240 hat es nicht mehr bestellt, weil es mit dem Fahrplanwechsel einen durchgehenden Stundentakt will“, erklärt der Sprecher der Bahn.

Hintergrund: Seit der Regionalisierung der Bahn im Jahre 1996 sind die Länder und nicht mehr der Bund als Aufgabenträger für die Organisation des Regionalverkehrs zuständig. Im Schienennahverkehr sind das die Zuggattungen Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn. 1996 wurde vom Land die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gegründet, die das Verkehrsministerium in allen Fragen

des SNPV berät und unterstützt. Obwohl Ulrich Bernard sich mit seiner Beschwerde an Bahnchef Grube an die falsche Adresse gewandt hat, bekam er diese Woche einen Anruf von der Beschwerdestelle der DB in Berlin. Die klärte den Häfler auf, der IRE fahre nach wie vor nach Ulm, der direkte IC als Anbindungszug nach München werde aber für drei Monate mindestens durch eine Regionalbahn ersetzt. Die Folge: Die Reisezeit Friedrichshafen-München am frühen Morgen dauert jetzt über dreieinhalb Stunden.

Bernard hatte den Frühzug nach München immer über Online-Buchungen benutzt. Das Buchungsprogramm, so stellte sich nun heraus, wirft automatisch aber nur die RB-Verbindungen aus. Diese Fehlinformation trieb Bernard den Zorn ins Gesicht, führte zur Beschwerde. Die Bahn sagt Verbesserungen bei Online-Buchungen zu, „um solche missverständlichen Darstellungen zu vermeiden“. Und nicht nur das. Sie hat sich beim Friedrichshafener Bahnfahrer auch entschuldigt – mit einem Gutschein.

Bernard hat im Häfler „IRE-Durcheinander“ eine Alternative zur Schienenverbindung in die bayerische Landeshauptstadt gesucht – und auch gefunden. Auch der FlixBus fährt nach München. In zwei Stunden und 20 Minuten.

Bus statt Geißbockbahn

Sz 13.09.16
Bauarbeiten zwischen Ravensburg und Aulendorf

RAVENSBURG (sz) - Statt der Bodensee-Oberschwaben-Bahn fahren zwischen Samstag, 17. September, und Sonntag, 2. Oktober, zwischen Ravensburg und Aulendorf Busse im sogenannten Schienenersatzverkehr (SEV). Grund sind Bauarbeiten auf der Strecke, die in dieser Zeit komplett gesperrt ist.

Dadurch verändern sich die Abfahrts- und Ankunftszeiten entsprechend, teilt die Bahn mit. In Richtung Norden ergeben sich spätere Ankunftszeiten. Die Abfahrtszeiten in Richtung Süden sind durch den Schienenersatzverkehr früher als gewöhnlich. Reisende lösen ihre Fahrkarte am besten vor Fahrtantritt an den Fahrkartenselbstbedienungsautomaten der Bahnhöfe oder Haltepunkte, empfiehlt die Bahn.

Die Busse halten an den SEV-Haltestellen in unmittelbarer Nähe der Bahnhaltepunkte. Eine Ausnahme bildet Weingarten, dort halten die SEV-Busse am Charlottenplatz. Die Wege zu den Haltestellen sind auf den Bahnsteigen ausgeschildert.

In den Bussen können zwischen Ravensburg und Aulendorf an den betreffenden Tagen keine Fahrräder mitgenommen werden.

Die Sonderfahrpläne der Bodensee-Oberschwaben-Bahn zum Schienenersatzverkehr liegen ab jetzt in den Zügen, bei den Mobilitätszentralen in den Bahnhöfen Friedrichshafen und Ravensburg sowie dem Reisebüro im Bahnhof Aulendorf aus. Auf www.bob-fn.de liegt er zudem zum Download bereit.

SZ
Dienstag, 17. November 2015

RAVENSBURG

Bald fährt Security im Stadtbus mit

Neues Projekt soll Störenfriede ausbremsen – Verkehrsverbund Bodo erhöht Preise um 1,8 Prozent

Von Jasmin Bühler

RAVENSBURG - Zum neuen Jahr wird die Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft (Bodo) die Fahrpreise in Bus und Bahn um durchschnittlich 1,8 Prozent anheben. Die Kurzstrecken werden von der Preiserhöhung nicht betroffen sein. Der Einzelfahrschein für eine Zone kostet weiterhin 2,10 Euro. Teurer werden hingegen die Fahrscheine für häufige Fahrten, wie die Monatskarte oder das Stud-Ticket, sowie die Abonnements. Und: Es soll ein neues Sicherheitskonzept geben.

Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler betont, dass es sich dabei um eine der „geringsten Anpassungsraten in der Geschichte von Bodo“ handelt. Er begründet die Preiserhöhung zum einen damit, dass der Verbund selbst steigende Kosten zu verzeichnen hätte, vor allem im Personalbereich. „Bei uns gibt es erfreulicherweise noch keine Dumpinglöhne“, erklärt Löffler. Die Busfahrer würden weit über dem Mindestlohn verdienen – was sich andererseits aber auf die Betriebskosten niederschlägt.

Schülereinnahmen brechen weg

Ein zweites, weitaus größeres Problem, das Bodo zu schaffen macht und zu teureren Fahrkarten führt, ist der demografische Wandel: Die Zahl der Schüler nimmt seit Jahren ab. Doch genau sie sind die Hauptkunden des Verkehrsverbundes. Mehr als 50 Prozent seiner Einnahmen stammen aus Schülertickets. Wie aus dem Bericht von Bodo-Geschäftsführer Löffler hervorgeht, stagnieren die Einnahmen in diesem Bereich entsprechend. Folglich ist der „Ausbildungsverkehr“, wie er bei Bodo genannt wird, von der Preiserhöhung besonders betroffen: Die Karten kosten ab 2016 zwischen 50 Cent und zwei Euro mehr.

Neu wird ab dem kommenden Jahr auch sein, dass die Altersgrenze für das Junior-Ticket, die Freizeit-Monatskarte für junge Leute, von 17 auf 20 Jahre angehoben wird. Es wird zu künftig 19 Euro statt wie bisher 13 Euro kosten. Außerdem können Ehe- oder Lebenspartner von Besitzern der Abokarte „Mobil 63“ eine vergünstigte Partnerkarte zum Preis

„Bei uns gibt es erfreulicherweise noch keine Dumpinglöhne“

sagt Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler über die Busfahrergehälter.



Der Verkehrsverbund Bodo, einzelne Busunternehmen, Polizei und Ordnungsamt haben nach zweijähriger Planung das Präventionsprojekt „Gemeinsam sicher“ ins Leben gerufen, das am Montag an den Start gegangen ist. Es soll allgemein, aber vor allem auch auf „Problemstrecken“, für mehr Sicherheit und Ordnung sorgen. FOTO: JASMIN BÜHLER

von 29,80 Euro erwerben. Auch hier trägt Bodo der demografischen Entwicklung Rechnung.

Bei den Fahrgastzahlen verzeichnet der Verkehrsverbund einen stetigen Rückgang. Im vergangenen Jahr waren es fast eine halbe Million weniger Fahrgäste als das Jahr zuvor. Prozentual gesehen macht das 1,2 Prozent. Gerade im „Ausbildungsverkehr“ sind die Zahlen rückläufig: Hier gibt es ein Minus von knapp 700 000. Die Fahrgeldeinnahmen betrugen 2014 rund 33,4 Millionen Euro. Und für das Jahr 2015 zeichnet sich Ähnliches ab: Laut Löffler waren es im ersten Halbjahr – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum – 0,5 Prozent

weniger Fahrgäste. Die Einnahmen stiegen gleichzeitig aber um 3 Prozent.

Um die Fahrten in Bus und Bahn noch sicherer zu machen, haben Verkehrsverbund, einzelne Busunternehmen, Polizei und Ordnungsamt das Projekt „Gemeinsam sicher“ ins Leben gerufen, das am Montag an den Start gegangen ist. Die Idee: Aufmerksame Busfahrer, verschärfte Kontrollen und anwesendes Sicherheitspersonal sollen alkoholisierten oder böbelnden Fahrgästen bei Bedarf Grenzen setzen und sie gegebenenfalls auch aus dem Bus werfen.

Brennpunkt: Linien 1, 2 und 5

Denn gerade zu bestimmten Uhrzeiten, am Wochenende oder nachts, sowie auf bestimmten Strecken komme es gelegentlich zu Problemen – hauptsächlich mit Betrunknen: zum

Beispiel auf der Strecke Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt. Das sind die Linien 1, 2 und 5. Dort soll die Kontrolle adäquat verschärft werden.

„Mit unserem Präventionsprojekt wollen wir unseren Bus- und Zugverkehr noch pünktlicher, ordentlicher und sicherer machen“, sagt Bodo-Geschäftsführer Löffler. Mit Flyern und Plakaten wollen die Projektteilnehmer dafür sorgen, dass die Fahrgäste auf die Initiative aufmerksam werden. Vorerst soll „Gemeinsam sicher“ ausschließlich im Raum „Mittleres Schussental“ Anwendung finden. Doch eine Ausweitung des Projekts schließt Löffler nicht aus.

Weitere Infos, unter anderem zum Verkehrsnetz und zu den einzelnen Ticketpreisen, gibt es im Internet unter www.bodo.de.

Bodo im Überblick

Zu den Gesellschaftern des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (Bodo) gehören unter anderem die Stadtverkehr Ravensburg-Weingarten GmbH, die Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO) und die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB). Bodo zählt jährlich 34,8 Millionen Fahrgäste, darunter 15 Prozent Gelegenheitsreisende, 23 Prozent Berufspendler, 58 Prozent Schüler und Azubis sowie 4 Prozent Studierende. Einnahmen: 33,4 Millionen Euro. Es gibt 21 Verkehrsunternehmen im Verbund, 80 Überlandlinien, 60 Stadtverkehrslinien und 1700 Haltestellen. (sz)

Zum Artikel „Bald fährt Security im Stadtbus mit“ (SZ vom 17. November)

„Unfreundliche Busfahrer“

Bodo beklagt einen steten Rückgang der Fahrgastzahlen. Dies liegt meines Erachtens nicht nur am Rückgang der Schülerzahlen. Ich selbst fahre seit vielen Jahren mit dem Bus und stelle immer wieder fest, dass bis auf wenige Ausnahmen die Busfahrer sehr unfreundlich beziehungsweise ignorant sind. Kein „Grüß Gott“, kein freundlicher Blick, man hat das Gefühl, dass jeder Fahrgast unerwünscht ist. Als ich

kürzlich einem Busfahrer beim Ticketkauf „Guten Morgen!“ sagte und er nicht reagierte, fragte ich ihn, warum er meinen Gruß nicht erwidere. Darauf antwortete er: „Das müsste ich dann täglich 2000 Mal machen.“ Und da wundert sich Bodo, dass die Fahrgastzahlen rückläufig sind! Schulen und kontrollieren Sie Ihre Busfahrer bezüglich ihres Umgangs mit den Fahrgästen, damit sich die Kunden in Ihren Bussen willkommen fühlen.

Christine Franke, Amtzell

mobil im Ländle

Ausgabe: 25. November 2015 Nächste Ausgabe: Frühjahr 2016



Mobil mit Bus und Bahn

Willkommen bei bodo

Neue Angebote

Juniores und junge Erwachsene können sich über ein neues Angebot im bodo freuen, ebenso wie aktive Menschen ab 65 Jahren.

Ab 01. Januar ist die beliebte, netzweite Freizeikarte, das „JuniorTicket“, nun bis einschließlich 20 Jahre gültig und kostet monatlich 19 Euro.

Wer als Partner/in eines Abo Mobil-63-Abonnenten ebenfalls günstig netzweit in Bus und Bahn fahren möchte, kann ermäßigt für 29,80 Euro pro Monat eine Abo Mobil-63 Partnerkarte erwerben. Somit vergrößert sich im bodo die Auswahl an attraktiven Fahrtscheineangeboten für bestimmte Fahrgastgruppen.



Rund um die Uhr

Digitale Services

Immer mehr Informationen werden über mobile Endgeräte transportiert. Seit Mitte August ist eine mobile Version von www.bodo.de rund um die Uhr und überall abrufbar. Kernstück bildet die Fahrplanauskunft, inklusive interaktiver, aktueller Störungsmeldungen sowie HandyTicket-Kauf-funktion – weitere Informationen und Services inklusive.

Ob Abfahrtsmonitor für den PC oder Großbildschirm, Fahrplanauskünfte über App oder web inklusive aktueller Störungsmeldungen, interaktive Kartenansichten sowie Umgebungspläne inklusive vielfältigen Nutzungs-Hinweisen. Die Fahrgäste bewegen sich immer mehr in digital-mobilen Räumen. Auch das bodo-HandyTicket hat als mobiles, flexibles Ticketsystem bereits mehr als 1200 registrierte Nutzer und bietet alle bodo-Einzelfahrtscheine zum rabattierten Fahrpreis wie auch Gruppen- und Einzeltageskarten sowie Fahrradfahrtscheine zum Sofortkauf an. www.bodo.de/handyticket



Fahrplanwechsel

Ab 13. Dezember 2015 gelten neue Fahrpläne. So sind auf verschiedenen Linien deutliche Verbesserungen zu verzeichnen. Die Seelinie 7395 Friedrichshafen-Überlingen und die Linie 7587 Friedrichshafen-Kressbronn bieten freitags bis sonntags von 1 bis 4 Uhr Nachtfahrten im Stundentakt an. Neu ist auch die Linie 16 im Stadtverkehr Friedrichshafen (Stadtbahn – Allingen – Raderach – Schneezhausen – Klinikum).

Die Linie 12 fährt hingegen nur noch bis Markdorf. Auch im stadtbuss Ravensburg Weingarten bieten die Linien 1 und 3 am Wochenende durchgehend Nachtfahrten an. Zudem sollen Gelenkbusse zu Spitzenzeiten höhere Kapazitäten schaffen. Alle Fahrpläne stehen bereits ab Anfang Dezember online unter: www.bodo.de/fahrpläne



Kurznotiert

Online Umfragen

Anfang des Jahres wurden ÖPNV-Nutzer zu allgemeinen Themen auf www.bodo.de befragt. Interessant war, dass knapp die Hälfte der Befragten Bus und Bahn für Beruf und Ausbildung wie auch in der Freizeit nutzen. Nahezu ein Drittel der Befragten besitzt eine Abokarte, der Rest nimmt eher unregelmäßiger das Verkehrsangebot in Anspruch.

JobTicket BW

Ab dem 01. Januar 2016 können Beschäftigte der Landesverwaltung Baden-Württemberg einen monatlichen Zuschuss für ihre Abokarte beantragen. Näheres dazu ist auf der Internetseite des Landesamts für Bescholdung und Versorgung unter www.lvwvl.de abrufbar. Auch unter www.bodo.de/tickets sind zum „JobTicket BW“ viele Informationen eingestellt.

Immer mobil

Ob auf dem Weg zu Job oder Ausbildung, in die Freizeit oder zu Freunden und Familie. Mobilität und flexible Bewegung spielt für Menschen aller Altersklassen eine wichtige Rolle.



21 bodo-Verkehrsunternehmen in den beiden Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis stellen sich diesem Anspruch Tag für Tag. Ob unterwegs in Bussen und Bahnen, zu Fuß, mit Rad oder Auto, flexiblen Bedienungsformen oder

Carsharing. Mobil informiert oder anhand gedruckter Fahrpläne – die Welt der Mobilität ist spannend und fordert heraus. Digitale Services verbunden mit bewährten Standards und Angeboten sind hierfür wichtige Säulen im bodo.

Aktiv und engagiert

bodo-Fahrgastbeirat

Seit Ende letzten Jahres sind sie gewählt. Zehn Personen aus unterschiedlichen Berufen und Tätigkeitsbereichen. Mit großem Engagement und Interesse am Öffentlichen Nahverkehr möchten sie zusammen mit vier Vertretern der Landkreise und Verkehrsunternehmen im Dienste der Fahrgäste unterwegs sein und sich an positiven Fortentwicklungen beteiligen.

Kontakt: fahrgastbeirat@bodo.de

3 von 10 – die Fahrgastbeiräte
Görg, Jutta Hoppe, Daniel und Doris Stolz (v.l.)



Flexibel unterwegs

Praktische Falträder

In den Bussen und Zügen ist die Mitnahme von Falträdern kostenfrei, da sie zusammengeklappt taufällig als „Gepäckstück“ gelten, auch wenn sie unverpackt sind.

preis (649,00 statt 749,00 Euro) inklusive bodo-Bonus geben.

Im Rahmen der „Radexpress-Gewinnaktion 2015“ wurde zusammen mit dem diesjährigen Kooperationspartner „AOK – Die Gesundheitskasse Bodensee Oberschwaben“ ein TERN Faltrad verlost. Glückliche Gewinnerin war Monika Caprani aus Aulendorf, die das praktische Faltrad von Rene Bartels (Zweiradhaus Amann Ravensburg) in Empfang nahm. Wir gratulieren!



Gut informiert

Gut geschult

Neue Tarife und Handlungsvorgaben müssen regelmäßig geschult werden. Verkehrsunternehmen und Vertriebsbeauftragte verstärken gerade zum Jahreswechsel ihre Bemühungen, denn viele Hundert Fahrer sind im bodo täglich unterwegs, um – zusammen mit den Schienenbetreibern – jährlich knapp 35 Millionen Fahrgäste sicher und gut informiert zu befördern.



Radexpress am 05. Dezember

Gewinnaktion

Am Samstag, 05. Dezember lädt der Radexpress Oberschwaben 754 zum „Adventszauber“ ein, einer weihnachtlichen Sonderfahrt mit Musik, kostenlosem Gebäck und Glühwein inklusive kleiner Stadtführung in Pfaffen-dorf. Es gelten die bodo-Tarife. Fahrscheine gibt es zudem im Zug zu kaufen. Abfahrt ab Bahnhof Aulendorf ist um 16.30 Uhr, die Rückkehr um 21.00 Uhr.

Wer für diesen Sonderzug eine Gruppenfahrkarte Netz für bis zu 5 Personen gewinnen möchte, schreibt bitte per Email an info@bodo.de oder an die bodo-Geschäftsstelle, Bahnhofplatz 5, 88214 Ravensburg unter dem Betreff „Adventszauber“. Wir wünschen viel Erfolg!

Mitmachen und gewinnen

Kooperationspartner

Vergünstigungen

Wer mit bestimmten bodo-Fahrscheinen anreist, bekommt bei vielen Kooperationspartnern im Verbundgebiet Ermäßigungen auf den Eintrittspreis oder einen anderen Bonus. So laden viele Themen und Museen auch in der Winterzeit zum Verweilen und Entspannen ein. Interessante Einblicke in die Geschichte hiesiger Moor- und Riedlandschaften,

Abwechslung bei Spiel und Spaß, Gesundheitsförderung und Entspannungsasien, Entdecken in tausendjährige Geschichten und Geschichten, Sheppen, wenn das Wetter mal ganz ungemütlich ist – die Auswahl an herbstlich-winterlichen Ausflugszielen im bodo-Verbundgebiet ist riesengroß.

Mehr Informationen unter www.bodo-freizelland.de/kooperationspartner

Fahren und sparen

Sicher unterwegs

Schulbus-Check

Auch in diesem Jahr haben die privaten Busunternehmen im Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben (RBO) ihre Schulbusse freiwillig von TÜV bzw. DEKRA prüfen lassen. „Dies ist ein wichtiger Baustein unseres Sicherheitskonzeptes. Mit den guten Ergebnissen erhöhen wir die Garantie für eine sichere Beförderung“, so Bernd Grabherr, RBO-Geschäftsführer.



Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben Ihre privaten Busunternehmen

Projektstart im „Mittleren Schussental“

Gemeinsam sicher

Das tariflich geregelte Alkoholkonsumverbot in den Bussen seit 1. Januar 2015 war ein erster Anfang. Eine bessere Ausleuchtung am Busbahnhof Ravensburg ein weiterer. Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma sind seit Monaten verstärkt in den BOB-Zügen, wie auch im stadtbuss Ravensburg Weingarten unterwegs.

Handlungsvorgaben und Schuleinheiten für Busfahrer und Kontrollpersonal wurden ebenfalls gemeinsam entwickelt, um diese in Krisensituationen mit Risikogruppen zu stärken.

Mit Vertretern des Polizeipräsidiums und der Verkehrsunternehmen entwickelte der Verbund zusammen mit der DB ZugBus (RAB) und der Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben (RBO) dieses gemeinsame Projekt. Ziel dieser Bemühungen ist es, das subjektive wie auch objektive Sicherheitsgefühl von Fahrgästen und Fahrpersonal zu verbessern.

Auch die seit Jahren stattfindende Ausbildung der Schulbusbegleiter im Landkreis Ravensburg ist ein wichtiger Bestandteil für mehr Sicherheit.

Gut zu wissen



Beratung und Fahrscheinkauf, Gruppenanmeldung, SofortAbo und Fundsachen:

Ravensburg (Bahnhof) Tel. 0751-50922-0 info-wg1@zugbus-rab.de Friedrichshafen (Stadtbahn) Tel. 07541-3013-0 info-fn@zugbus-rab.de auch in

- Aulendorf (Bahnhof)
- Isny (Kurhaus)
- Kießlegg (Gästehaus)

Die kostenlose Broschüre „Tarif-Informationen 2016“ liegt ab Anfang Dezember bei allen Vertriebs- und Verkaufsstellen aus, ebenso bei vielen Gemeinden und Tourist-Informationen.

Haltestellen werden mit Landesmitteln umgebaut

RAVENSBURG (sz) - Fünf Bushaltestellen werden im Wahlkreis Ravensburg modernisiert. Die grün-rote Landesregierung hatte zur Beschleunigung eines barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen ein Sonderprogramm aufgelegt, mit dem sie die Anhebung von Bordsteinkanten oder den Einbau von Blindenleitstreifen mit pauschal 10 000 Euro pro Haltestelle bezuschusst. Dies teilt der Grünen-Landtagsabgeordnete Manfred Lucha mit.

Diese Summe entspricht etwa der Hälfte der Kosten, so Lucha in einer Pressemitteilung. Im Wahlkreis Ravensburg profitiert davon Weingarten mit zwei, Grünkraut mit zwei und Waldburg mit einer geförderten Bushaltestelle.

Insgesamt umfasst das Landesprogramm fünf Millionen Euro. „Das ist sehr gut angelegtes Geld. Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ist ein Faktor, um Busse als Verkehrsmittel attraktiver zu machen“, erklärt Lucha. Von einem stufenlosen Einstieg in die Busse profitieren seinen Ausführungen zufolge Rollstuhlfahrer ebenso wie ältere Menschen mit Rollatoren, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit Gepäck. „Mit vergleichsweise geringem Aufwand steigern wir so für alle den Komfort des öffentlichen Nahverkehrs“, so der Ravensburger Landtagsabgeordnete. Die ÖPNV-Nutzer würden darüber hinaus Zeit sparen. „Im ländlichen Raum bilden Busse das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs“, so Lucha. Der Bund schreibt vor, dass bis 2022 der ÖPNV komplett barrierefrei nutzbar sein muss. Das Land hat laut Lucha mit seinem Förderprogramm Impulse gesetzt, damit Stadt- und Landkreise diese Aufgabe möglichst frühzeitig angehen.

w03rav3_23_Dec_09

Nachtbus nimmt nur langsam Fahrt auf

Gute Noten für das neue Angebot -
Zum Start aber nur wenig Fahrgäste

Von Stefan Wölke

RAVENSBURG - Seit vergangenen Freitag fahren im Mittleren Schusental die Busse am Wochenende auch die Nacht hindurch. Das zusätzliche Angebot wird von Nachtschwärmern seit Langem gefordert, denn so entfällt eine teure Taxifahrt. Die Zahl an Mitfahrern blieb bei der ersten Fahrt am Wochenende aber gering.

Von Samstag- auf Sonntagnacht sind am neuen Bahnhofsareal einige junge Leute unterwegs. Der Weg zur „Kantine“ oder in die Innenstadt ist nicht weit. Eine Gruppe junger Leute ist gerade dabei, den Heimweg nach Weingarten zu organisieren. Ein vorbeifahrendes Taxi hält an und nimmt die Gruppe mit. Seit diesem Wochenende fahren freitags und samstags aber auch Busse nachts nach Weingarten und in die umliegenden Ortschaften wie Schmalegg oder Eschach.

Manju ist ein 25-jähriger Fachhochschulstudent aus Indien. Seit zwei Semestern lebt und studiert er in Weingarten, wie er erzählt. Am Wochenende arbeite er in Ulm. Arbeitsende sei gegen 23 Uhr. Mit dem letzten Zug fahre er dann immer nach Ravensburg zurück. Mit dem Nachtbus komme er vom Bahnhof noch nach Hause, nach Weingarten. Wenn er wolle, könne er sogar noch in die Stadt gehen. Die Busse fahren jetzt ja noch später in der Nacht.

Auch der 21-jährige Timo wohnt in Weingarten. Er mache gerade eine Ausbildung zum Heilerziehungsfleger und arbeite in Schichten, wie er sagt. Arbeite er zum Beispiel bis 21 Uhr, sei er oft erst spät in die Stadt

gekommen. „Wenn der Bus dann um halb eins zurückgefahren ist, konnte ich mir das Ausgehen gerade sparen“, erzählt Timo. Oft hätte er mit Freunden ein teures Taxi nehmen müssen, um nach Hause zu kommen. Da er ein Monatsfahrticket habe, profitiere er auch finanziell von dem neuen Angebot.

Imdat Köse vom Cityfahrdienst sieht in den Nachtbussen keine Konkurrenz zu seinem Taxiunternehmen. Eine Taxifahrt nach Weingarten koste bei ihm zwölf Euro, was im Gegensatz zum Bus „einfach teuer“ sei, meint er. Dennoch würde sein Dienst trotzdem weiter genutzt werden. Mit einem Taxi sei es komfortabler zu fahren. „Die Leute wollen bei der Kälte nicht lange auf den Bus warten“, erzählt Köse. Mit den Nachtbussen sei ein ausgeglichenes Angebot geschaffen worden. Wer günstiger fahren wolle, nehme den Bus. Weshalb er die zusätzliche Möglichkeit begrüße.

Für Busfahrer bedeuten die Nachtfahrten zusätzliche Arbeitszeiten. Einer von ihnen erklärt, er fahre das ganze Wochenende, am Freitag und am Samstag. Auch falle der Wochenenddienst regelmäßig an. Dabei werden die Nachtfahrten von Sicherheitspersonal begleitet. Für sie stelle die Nachtarbeit keine große Umstellung dar. „Wir mussten auch schon vorher bei Nacht arbeiten“, erzählt einer von ihnen.

Nicht jede Gruppe hat Samstag- und Sonntagnacht den ersten Nachtbus genommen. Viele sind in die Stadt oder in einen Club weitergezogen. Nur gut, denn mit dem neuen Angebot ist es leichter geworden, auch noch später in der Nacht nach Hause zu gehen.

Meisten Klagen gibt es im Bereich Verkehr

SZ Wunschbox: Leser schlagen die Oberbürgermeister Verbesserungen vor SZ 28.12.15

Von Bernd Adler

RAVENSBURG - Es ist schon beinahe ein Klassiker: Wenn die „Schwäbische Zeitung“ zum Jahresende ihre Leserinnen und Leser fragt, welchen Wunsch sie gerne gegenüber dem Ravensburger Oberbürgermeister äußern möchten, dann geht es bei den Beiträgen zu 80 Prozent ums Thema Verkehr. In keinem anderen Feld scheint - aus Lesersicht - so viel im Argen zu liegen.

Die SZ wird, wie in jedem Jahr, Oberbürgermeister Daniel Rapp die in der „Wunschbox“ eingegangenen Anregungen zukommen lassen. Die Antworten der Stadt werden - in Auszügen - im Januar veröffentlicht.

Nachfolgend eine Übersicht einiger Leserwünsche:

Busverkehr: Auch nach Jahren der Verkehrsberuhigung in der Altstadt ärgern sich Menschen über die Busse, die über den Marienplatz fahren. „Wie kann man nur so ignorant und unvorsichtig sein?“, fragen Gabriele und Alfred Ott aus Berg: „Ein auswärtiger Besucher rechnet erst einmal nicht mit diesem Wahnsinn. Das gibt es doch nirgendwo sonst! Muss denn wirklich erst ein Unglück passieren?“

Beklagt wird auch der Zustand der **Bushaltestelle** in der Schussenstraße. Am Frauentorplatz gebe es „keine Sitzmöglichkeiten und keine Unterstellmöglichkeit bei Regen



Beim Thema Verkehr sticht der Unterpunkt „Busse“ hervor.

ARCHIVFOTO: FELIX KÄSTLE

oder Sturm“, kritisiert Sabine Rogg aus Bad Waldsee. Ihr Fazit: „Ein Schandfleck!“

Auch fehlende **Busverbindungen** sind ein Thema. Ruth und Bernd Schebitz regen an, die Buslinie, die zum Krankenhaus St. Elisabeth führt, über den Andermannsberg zu führen, da dort inzwischen viele ältere Menschen leben, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und kaum noch in die Stadt kommen: „Es gibt sogar eine mögliche Haltestelle am Erlenweg. Ein Pinselstrich, und alle Bewohner am Andermannsberg hätten mehr Lebensqualität.“

Corinna Mossig regt eine bessere **Busanbindung** der Fildahofener Steige und des oberen Neuhaldenwegs an. Ihr Vorschlag: Warum kein

Bus, der über St. Christina und das Flappachbad die Oststadt mit der Südstadt und Torkenweiler verbindet?

Mehrere SZ-Leser wünschen sich **Verkehrsberuhigungen** oder mehr Geschwindigkeitskontrollen. Geklägt wird über Raser in der Rebsteige und viel Verkehr in der Bahnhofstraße in Weißenau. Ebenfalls kritisiert werden fehlende **Parkplätze** in der Stadt.

Kritik an Radfahrern äußert Waltraud Heinzler aus Ravensburg. „Radfahrer jeden Alters fahren leider immer noch zu oft durch den Fußgängerbereich, zum Teil mit einer enormen Geschwindigkeit, und nehmen die Gefährdung von Fußgängern billigend in Kauf“, schreibt sie. Sie wünscht sich ein **Radfahrverbot** im Fußgängerbereich zwischen Olgastraße und Ziegelstraße.

Neben dem Hauptthema Verkehr haben die Ravensburger SZ-Leserinnen und Leser die unterschiedlichsten Wünsche an den Oberbürgermeister vorgebracht. Beispielfhaft genannt sei die Förderung nach mehr **Sitzgelegenheiten** in der Altstadt, der Wunsch nach einer **öffentlichen Toilette** in der Südstadt, nach einer besseren nächtlichen **Beleuchtung** in der Eisenbahnstraße oder die Anregung, die Namen der Straßen, in denen die Stadt **Tempokontrollen** macht, vorab nicht mehr in der Zeitung zu veröffentlichen.



Busverkehr läuft noch nicht reibungslos

Seit der Umstellung hagelt es Kritik am neuen Fahrplan – Manches wurde verbessert

Von Karin Kiesel

RAVENSBURG – Für großen Unmut vor allem bei Pendlern und Schülern hat die Umstellung des neuen Busfahrplans gesorgt, der seit Ende 2015 gültig ist. Nachdem sich zahlreiche Bürger bei der Stadt und dem zuständigen Nahverkehrsunternehmen RAB mit Sitz in Ulm beklagt hatten, wurde erneut nachgebessert. Die Änderungen wurden am Mittwoch im Werksausschuss des Ravensburger Gemeinderats präsentiert.

Vor allem Schüler des Bildungszentrums St. Konrad waren negativ vom neuen Fahrplanangebot betroffen, da bisher durchgehende Direktverbindungen weggefallen waren. Ebenfalls erobost: Berufspendler, die ihre Anschlusszüge nicht erreichten. Zudem wurden allgemein verlängerte Fahr- und Wartezeiten kritisiert.

Also wurde nachgebessert (siehe Kasten). In einem offenen Brief verärgelter Bürger an den OB und die Fraktionsvorsitzenden des Gemeinderats ist allerdings zu lesen, dass die zum 1. Februar vorgenommenen Änderungen die Probleme nicht gelöst hätten. Bemängelt wird, dass sich die Situation durch Umstellung eines Zehn- auf einen 15-Minuten-Takt gravierend verschlechtert habe. „Vor allem wegen der Realisierung neuer Wohngebiete in der Weststadt und in Schmallegg wäre das Gegenteil angebracht gewesen“, schimpfen die Unterzeichner. An der Haltestelle Huberesch summiere sich der Zeitverlust im Vergleich zum früheren Fahrplan auf täglich knapp 20 Minuten. Auch aus Richtung Baidt seien die Verbindungen nicht besser abgestimmt.

„Kein guter Job“ der RAB

„Die Umsetzung läuft jetzt erst an, auf einige Kritikpunkte wird noch reagiert“, sagte dazu Baubürgermeister Dirk Bastin auf SZ-Anfrage. Den öffentlichen Personennahverkehr so zu erhalten, wie er früher gewesen ist, sei nicht möglich. Der Zuschuss der Stadtwerke an die RAB hat laut Bastin bis 2015 jährlich 800 000 Euro ausgemacht. „Nun ging es darum, das Fahrplan-Niveau zu halten, aber eine Million Euro an Zuschüssen, was wir aktuell haben, nicht zu überschreiten“. Und diesen Spagat zu schaffen, sei Auftrag an die RAB gewesen.

„Die RAB hat als Dienstleister der Stadt keinen guten Job gemacht. Das ist mehr als ärgerlich“, sagt Oberbürgermeister Daniel Rapp auf Nachfrage. „Größtes Ärgernis“ ist laut Rapp, dass die RAB bei der Umstellung den Schülerverkehr als einen Hauptbe-

standteil des Busverkehrs vergessen habe. „Wir waren davon überrascht, wie mangelhaft das neue Konzept umgesetzt wurde, und hoffen nun, dass mit den neuen Änderungen die meisten Probleme gelöst sind.“

Stadtwerke-Chef Andreas Thiel-Böhm fasste es in der Sitzung des Werksausschusses so zusammen: „Es gab etliche positive, aber auch negative Auswirkungen.“ Erheblichen Ärger habe es mit dem Schülerverkehr nach St. Konrad gegeben, der laut Thiel-Böhm „fast nicht mehr existent gewesen ist“. Die Probleme seien aber nun nachverbessert und beseitigt worden. Das waren „handwerkliche Fehler, die unnötig waren.“

Marienplatz entlastet

Dennoch ist laut Thiel-Böhm durch das neue Fahrplansystem auch viel Positives erreicht worden. „Die Pünktlichkeitsquote wurde erheblich gesteigert, und es fahren weniger Busse über den Marienplatz, was dem politischen Willen in der Stadt entspricht.“ Zur Kritik, dass sich Umsteigezeiten verlängert hätten, sagte Thiel-Böhm, dass das neue Verkehrskonzept mit den Behindertenverbänden abgestimmt wurde und so eine Umsteigezeit am Bahnhof von acht Minuten erreicht worden sei. „Nach Vorschrift muss ein barrierefreier öffentlicher Nahverkehr gewährleistet werden. Wir können und wollen den Nahverkehr nicht nur an den Bedürfnissen von Gesunden ausrichten.“

Stefan Leinweber, Verkehrsplaner der RAB, entschuldigte sich in der Sitzung für die Fehler und wies darauf hin, dass die Pünktlichkeit im Vergleich zum alten System von 48,8 auf 70,7 Prozent verbessert worden sei. Gemeinsam mit Schulamtsleiter Karlheinz Beck wolle man sich noch einmal mit dem Gesamtelternbeirat treffen, um weitere Verbesserungsmöglichkeiten zu besprechen.

Die Mitglieder des Werksausschusses sprachen sich mehrheitlich dafür aus, weitere Verbesserungen vorzunehmen, waren aber der Meinung, dass „wir bei unseren Beschlüssen bleiben sollten“. Der „große Sturm der Entrüstung“, so August Schuler (CDU), liege auch daran, „dass man sich an etwas Neues gewöhnen“ müsse. Frank Walser (SPD) merkte an, dass die Busse schon zu seiner Schulzeit „räppelvoll“ gewesen seien. „Manches muss man eben hinnehmen.“ Jochem Fischinger (Freie Wähler) regte an, die neue Taktung im Weststadt-Busverkehr besonders im Hinblick auf neue Wohngebiete nachzubessern.

Bei Bodo wechselt der Vorsitzende

RAVENSBURG (sz) - Zum Jahresbeginn 2016 wechselt der Vorsitz im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft (Bodo), die ihren Sitz in Ravensburg hat. Der Landrat des Landkreises Bodensee, Lothar Wölfle, übernimmt turnusgemäß den Vorsitz in den beiden Verbundorganen. Harald Sievers, Landrat des Landkreises Ravensburg, wechselt in die Position des stellvertretenden Vorsitzenden.

Barrierefreie Bushaltestelle sorgt für Diskussionen

Vier Gegenstimmen im Grünkrauter Gemeinderat

GRÜNKRAUT (ric) - Die Bushaltestelle „Herrenfeld“ in der Scherzachstraße in der Gemeinde Grünkraut wird barrierefrei. Das hat der Gemeinderat in seiner jüngsten Sitzung beschlossen. Doch in der Diskussion gab es auch viel Gegenwind - deshalb stimmten auch vier Räte gegen das Vorhaben der Gemeinde.

Bereits in der Januarsitzung hatte sich der Grünkrauter Gemeinderat mit diesem Thema befasst. Damals wurde der Landschaftsarchitekt Rolf Deni beauftragt, die Kosten zu berechnen und Vorschläge für eine Gestaltung der Bushaltestelle „Herrenfeld“ zu machen. Diese wurden nun diskutiert. Bürgermeister Holger Lehr nannte die beiden Vorschläge von Deni „ein stimmiges Paket“. Er wies auch daraufhin, dass barrierefreie Bushaltestellen ab 2022 vorgeschrieben seien. Die Umrüstung der Bushaltestelle falle, so Lehr, auch in das Sonderprogramm „Barrierefreiheit“ des Landes Baden-Württemberg.

Zu beraten waren zwei vorgestellte Lösungen. Die erste sah zwei gegenüberliegende Bushaltestellen vor, die zweite Lösung sah zwei versetzte Bushaltestellen vor, sodass man die Straße jeweils hinter dem haltenden Bus überqueren kann.

Dies war dann auch die vom Gemeinderat favorisierte Lösung.

Kritik gab es an der Einrichtung der Bushaltestelle insgesamt, weil der Bus nach diesem Konzept auf der Straße halten muss. So kritisierte Heidi Forstenhäusler (CDU): „Zwischen 6 und 8 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr fahren die Busse im 20-Minuten-Takt. Wenn der Bus hält, behindert dieser den Berufsverkehr. Lange Schlangen zur Wangener Straße gibt es ja jetzt schon.“ Karl Spieler (Freie Wähler) kommentierte: „Das Konzept überzeugt mich nicht. Besser wäre, wir lassen alles so, wie es jetzt ist.“ Und Wolfgang Fähnle (CDU): „Für mich ist das reine Verkehrsbehinderung.“

Anders sehen das Christa Gnann und Martin Jopke, beide von der Bürgerliste Grünkraut. „Wenn der Bus dann freie Fahrt hat, macht das den Verkehr flüssiger in Richtung Ravensburg und das Anschlussproblem wird kleiner“, sagte Jopke. Außerdem könne man die Mittelnäsel in der Scherzachstraße opfern, falls es zu einem Problem werden sollte.

Letztendlich stimmte der Gemeinderat bei vier Gegenstimmen dafür. Beschlossen wurde auch, dass das Buswartehäuschen umgesetzt wird.

mobil im Ländle

Ausgabe: 23. März 2016

Nächste Ausgabe: Mai 2016



Mobil mit Bus und Bahn

Neues Angebot, bewährt sich

RegioBus 500

Seit 1. März gibt es zwischen Sigmaringen, Pfullendorf und Oberlingen eine tägliche Verbindung im Studentakt, auch in den Schulferien. Pendler, Schüler und Ausflügler sind begeistert. Gratis WLAN sowie zwischentwischen kostenlose Radmitnahme ergänzen dieses attraktive Angebot. Bei der feierlichen Eröffnung waren am 29. Februar nebst Verkehrsminister

Winfried Hermann auch Vertreter der Landkreise, Verkehrsunternehmen und Gemeinden anwesend. Unter info@bodo.de kann für diese neue Linie 500 noch bis Ende Mai ein Freifahrtchein für 2 Personen angefordert werden. Wir wünschen eine gute Fahrt.



Young bodo

StudiTickets

PH und HRW Weingarten, ZU Friedrichshafen und DHBW Ravensburg-Friedrichshafen sind auf Grund eines Solidar-Vertrages Hochschulen mit „ÖPNV-Berechtigung“. Deren Studierende können entweder bodo-StudTickets erwerben oder fahren zu bestimmten Zeiten kostenfrei im bodo.

Dies war auch Thema einer Umfrage, an der über 1000 DHBW-Studierende Auskunft über ihr Mobilitätsverhalten gaben. Bodo bedankte sich für die Teilnahme und lobte zum Abschluss Mitte Februar mehrere Gewinner aus.



Mobil unterwegs

Frühlingsradeln

Die Sonne scheint wieder länger und kräftiger. Überall werden die Räder aus dem Winterschlaf geholt, neue oder bewährte Touren ausprobiert. Allein oder in Gesellschaft. Kleiner oder größerer Runden. Bus oder Bahn bieten hierfür schöne Angebote und angenehme Abwechslung (z.B. eine Strecke mit dem Zug und danach nach Hause radeln).

Für verschiedene Strecken wie z.B. Südbahn und Bodenseegürtelbahn müssen Fahrradfahrtschnecken gelöst werden. Andere Strecken bieten aber auch kostenfreie Radbeförderung an, wie z.B. die Württemberg-Allgäu-Bahn oder die Zollern-Allgäu-Bahn. Nicht zu vergessen der Radexpress Oberschwaben, der ab 1. Mai auf den Strecken nach Pfullendorf und Bad Wurzach ebenfalls in den Frühling startet.

Auch RegioBus und Radwanderbusse locken ab 1. Mai mit kostenfreier Radmitnahme zu bestimmten Zeiten. Viele Gemeinden und touristische Einrichtungen halten auf ihren Internetportalen eine Vielzahl an Tourenvorschlägen bereit. So macht Radeln und Reisen Spaß!

Radfahrern und Radfahrern in Baden-Württemberg steht zudem ein interaktives und kostenloses Angebot im Internet zur Verfügung: www.radroulenplaner-bw.de. Auch als App für Android und iOS für unterwegs.



Unterwegs im bodo

Nachtbusse

In den Stadtverkehren Ravensburg und Friedrichshafen sind sie seit Jahresbeginn auf Wunsch der bodo-Gesellschafter und mit finanzieller Beteiligung durch den Landkreis Bodenseekreis unterwegs. Auf ausgewählten Strecken kommen Nachtschwärmer am Wochenende (Fr/Sa und Sa/So) damit sicher und bequem nach Hause.

Viele Haltestellen sind in direkter Nähe zu angesagten Clubs und Diskos. „Eine weitere Durchföhrung hängt allerdings stark davon ab, wie stark diese Angebote in Zukunft genutzt werden“, so das Verkehrsunternehmen. Alle Fahrpläne sind unter www.bodo.de und unter www.bodo.de/APP für Android und iPhone abrufbar.



Mobilitätszentralen ausgezeichnet

Siegerehrung

Die beiden Mobilitätszentralen im Bahnhof Ravensburg und Stadtbahnhof Friedrichshafen wurden Ende Februar in Berlin bei einer zentralen Feierstunde durch die DB Verkehrsgesellschaft für Platz 1 wurde durch Ravensburg und Platz 3 durch Friedrichshafen be-

legt (Platz 2 = Konstanz). Auch bodo gratuliert herzlich und dankt den Mitarbeitern der beiden Mobilitätszentralen für vorbildlichen Service, Beratung und Engagement.

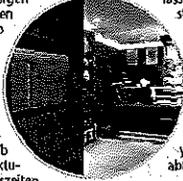


Digitale Services

Abfahrtsmonitore

Die Bäckerei am Bahnhof Langenargen bietet ihren Kunden ab sofort einen besonderen Service an. Wer für Brötchen oder Kleingebäck ansteht, hat ab sofort die aktuellen Abfahrtszeiten

im Blick. Abfahrtsmonitore lassen sich für die Haltestelle nach Wahl auch bequem für den PC zuhause oder bei der Arbeit einrichten. Anleitungsinfos gibt es unter www.bodo.de/service/unter-youtube@bodo-abfahrtsmonitor



bodo verbindet

Gruppenreisen

Der Frühling kommt, die Menschen zieht es wieder mehr nach draußen. Sie möchten wieder unterwegs sein – auch gemeinsam. Ob Schulklassen, Vereine oder größere Gruppen. Zwischen Aulendorf und Friedrichshafen, Oberlingen und Kressbronn, Isny und Bad Saulgau, Bad Waldsee und Wangen warten viele Ausflugsziele, die bequem mit Bus und Bahn zu erreichen sind. Die preisgünstigen Gruppentageskarten bieten zudem attraktive Sonderregelungen.

Wichtig ist, dass sich größere Gruppen ab 10 Personen immer rechtzeitig bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen anmelden. Informationen und Anmeldeformulare gibt es schnell und übersichtlich bereits auf der Startseite unter www.bodo.de/Gruppenreisen



bodo-Kooperationspartner

Vergünstigungen

Wer mit bestimmten Fahrscheinen oder touristische Einrichtungen im bodo besucht, darf sich über Vergünstigungen und Eintrittsmöglichkeiten freuen.

So lädt z.B. Bad Wurzach am 26. März in die Vitium-Therme (neu: mit Dampfbad

und Sole-Relaxraum) zu „Genuss in den Frühling“ ein. bodo-Fahrgäste erhalten hier eine Eintrittsmöglichkeit. Wer mit der neuen Abo Mobil63 Partnerkarte anreist ebenfalls. Auch das Dorner Museum Friedrichshafen gewährt auf diese neue Abokarte eine Ermäßigung. Insgesamt gibt es 22 Kooperationspartner, die bodo-Fahrgästen Vergünstigungen anbieten. www.bodo-freizeitland.de



RBO – wir gestalten Nahverkehr

RBO Strategietagung

Hochkarätige Gäste, spannende Themen, guter fachlicher und menschlicher Austausch – das Themenspektrum der letztjährigen Strategietagung reichte von Verkehrspolitik über Länderkunde der Flüchtlingsstaaten bis hin zum Erfolgstraining.

Schmüzeln und Nachdenken an. Die Strategietagung der RBO (Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben) findet einmal jährlich in Oberstdorf statt. Zwei Tage lang treffen sich dort 17 private Unternehmen, die mit 300 modernen Bussen und rund 60 Linien das bodo-Verbindungsgebiet bedienen. Gemeinsames Ziel ist es, den Nahverkehr in der Region aktiv mitzugestalten.



Als Referenten eingeladen waren der Ravensburger Landrat Harald Slevvers sowie CDU Politiker Guido Wolf, Christoph Mate, stellvertretender Chefredakteur der Schwäbischen Zeitung, zog mit seinem Beitrag „Flucht und Fluchtursachen – warum so viele Menschen zu uns kommen“ die Tagungsteilnehmer in seinen Bann. „Ermuttiger und Überlebenskünstler“ Johannes Warth regte mit seinem Vortrag „Sieben Schritte zum Erfolg“ zum

Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben Ihre privaten Busunternehmen



Mobil mit Bus und Bahn

Highlights 2016

Auch in diesem Jahr starteten die beliebten Radwanderbusse wieder am 1. Mai – neu dabei in diesem Jahr ist die „Barocklinie 30 Ravensburg-Bad Waldsee“ der Firma Müller Reisen mit kostenfreier Radmitnahme am Wochenende!

sem Jahr Ostrach sein, dessen malerischer Bahnhof an der Radexpress-Strecke Aulendorf-Pfullendorf liegt. Der historische „Uerdinger-Schienenbus“ wird an diesem Tag auf dieser Strecke zum Einsatz kommen.



Am „Muttertags“-Sonntag (8. Mai) ist „bodo-Erlebnistag“. Radexpress-Linien, Radwanderbusse und RegioBus bringen Eisenbahnfreunde und Ausflügler wieder mit viel Musik und Unterhaltung durch Oberschwaben, Allgäu, Längau und ans Bodenseeufer. Veranstaltungszentrum wird in die-

Der „AOK-Radsonntag“ (19. Juni) wird in diesem Jahr die beiden Radexpress-Strecken Aulendorf-Bad Wurzach und Aulendorf-Pfullendorf mit einbezogen und viele interessante Touren anbieten, bodo wird ebenfalls dabei sein und diese Veranstaltung mit unterstützen.

bodo facts

Kurz notiert

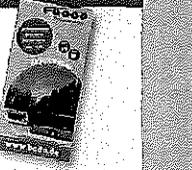
- Merktbuslinie Bad Wurzach startet im April • 2015 wurden ca. 15 Millionen Fahrten im bodo-Gebiet über die mobile bodo-Webseite, sowie über die bodo-FahrplanApp aufgerufen
- Sofort-Abo-Aktion auch 2016 möglich • DB Video-Reisenzentren in Leutkirch und Salem eröffnet • Bahnhofsmission Friedrichshafen sucht ehrenamtliche

- Erfolgreicher Start des JobTicket BV
- BürgerMobil Mackenbeuren feiert Ende Januar 1000. Fahrgast • „bodo ahol“ – Infostand auf Prospektbörse-Schiff Mitte März war gut besucht • Positive Resonanz auf RegioBus Donau-Bodensee • ADFC-bodo-Fahrräder im Fachhandel weiterhin erhältlich

international bodo

Gut zu wissen

Ein mehrsprachiger Flyer auf englisch, französisch, arabisch, kurdisch und persisch wird in Kürze aufgelegt und bietet ausländischen Fahrgästen einen schnellen Überblick über die Nutzung von Bus & Bahn im bodo.



bodo HandyTicket

Mobil mit Bus und Bahn

Für Android und iOS Tipp: Favoritenstrecke einstellbar!

• Jederzeit & rund um die Uhr

• z.B. rabattierte Einzel Fahrtscheine zum sofortigen Fahrauftritt

• Anmeldung & Registrierung im Internet



Der Fahrkartenverkauf allein reicht nicht

Gemeinden werden auch künftig für die BOB zahlen

BAINDT/WOLPERTSWENDE (weg) - Eigentlich ist es eine Formalie, aber eine, die ins Geld gehen kann, wie Baidts Bürgermeister Elmar Bue- mann anmerkte. Sowohl der Baidnter wie der Wolpertswender Gemeinderat haben dieser Abmachung zur finanziellen Absicherung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn zugestimmt.

Das bedeutet, dass alle an der BOB Beteiligten entsprechend einer EG-Verordnung bereit sind, künftig zu zahlen, wenn dies fürs Funktionieren des Fahrbetriebs nötig ist. Und dass dieser Fall eintreten könnte, davon ist auszugehen. Denn in der Präambel der sogenannten Betrauung, wie die Abmachung im Amtsdeutsch heißt, steht: „Die Leistungen der BOB konnten in der Vergangenheit nicht allein durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden, und auch künftig ist dies nicht zu erwarten“.

Die BOB rollt jetzt 20 Jahre. Dass nach so langer Zeit Sanierungen anstehen, liege auf der Hand, zumal damals bewusst die günstigste und nicht die optimale Variante gewählt wurde, sagte Herbert Brandiser im Wolpertswender Gemeinderat. Und

er mahnte, diese Arbeiten schnell anzugehen, ehe „es noch teurer wird“. Grundsätzlich richtig, sagte BOB-Geschäftsführer Manfred Foss in Wolpertswende. Doch im Rahmen der Bahnreform seien 2003 die Haltepunkte an die Deutsche Bahn übergeben worden, die nun für die Instandsetzung zuständig sei. Die BOB zahle für die Haltepunkte an die DB Benutzungsgelder.

Doch lohnt es sich angesichts der Elektrifizierung der Südbahn, überhaupt etwas zu tun? Die Vereinbarung, die mit dem Land für den Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung der Südbahn läuft, zwar bis 2023. „Aber dauerhaft wird es keinen Betrieb mit Dieselfahrzeugen auf der Strecke geben“, sagte Foss.

Die BOB bedient auf der 42 Kilometer langen Strecke Friedrichshafen-Aulendorf 13 Haltepunkte und befördert im Schnitt pro Tag etwa 5000 Fahrgäste. Beteiligt an der Regionalbahn sind die Städte Friedrichshafen und Ravensburg, die Kreise Bodensee und Ravensburg und Meckenbeuren.

Stadtbus: Weitere Nachbesserungen im Mai

Nachtbus kommt bei Fahrgästen gut an, vor allem von Freitag auf Samstag

RAVENSBURG (vin) - Weitere Nachbesserungen im neuen Stadtbus-Konzept: Nach Protesten aus der Bevölkerung ist zu Beginn der Pfingstferien eine Anpassung des Fahrplans der Linie 4 geplant. Wie Sabine Elmer von den Stadtwerken Ravensburg im Werksausschuss des Gemeinderates mitteilte, wird die Abfahrtszeit am Busbahnhof um drei Minuten nach hinten verschoben. Durch die Verkürzung der Standzeit am Torplatz in Weißenau ergebe sich eine kürzere Fahrzeit nach Oberzell.

An Schultagen werde die Linie 4 um 7.17 Uhr. ab Oberzell nicht mehr

zum Busbahnhof fahren, sondern direkt ab dem Marienplatz zum Bildungszentrum Sankt Konrad. So müssten Schüler aus Oberzell und der Grünlandsiedlung nicht mehr umsteigen.

Positiv sind die ersten Erfahrungen mit den neu eingeführten Nachtbussen, die in der Nacht zum Samstag und zum Sonntag verkehren. Bis zu 400 Nachtschwärmer nutzen das Angebot, tendenziell mehr von Freitag auf Samstag als von Samstag auf Sonntag. Beliebt ist vor allem die Linie 1 in Richtung Weingarten. Bei besserem Wetter im Sommer rech-

nen die Stadtwerke mit einem zusätzlichen Boom des Nachtbusses. Auf Nachhaken von August Schuler (CDU) kam heraus, dass sich die Umlandgemeinden Baienfurt und Baidnt, deren Einwohner von den neuen Nachtbussen auch profitieren, nicht mal einen geringen finanziellen Beitrag dazu leisten würden.

Seit der Fahrplanumstellung habe der von vielen ungeliebte Busverkehr auf dem südlichen Marienplatz um etwa 20 Prozent abgenommen, sagte Sabine Elmer. Diese Busse fahren allerdings jetzt stattdessen über die Bachstraße weiter.

Busverkehr: Räte würdigen Nachbesserungen

RAB stellt im Ortschaftsrat Taldorf die Anpassungen vor – Noch sind Wünsche offen

52 14.07.2016
Von Peter Engelhardt

TALDORF - Positiv reagiert hat der Taldorfer Ortschaftsrat auf die zu Jahresbeginn vorgenommenen Anpassungen der RAB (Regionalverkehr Alb-Bodensee) im Stadtbussystem Ravensburg-Weingarten. Die Ortschaftsräte äußerten den Vertretern der RAB gegenüber jedoch, wo noch immer der Schuh drückt.

Man habe ein Angebot zustande gebracht, „das der Nachfrage entspricht“; von Verbesserungen Stück für Stück sprach RAB-Vertreter Silvio Matt zu Beginn der Diskussion im Taldorfer Ortschaftsrat, fügte indessen hinzu: „Jetzt ist aber die Grenze erreicht.“

Matt erinnerte an die nach massiven Beschwerden seitens der Taldorfer erfolgten Anpassungen im Stadtbussystem Ravensburg-Weingarten: den Direktbus von Oberzell (7.17 Uhr) zum Bildungszentrum St. Konrad (7.51 Uhr) zum Schulbeginn und den damit verbundenen Wegfall des Umstiegs in Weißenau, ferner die spätere Verbindung Taldorf-Bavendorf-Oberzell zur Gemeinschaftsschule Barbara Böhm in der Ravensburger Neuwiesenschule, die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Ravensburg und Oberzell sowie die geringfügige Verschiebung des Übergangs zwi-



Die Taldorfer sind noch nicht ganz zufrieden mit dem öffentlichen Personennahverkehr.

ARCHIVFOTO: LIX

sch den Linien 3 und 4 auf dem Weißenauer Postplatz. Zu den Verbesserungen gehört auch der Ersatz der beiden Stadtbusverbindungen am Sonntag durch bis zu fünf Fahrtenpaare durch Anrufbus im Zweistundentakt (Voranzmeldezeit: eine Stunde) und eine „optimale Verknüpfung“ auf die Züge von und nach Ulm am Bahnhof Ravensburg.

Margarete Eger (CDU) räumte ein, dass die Aufgabe der RAB keine einfache sei, bescheinigte dem Unternehmen jedoch, einige Nachbes-

serungen beispielsweise bei der Vertaktung vorgenommen zu haben. Eger vertrat die Meinung, dass der Rufbus bei der Bevölkerung noch nicht besonders gut angekommen sei. Ferner bemängelte die Rätin, dass die Linienführung über die Schussensiedlung „noch immer relativ lang ist“.

Gerhard Rothenhäusler (Kommunalpolitischer Arbeitskreis Taldorf, KAT) schloss sich der Einschätzung seiner Vorredner an, was die Nachsteuerung der RAB und die Schus-

senlinie betrifft. Martina Lehn (KAT) machte sich angesichts überfüllter Busse für eine verstärkte Taktung stark, und ihr Fraktionskollege Jürgen Lang forderte, die Taldorfer beim Service der RAB „annähernd“ an das Stadtniveau heranzuführen. Die Überlandlinie bezeichnete Lang nach wie vor als Konfliktsituation. Dr. Manfred Büchele (CDU) wünschte sich abschließend an Samstagen und Sonntagen eine spätere letzte Rückfahrt (bisher: 11.30 Uhr).

1801 07 20 16

Bodo verzeichnet Rückgang bei Fahrgastzahlen

Regionaler Verkehrsverbund will mit Innovationen Pendler und Touristen locken

Von Christoph Stehle

RAVENSBURG - Es gibt Trends, welche die Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft (Bodo) in naher Zukunft stärken, und es gibt solche, die für Herausforderungen sorgen. Letzteres betrifft die Tendenz sinkender Schülerzahlen. Nach wie vor stellen die Schülerkarten fast 60 Prozent aller verkauften Tickets im Bodo-Verbreitungsgebiet. Und weil die Schülerzahlen rückläufig sind, ist die Zahl der beförderten Fahrgäste zuletzt ebenfalls zurückgegangen. Waren es 2004 noch 29,8 Millionen beförderte Fahrgäste, stieg die Zahl bis zum Spitzenjahr 2013 auf 35,2 Millionen. 2014 ging die Zahl auf 34,8 Millionen und 2015 auf 34,6 Millionen zurück.

Insmerhin ist die Abschwächung zuletzt weniger stark gewesen, was Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler auf einen Anstieg um zwei Prozent im Segment Berufsverkehr (ein Viertel der Fahrgäste) zurückführt. Dies gehört zu den Trends, die sich zu Stärken des Verkehrsverbundes entwickeln, nämlich Pendler, denen es um einen zuverlässigen Transfer geht. Und da bietet der öffentliche Personennahverkehr angesichts verstopfter Straßen und fehlender Parkplätze zunehmend Vorteile. Weiteres Fahrgast-Potenzial bringen Gelegenheitsfahrgäste (15 Prozent der Kunden), zu denen auch Touristen gehören. Diese nutzen verstärkt Bus und Bahn für einen Ausflug. Gerade mit Blick auf diese Zielkunden hat die Bodo-Geschäftsstelle mit ihren acht Planstellen im historischen Bahnhofsgelände in Ravensburg begonnen, innovative Angebote auf den Markt zu bringen.

Seit 2004 sind die Bus- und Bahnverbindungen im Kreis Ravensburg und dem Bodenseekreis Teil des Bodo-Verbundes, seit 2009 besteht eine Kooperation mit den Angeboten im südlichen Teil des Kreises Sigmaringen. Voraussichtlich Anfang 2017 soll Bad Schussenried hinzukommen und 2018 der Kreis Lindau. Das ist Voraussetzung, um danach eine Kooperation mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg aufzubauen.

Durch den Verbund über Bodo wird es möglich, dass Kunden mit einer einzigen Fahrkarte durch das Verbundgebiet fahren und sich auf koordinierte Anschlussverbindungen verlassen können, was einen gemeinsamen Tarif und Fahrplandaten-Management voraussetzt. Zudem kümmert sich Bodo um das Marketing und den Vertrieb. Darüber hinaus ist Bodo für Einnahmen-Aufteilung zuständig. In diesem

Kontext ist zu nennen, dass die Bruttoeinnahmen bis 2015 auf den bisherigen Höchststand von 34,5 Millionen Euro gestiegen sind. Im ersten Bodo-Jahr, 2004, waren es noch 20,1 Millionen Euro gewesen. Bodo ist einer von 22 Verkehrsverbänden im Land. Bis Ende 2015 stieg die Zahl der Bodo-Kunden mit dem im Vorjahr eingeführten Handy-Ticket auf 1800. Gerade dieses Angebot ist auf Gelegenheitsfahrer mit flexiblem Bedarf ausgerichtet. Weitere Angebote dienen der Information der Kunden und Öffentlichkeitsarbeit in eigener Sache. So will Bodo in weiteren öffentlich zugänglichen Gebäuden – also „Indoor“-Displays in Fernsichtgrößen installieren, die nicht nur den Fahrplan bieten, sondern auch aktuelle Informationen. Unabhängig davon stieg die Zahl der Nutzer der internetbasierten Fahrplan-App deutlich, wurden 2014 noch 11,9 Millionen Verbindungen ausgerechnet, waren es 2015 bereits 15,7 Millionen, davon 87 Prozent über mobile Internetverbindungen. Dies zeige, dass viele Entscheidungen unterwegs getroffen werden.

Einfacher reisen

Demnächst bringt Bodo dann auch die „Recht Bodensee Card“ im Schreckkartenformat auf den Markt. Dieses Angebot erspart Kunden das Bezahlen am Automaten oder beim Fahrer sowie die Formalie beim Umsteigen. Vielmehr übernimmt ein Chip beim Passieren einer Kontaktstelle das sogenannte Ein- und Auschecken sowie das Verbuchen der Kosten. Auch dies soll Gelegenheitskunden und Touristen ermutigen, schnell und spontan Bus oder Bahn zu nutzen. Für radelnde Touristen wurde schon 2014 die Räderpress-Gastekarte eingeführt. Ein Nischenangebot hat Bodo mit Partnern vor Ort aufgebaut, um Menschen im Deggenhausertal, in Meckenbeuren und Eiskirch über eine Art Rufaxi-System mit Elektroautos flexible Verbindungen in Ergänzung über die reguläre Busse hinaus anzubieten. Dieses 2014 gestaltete sogenannte Projekt „Emma“ baut auch auf dem Engagement ehrenamtlicher Fahrer auf und zählte bisher rund 6000 Fahrgäste.

Letztlich stellte Löffler fest, dass der ländliche Raum zwar sehr viel anspruchsvoller für den regionalen Verbund ist als Metropolregionen, dass aber gerade der Verbund beiträgt, dass Einwohner und Gäste bewusst auf Bus und Bahn umsteigen, weil sie die Vorteile erkennen. Getreu nach Lorient, ÖPNV ohne Verbund ist möglich, wäre aber sinnlos.

mobil im Ländle

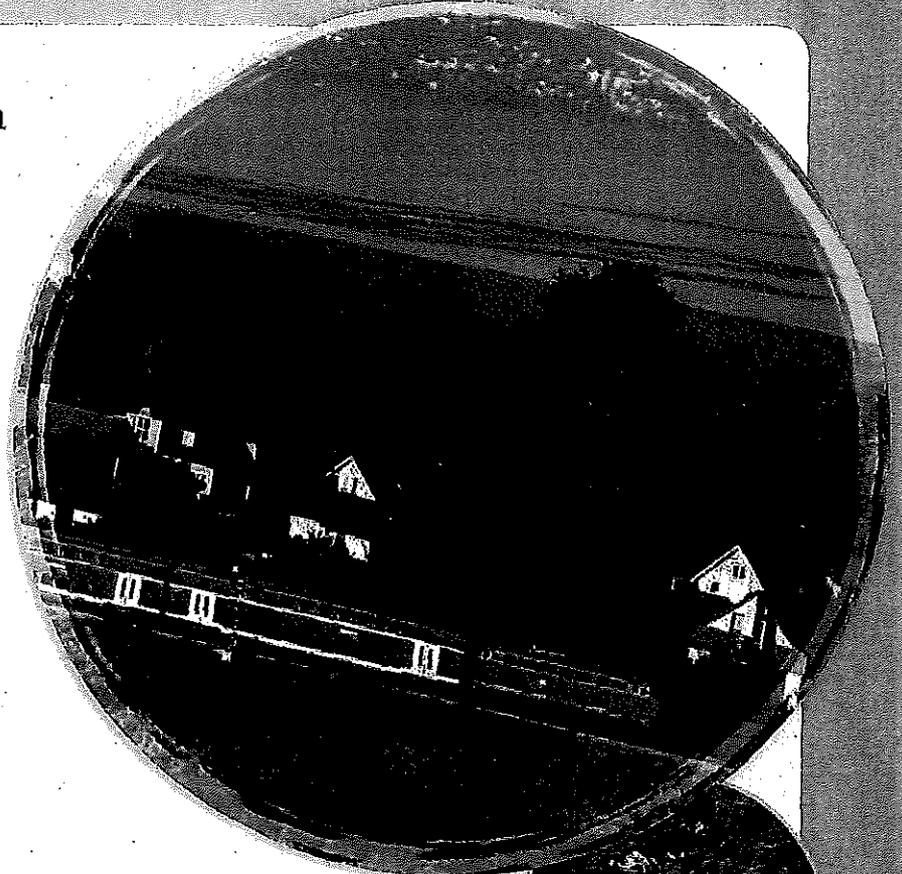
Kundenmagazin Sommer 2016



Mobil mit Bus und Bahn

Den Sommer genießen

In landschaftlich reizvoller Umgebung zu leben und die damit verbundenen Möglichkeiten zu genießen, ist für viele Menschen ein wichtiges Stück Lebensqualität. Besonders im Sommer. Abends noch an den See, über Mittag einen schönen Spaziergang, nach der Arbeit noch zum Shoppen oder in schönem Ambiente den Tag ausklingen lassen. Busse und Bahnen bringen Sie komfortabel und ohne Parkplatzsorgen zu vielen schönen Sommerzielen. Probieren Sie es aus. Lassen Sie sich von dieser schönen Jahreszeit verzaubern. So kann aus manch kleinem Ausflug ein Gefühl von Urlaub entstehen – und das mitten in der Heimat.



Sommerfeste – mit Bus & Bahn

Stadt- und Museumsfeste, traditionelle Sommerangebote, Musik- und Kulturevents. Tausende Besucher strömen aus Nah und Fern ins „bodo-freizeitland“, um altes Brauchtum und Tradition zu feiern. So kann entspannt das ein oder

andere Gläschen mehr getrunken werden, wenn man mit Bus oder Bahn anreist. Und den ein oder anderen Euro gespart, wer z. B. mit günstigen Tageskarten anreist oder Netzgültigkeit und Mitnahmereglung von Monats- und Abokarten nutzt.



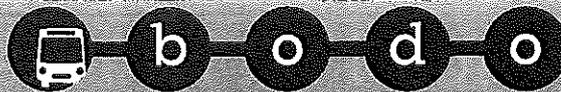
Radeln & Co.

Der Sommer ist da. Und mit ihm seine schier unglaubliche Vielfalt an Freizeitmöglichkeiten, zum Beispiel das Radeln. Ob alleine oder in der Gruppe, ob in die Natur, an den Badensee oder durch die City. Radeln ist bei Jung und Alt beliebt. Auch das Kombinieren mit Öffentlichen

Verkehrsmitteln. Fahrt es sich doch gleich entspannter, wenn eine Teilstrecke mit Bus oder Bahn zurückgelegt werden kann. Ob mit den Radwanderbussen ins Allgäu, durch das barocke Oberschwaben Richtung Bad Waldsee oder am Bodenseeufer zwischen Überlingen und

Meersburg entlang. Auch im RegioBus 500 zwischen Sigmaringen, Pfullendorf und Überlingen, in den Saisonzügen „Radexpress Bodensee“ oder im Radexpress Oberschwaben Richtung Bad Wurzach oder Pfullendorf ist die Radmitnahme zu bestimmten Zeiten teilweise kostenfrei.





Mobil mit Bus und Bahn

Nachtbusse der RAB



Aschenputtel war gestern. Moderne Prinzen und Prinzessinnen lieben es, unabhängig und preiswert zu ihren angesagten Locations, Fest- und „Chill“-zonen unterwegs zu sein. Die Nachtbusse der Linie 1 und 3 in Ravensburg sowie die Seelinie 7395 zwischen Friedrichshafen, Meersburg und Überlingen bieten abendlichen Schwärmern in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag regelmäßige Zusatzfahrten an. So kommen

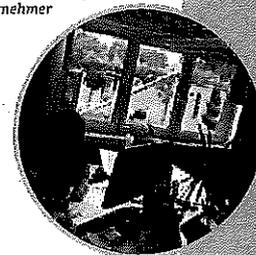
nicht nur Jungfahrer auf ihre Kosten, sondern auch Spätausflügler und nächtliche Genießer. Museen und Kulinarisches, Kinos und Konzerte, viel Kultur und die besondere Atmosphäre im Nachtbus – einfach märchenhaft!

RBO bietet Service für Schulen

10.000 Schüler werden von den privaten Busunternehmen im bodo tagtäglich befördert. Sie sind damit die größte Kundengruppe der Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO), dem Zusammenschluss privater Busunternehmer, die in eigener Verantwortung Linienverkehre betreiben. Damit das Ticketverfahren in der Schülerbeförderung reibungslos läuft, bedarf es viel Vorarbeit in den Schulen. „Die Schulsekretariate sind die zentrale Bearbeitungsstelle für die Schülermonatskarten auf der Seite der Kunden“, sagt RBO-Geschäftsführer Bernd Grabherr. Die Schüler geben dort ihren Antrag ab, die Sekretariate

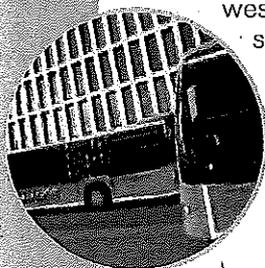
Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben Ihre privaten Busunternehmer 

prüfen die Angaben und ergänzen unter anderem den Eigenanteil der Eltern. Damit sich die Sekretariate untereinander sowie mit den Zentralstellen der Busunternehmen austauschen können, hatte die RBO Ende Juni zu einem Workshop nach Weingarten eingeladen, der mit 40 Teilnehmern bestens besucht war. Als Referentin stand Petra Boch (siehe Foto) bereit, die die Schülermonatskarten von Seiten der RBO zentral bearbeitet. Die Veranstaltung soll auf jeden Fall wiederholt werden. Kontakt: info@rbo-rv.de



Neue „bodo-Busse“

Stolz präsentierten Mario und Roland Schuler (Omnibusverkehr Schuler Bodnegg) Ende Mai ihre beiden Neuzugänge. Im farbigen „bodo-Kleid“ wurden die beiden, modernen „Citaro 2“-Busse am Ravensburger Busbahnhof in Anwesenheit von bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler eingeweiht. bodo wünscht diesen beiden neuen „bodo-Bussen“ gute Fahrt!



emma „Adieu & Neustart“



Das vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur geförderte Mobilitätsprojekt „emma – e-mobil mit anschluss“ endete auf Ende Juni und leitete damit nun, seit seinem Start im November 2012, den Start in den Realbetrieb in 17 von 23 Bodenseekreis-Gemeinden ein. „emma“ – das bedeutet nicht nur mit Strom fahren, sondern

auch Carsharing, mitfahren, gefahren werden, selber fahren – in Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln, auch öffentlichen. „Eine Erfolgsgeschichte“, so bodo-Projektleiter Bernd Hasenfratz, der „emma“ von Anfang an begleitete und dem Weiterbetrieb nun Erfolg, interessierte Neukunden und viele Fahrgäste wünscht.

„RegioBus 500“ – super!



„Super, toll, genial“, „Genau das richtige Angebot für die ländliche Strecke zwischen Sigmaringen und Überlingen“. Solche Aussagen und vieles mehr ergab eine Umfrage unter Fahrgästen, die seit 1. März den neuen RegioBus nutzten und über eine online-Umfrage

oder eine Postkarte nach ihrer Meinung gefragt wurden. Die Betreiber DB ZugBus GmbH (RAB); KVB Sigmaringen sowie der Landkreis Sigmaringen können zu Recht stolz sein. bodo wünscht dem RegioBus 500 weiterhin viel Erfolg und begeisterte Fahrgäste.

bodo verbindet

Ferienzeit: Nicht alle Busse fahren

SZ 02.08.16

RAVENSBURG (sz) - Der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund möchte seine Fahrgäste auf die Einschränkungen im Busverkehr während der kommenden Sommerferien hinweisen.

In den Schulferien von Donnerstag, 28. Juli, bis Freitag, 9. September, verkehren die im Fahrplan mit einem S (Schulzeit) gekennzeichneten Kurse nicht. Detaillierte Informationen gibt es unter www.bodo.de im Bereich „Fahrpläne“.

Bodo-Schülermonatskarten und Juniortickets haben in der Ferienzeit ganztägige Netzgültigkeit in Bus und Bahn im Bodo-Verbundgebiet (außer in den DB-Fernzügen IC/EC). Ein Schüler- oder Altersnachweis sollte mitgeführt werden.

Die im Vorverkauf erhältliche September-Schülermonatskarte ist bereits mit Beginn der Sommerferien netzweit in Bus und Bahn gültig, also im gesamten August.

„Keine Beanstandungen“ beim Schulbus-Check

SZ 7.9.16

Freiwillige Zusatzprüfung der privaten Busunternehmer im Bodo-Verkehrsverbund

Von Gunthild Schulte-Hoppe

TEITMANG - „Bremsen bei Schulbus versagt“ oder „Kind in Bustür eingeklemmt“ - Solche Schlagzeilen wollen weder Eltern noch Busunternehmer lesen. Um auf Nummer sicher zu gehen, unterziehen die privaten Busunternehmer der Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO) ihre Schulbusse einem zusätzlichen Sicherheitscheck.

„Die Schüler sind unsere größte und wichtigste Kundengruppe“, betont Philipp Reinalter, Geschäftsführer der Firma Strauss Reisen und der RBO, beim Pressetermin auf dem Werksgelände von Strauss Reisen.

Rund 2000 Schüler bringt die Firma Strauss Reisen jeden Tag zur Schule und wieder zurück. „Mit unserer Aktion wollen wir den Eltern und Schülern zeigen, dass sie sich keine Sorgen um die Schulwegsicherheit machen müssen“, ergänzte Reinalter. „Der Bus wird auf Herz und Nieren geprüft“, erklärte Thomas Acker, Dekra-Niederlassungsleiter Ravensburg/Repmpten. „Das gibt allen Beteiligten die Sicherheit, dass alle Busse in Ordnung sind.“ Die insgesamt 90 Schulbusse, die die privaten Busunternehmer aus dem Bodensee-Kreis und dem Landkreis Ravensburg untersuchen ließen, sind bereits in den vergangenen Wochen von den Prüfinstitutionen geprüft worden. Die übernahmen auch die Kosten für die freiwillige Untersuchung. Zu beanstanden gab es nichts. „Die Busse sind in einem Super-Zustand“, bestätigte Dekra-Vertreter Acker.

Damit niemand eingeklemmt wird für die anwesenden Medien demonstrierte TÜV-Prüfstellenleiter Dominic Weiland mithilfe von Strauss-Werkstattleiter Jürgen Schmid die Untersuchung an einem Fahrzeug. Laufen die Bremsen gleichmäßig? Ist der Motor dicht? Funktioniert die Lenkung? - Dominic Weiland zeigte, worauf es bei dem Check ankommt. Ein besonderes Augenmerk legte er auf die Sicherheitseinrichtungen. Beispielsweise müssen sich die Türen sofort öffnen, wenn sie auf Widerstand treffen, damit niemand eingeklemmt und verletzt werden kann. Sicherheitsgurte müssen ebenso funktionieren wie der rote Hammer, mit dem sich im Notfall die Scheibe einschlagen lässt. Auf einen Funktionstest verzichtete Dominic Weiland in diesem Fall. „Keine Beanstandungen“, ließ er am Ende wissen. „Wie bei allen anderen Schulbussen sind



TÜV-Prüfstellenleiter Dominic Weiland kontrolliert die Lenkung. Foto: aus

auch hier keine Mängel festzustellen.“ Der Urkundenübergabe stand also nichts im Wege.

Der Schulbuscheck ist eines von drei Elementen des Sicherheitskonzepts der RBO. Weitere Säulen sind das Schulbustraining sowie die Ausbildung von Schülern zu Schulbussen.

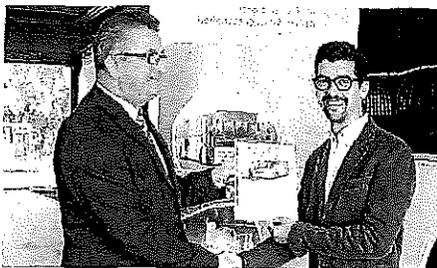
begleiten, um gegebenenfalls für Ordnung im Schulbus zu sorgen.

An den jährlichen Schulbuschecks nehmen Busunternehmer aus ganz

„Wie bei all den anderen Schulbussen sind auch hier keine Mängel festzustellen.“

Dominic Weiland

Baden-Württemberg teil. Auch in diesem Jahr werden mehr als 1500 Busse der Überprüfung unterzogen. Die RBO-Önibusunternehmen zählen mit insgesamt 90 Fahrzeugen landesweit zu einer der größten und aktivsten Teilnehmergruppen.



Schulbus-Check bestanden; Dekra-Niederlassungsleiter Thomas Acker (links) überreicht Philipp Reinalter, Geschäftsführer von Strauss Reisen, die Prüfurkunde. Foto: RBO/Elm



Geißbockbahn wird 25 Jahre alt

SZ 28.10.2016

RAVENSBURG (sz) - Es ist ein „Modell ohne Vorbild“ und eine echte Pioniertat gewesen: Vor 25 Jahren haben die Gemeinde Meckenbeuren, die Stadt Ravensburg, die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg sowie die Technischen Werke Friedrichshafen (TWF) die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH gegründet. Wie das Unternehmen in einer Pressemitteilung bekannt gibt, war das Ziel, den Bahnverkehr in der Region zu stärken und die von der Deutschen Bundesbahn aufgegebenen Haltepunkte wiederzubeleben. Heute befördert die „Geißbockbahn“

mehr als eine Million Fahrgäste. Nach eigenen Aussagen schreibt das Unternehmen schwarze Zahlen. Die BOB-Bahn war ein gewagter Schritt und wurde von manchen als „verrücktes Projekt ohne Chancen“ belächelt. Denn dass Kommunen und Landkreise eine Eisenbahngesellschaft auf DB-Gleisen betreiben, das gab es seinerzeit noch nicht. Die Gründung der Gesellschaft am 15. Oktober 1991 war dementsprechend etwas ganz Besonderes. Nicht ganz zwei Jahre später fuhr die erste „Geißbockbahn“ - benannt nach dem bekannten Lied „Auf de schwäbsche Eise-

bahne“ - zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Mit ihrem Symbol, dem Geißbockkopf, stand sie für schwäbisches Durchsetzungsvermögen. Neu waren die Tageszeitungen in den Zügen, die Fahrgastzeitschrift „Geißenspeter“, die sich zweimal jährlich mit Themen aus der Region befasst. Neu waren auch Haltepunkte am Flughafen oder in Weingarten, die die BOB neu gebaut hat und die sich längst etabliert haben. 1997 erweiterte die BOB ihre Strecke im Norden bis Aulendorf und im Süden zum Hafenbahnhof Friedrichshafen.

FOTO: PRIVAT

Spatenstich für den Ausbau des Lindauer Bahnknotens

Schieneverkehr am östlichen Bodensee dürfte künftig rascher vonstattengehen. *SZ 25.10.2016*

Von Uwe Jauß

LINDAU - Nun ist der Ausbau des Lindauer Bahnknotenpunkts auch von der Bayerischen Staatsregierung gewürdigt worden. Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) war hierzu am Montag für einen symbolischen Spatenstich an den Bodensee gereist. Die Arbeiten in Lindau haben eine überregionale Bedeutung. Sie verbessern am Bodensee unter anderem auch den Zugverkehr zwischen Baden-Württemberg und Bayern.

„Lindau ist einer der wichtigsten Bahnknoten im südlichen Bayern und unser Brückenkopf nach Baden-Württemberg, Vorarlberg und in die Schweiz“, betonte Herrmann beim Baustellenbesuch. Er geht davon aus, dass „der umfangreiche Ausbau“ den Zugverkehr attraktiver mache.

Bis man sich auf ein Konzept geeinigt hatte, war 30 Jahre lang gestritten und geplant worden. Zentrales Element der Arbeiten ist die Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofes von der Insel aufs Festland.

Im Ortsteil Reutin wird bei einer alten Güterumschlagstelle ein Durchgangsbahnhof gebaut. Der Fernverkehr braucht deshalb künftig nicht mehr die Stichbahn auf die Lin-



Bis Ende 2020 soll der Ausbau des Bahnknotenpunkts Lindau abgeschlossen sein.

FOTO: DPA

dauer Insel zu benutzen. Der dortige historische Bahnhof wird aber weiterhin für regionale Verbindungen genutzt werden.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Lindauer Bahnknotens stehen aber noch zwei weitere Projekte. Bei ihnen handelt es sich zum einen um die Elektrifizierung der Bahnstrecken von München über Memmingen nach Lindau bis Ende 2020. Des Weiteren soll ab Ende 2021 die Inselstadt auch von Ulm über Friedrichshafen mittels E-Loks er-

reichbar sein. Eine dritte, mit Lindau verknüpfte Route ist bereits elektrifiziert. Dabei handelt es sich um die Trasse über die Vorarlberger Hauptstadt Bregenz in das eidgenössische Wirtschaftszentrum Zürich.

Ist die durchgängige Elektrifizierung der erwähnten Strecken sichergestellt, entfällt in Lindau künftig das Umkoppeln der Züge. Bis dahin müssen nach wie vor Diesel- und E-Loks jeweils ausgetauscht werden. Der neue Festlandbahnhof sowie die Streckenelektrifizierung bringen

dem Bahnkunden dann den verheißten Zeitgewinn. So soll es nach München eine halbe Stunde weniger dauern. Bis Zürich könne laut Bahnangaben mit einer Ersparnis von 15 Minuten gerechnet werden. Stuttgart sei in zwei Stunden und 15 Minuten zu erreichen – 45 Minuten weniger als bisher.

130 Millionen Euro Kosten

Für die Arbeiten am Bahnknoten Lindau veranschlagt die Deutsche Bahn rund 130 Millionen Euro. „Bis Ende 2020 ist das Projekt laut Plan abgeschlossen“, versprach Volker Henschel beim symbolischen Spatenstich. Er ist Leiter der Produktion Süd bei der DB Netz, der fürs Schienennetz zuständigen Bahntochter. Henschel erinnerte am Montag einmal mehr daran, dass durch die Umgestaltung der Lindauer Bahnanlagen am Schluss 17 Hektar Boden frei werden. Dies betrifft unter anderem das aufgegebene Bahnbetriebswerk auf der Insel sowie den alten Güterbahnhof im Ortsteil Reutin.

Lindaus Oberbürgermeister Gerhard Ecker (SPD) erhofft sich durch die frei werdenden Flächen „eine städtebauliche Chance“. Ein Teil des Areals ist bereits für die „Kleine Landesgartenschau“ 2021 vergeben.



Mobil mit Bus und Bahn

Verbundbericht 2015



Stand: 25.05.2016

www.bodo.de

1. Entwicklung des Verbundtarifs

Die Fahrpreise des Verbundtarifs wurden zum 1.1.2015 um durchschnittlich 3,5 % erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt wurde für Fahrgäste im Omnibuslinienverkehr ein Alkoholkonsumverbot eingeführt und das Abonnement-Angebot des Verbundes um ein Sofort-Abonnement ergänzt. Zum 1.8.2015 erfolgte die Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts um 20 auf 60 Euro aus Anlass einer bundesgesetzlichen Vorgabe. Ab Jahresmitte erfolgten intensive Vorbereitungen der Angebote „JobTicket BW“ und „Jobticket Bodenseekreis“, die beide zum 1. Januar des Folgejahres eingeführt wurden.

2. Fahrgast- und Einnahmeentwicklung

2.1 Fahrgastentwicklung

Mit 34,6 Mio. wurden gegenüber 2014 (34,8 Mio.) 138.000 Fahrgäste weniger befördert, was einem leichten Rückgang von – 0,4 % (2014: - 1,2 %) entspricht.

Fahrgastentwicklung beförderte Fahrgäste	2014	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	5.038.000	5.009.000	- 29.000	- 0,6
Berufsverkehr	7.939.000	8.094.000	+ 155.000	+ 2,0
Ausbildungsverkehr	20.305.000	20.047.000	- 258.000	- 1,3
Studierende	1.497.000	1.491.000	- 6.000	- 0,4
GESAMTERGEBNIS	34.779.000	34.641.000	- 138.000	- 0,4

Der Bundesdurchschnitt bei der Fahrgastentwicklung im Nahverkehr mit Omnibussen und Eisenbahnen liegt bei – 0,1 %.

2.2 Einnahmeentwicklung

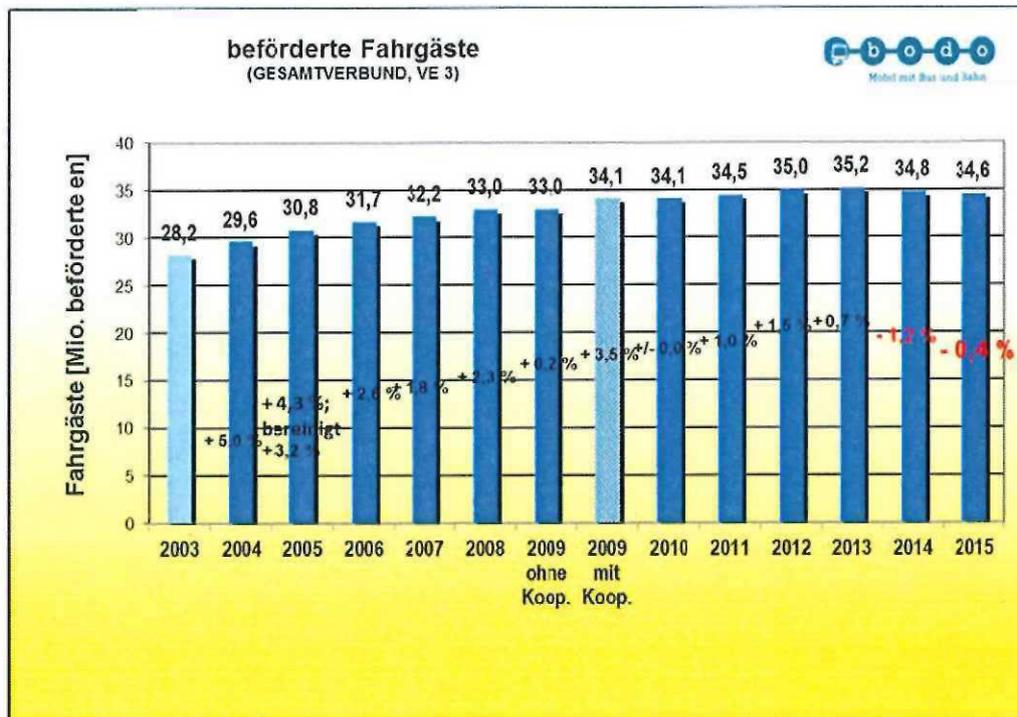
Die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2015 betragen 34,5 Mio. Euro (2014: 33,4 Mio. Euro), was einer Steigerung um 1,1 Mio. Euro bzw. + 3,3 % (2014: + 2,1 %) entspricht.

Einnahmeentwicklung Euro einschl. ges. Mehrwertsteuer	2014	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	10.052.000	10.462.000	+ 410.000	+ 4,1
Berufsverkehr	8.154.000	8.555.000	+ 401.000	+ 4,9
Ausbildungsverkehr	14.482.000	14.732.000	+ 250.000	+ 1,7
Studierende	719.000	766.000	+ 47.000	+ 6,5
GESAMTERGEBNIS	33.407.000	34.515.000	+ 1.108.000	+ 3,3

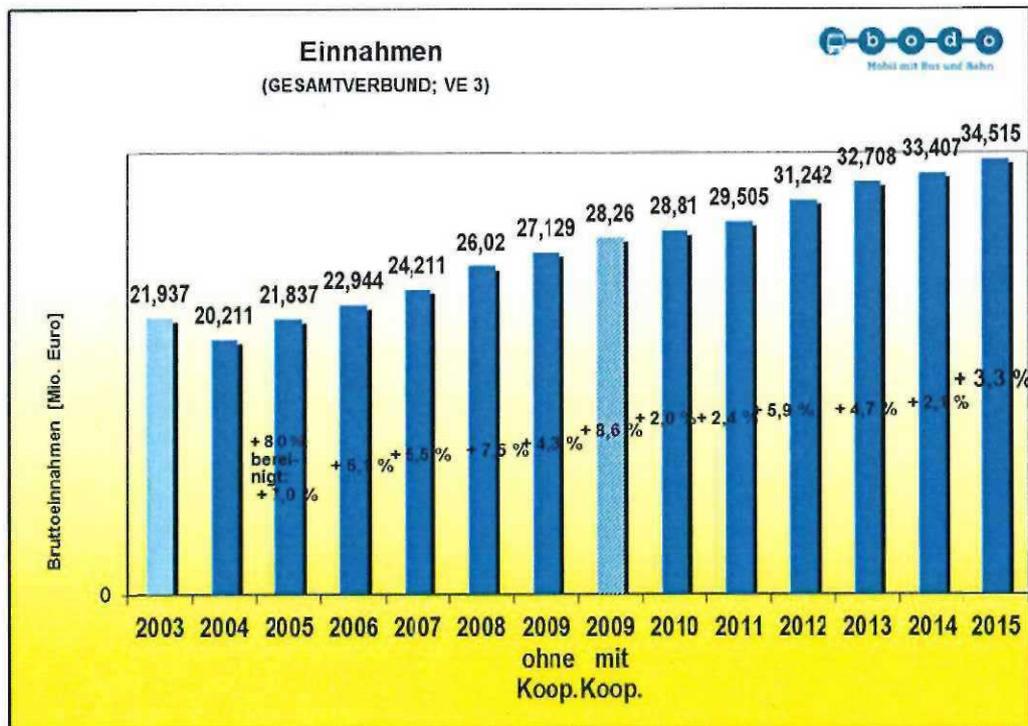
Der Berufsverkehr entfaltete im Berichtsjahr mit 2,0 % Fahrgast- und 4,9 % Einnahmesteigerung die größte Dynamik und trug maßgeblich zum positiven Einnahmeergebnis von + 3,3 % (2014: + 1,6 %) bei. Positiven Rahmenbedingungen wie die gute wirtschaftliche Lage und ab Jahresmitte der verstärkte Zustrom von Flüchtlingen als neuen Nutzern des ÖPNV standen negative wie zehn Streiktage der Lokführer bei der Deutschen Bahn oder das Absinken der Schülerzahlen gegenüber.

2.3 Fahrgast- und Einnahmewicklung seit Verbundstart

Seit 2014 ist im bodo ein Fahrgastrückgang zu verzeichnen:



* Anmerkung: Im Jahr 2009 wurde das Verbundtarifgebiet um den südlichen Landkreis Sigmaringen erweitert (Kooperation bodo-naldo). Das Gesamt-Jahresergebnis weist für das Jahr 2009 einen Zuwachs von +3,5% Beförderungen aus. Bereinigt man dieses Ergebnis um diejenigen Fahrgäste, die im Vorjahr (Jahr 2008) bereits den ÖPNV im Kooperationsraum bodo-naldo genutzt haben, ergibt sich ein bereinigter, also „echter“ Zuwachs im bodo von +0,2%.



2.4 Entwicklung einzelner Fahrscheinangebote

Die als **Anhang** beigefügten Diagramme geben Auskunft über die Entwicklung einzelner Angebote.

Anhang

3. verbundübergreifende Zusammenarbeit

Für die Kooperation bodo-VHB (Teilprojekt 1.2-1.4) lag 2015 der endgültige Abschlussbericht vor, auf dessen Grundlage ein Szenario für eine Einnahmenaufteilung nach Maßgabe der veränderten tariflichen Grundlagen erstellt und mit den Verkehrs- und Schifffahrtsunternehmen in mehreren Runden erörtert wurde. Parallel dazu erfolgte die Ermittlung der Kosten für die vertriebliche Umsetzung, welche 2015 noch nicht abgeschlossen werden konnte.

Im Projekt Verbunderweiterung Landkreis Lindau (Teilprojekt 3.1) wurden auf der Grundlage des ersten Ergebnisberichts vertiefende Gespräche mit den beteiligten Verkehrsunternehmen geführt.

Für die Erweiterung des bodo-Tarifs nach Memmingen (Teilprojekt 3.2) wurden die Grundlagen erarbeitet und ein Ergänzungsauftrag an den Münchner Verkehrsverbund (MVG) erteilt. Dieser hat im Jahr 2015 die für die Untersuchung notwendigen Daten im Rahmen von drei Erhebungen ermittelt.

Die Erweiterung des bodo-Tarifs nach Bad Schussenried (Teilprojekt DING) wurde 2015 in den Untersuchungsauftrag eines größeren verbündeübergreifenden Kooperationsprojekts zwischen den Verbänden bodo, DING und naldo aufgenommen. Zu Ende des Jahres 2015 lag der erste Entwurf des Untersuchungsberichts der beauftragten Beratungsfirma Planung, Transport & Verkehr PTV / Karlsruhe vor. Auf dieser Grundlage werden die Kooperationsverhandlungen im Folgejahr fortgeführt werden.

4. Elektronische Fahrplanauskunft EFA

Die für 2015 geplante Echtzeitauskunft für die Omnibusverkehre der DB ZugBus RAB im bodo konnte aufgrund unterschiedlicher Datenformate der Systeme noch nicht realisiert werden. Nachdem bereits in 2014 in den beiden Mobilitätszentralen Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) mit TFT-Bildschirmen für den Indoor-Gebrauch in Betrieb gingen, wurde dieser Service im Jahr 2015 auch im Landratsamt Bodenseekreis und in der Bäckerei Metzler in Langenargen in Betrieb genommen. Die Georeferenzierung der Omnibushaltestellen im bodo einschließlich deren Aufnahme in das landesweite Haltestellenkataster wurde abgeschlossen. Auch die Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs wurden vollständig überarbeitet, sowohl was die geografische Verortung anging wie auch die Matrix der Fußwegezeiten. Die detaillierte Erfassung der Bussteige wurde 2015 begonnen und wird aufgrund des Umfangs der Arbeiten erst im Folgejahr abgeschlossen werden können. In 2015 wurden das Schienenfahrplanheft mit einer Auflage von 8.000 Stück und Minifahrpläne in einer Gesamtauflage von 422.000 Stück (Vorjahr 324.000 Stück) für das nächste Fahrplanjahr (2016) produziert. In der EFA-Auskunft erfolgten bei der Benutzerführung wieder einige verbundspezifische Verbesserungen. Das Benachrichtigungstool für Ereignisse im Omnibuslinienverkehr „Incident Capturing System“ (ICS) stand im Frühjahr 2015 zur Verfügung: Es verarbeitet Meldungen der Verkehrsunternehmen, gibt diese bei der Fahrplanauskunft an den Kunden aus und verbessert damit Informationsgehalt und Aktualität der Fahrplanauskünfte.

5. Projekt E-Mobilität „emma“

Die im Jahr 2014 gestarteten „emma“-Verkehre („emma“ = Elektromobilität mit Anschluss) in Eriskirch, Deggenhausertal und Meckenbeuren wurden 2015 stärker nachgefragt. Von Betriebsbeginn im September 2014 bis Ende 2015 nutzten 3.850 Fahrgäste diese neuen Angebote, davon in 2015 3.240 Fahrgäste. Der Verbund unterstützte die Projektleitung in Friedrichshafen und das Landratsamt Bodenseekreis bei der Antragstellung zur Verlängerung des Projektzeitraumes. Im Laufe des Jahres 2015 wurden wertvolle Erfahrungen bei



Einführung und Betrieb von flexiblen Bedienungsformen gesammelt, besonders was Kundenakzeptanz und technische Verfügbarkeit angingen. Die Fahrzeuge wurden in 2015 durch größere und leistungsfähigere Fahrzeuge der Marke Nissan eNV-200 ersetzt. Ende 2015 waren im emma-Projekt 16 Elektroautos und 28 Ladesäulen für flexible Bedienformen und Carsharing im Einsatz.

6. Projekt Echt-Bodensee-Card

bodo begleitete dieses Projekt im Jahr 2015 sehr intensiv und arbeitete eng mit dem Landkreis Bodenseekreis und Deutschen Bodensee Tourismus GmbH (DBT) zusammen. Im Rahmen des Projekts wurden die fachlichen Anforderungen für ein touristisches IT-System und Verträge für den Beitritt der Städte und Gemeinden erarbeitet. Darüber hinaus erfolgte eine technische Machbarkeitsstudie über die Kompatibilität zwischen ÖPNV- und Tourismus-Chipkarten.



7. Projekt Elektronisches Fahrgeldmanagementsystem (EFM)

In 2015 wurde das Ausschreibungsverfahren, das im November 2014 mit der Bekanntgabe im elektronischen Amtsblatt der EU (TED) gestartet wurde, in drei Verhandlungsrunden durchgeführt. Zahlreiche Sitzungen des Arbeitskreises Technik, des Lenkungskreises und im Rahmen der Bietergespräche prägten das Verbundjahr. Es konnten in den ausgeschriebenen Losen jeweils leistungsfähige und wirtschaftliche Bieter gefunden werden, die im November bezuschlagt wurden. Ein nicht bezuschlagtes Unternehmen strengte bei der Vergabekammer des Landes Baden-Württemberg ein Nachprüfungsverfahren an, das Ende 2015 nicht abgeschlossen werden konnte.



8. Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Kundenservice und Vertrieb

Das Internetportal www.bodo.de verzeichnete 2015 mit 574.000 Zugriffen (2014: 566.000) wieder ein leichtes Wachstum in Höhe von 1,4 %. Die bodo-FahrplanApp (für IOS- und Android-Betriebssysteme) zeigte 2015 eine stark positive Entwicklung: Die Anzahl der gerechneten Fahrten betrug im Berichtsjahr 15,7 Mio



(2014: 11,9 Mio.) und stieg damit gegenüber dem Vorjahr um 32 % an, der Anteil der mobilen Endgeräte stieg hierbei auf 84 % (2014: 75 %). Die enorme Bedeutung der elektronischen Auskunft für die Mobilitätsentscheidung im ÖPNV wird dadurch eindrucksvoll unterstrichen. Die Abonnement-Bestellungen im Internet (Abo-online) sanken deutlich auf 225 (2014: 638) Bestellungen. Grund für den Rückgang ist die Einführung des Sofort-Abos, das bei Erwerb in einer Mobilitätszentrale die sofortige Nutzung ermöglicht.



Das Sofort-Abo wurde von 1.048 Kunden bereits im ersten Angebotsjahr genutzt, was als ein sehr guter Start bezeichnet werden kann.

Der E-Mail-newsletter verzeichnete 79 Neubestellungen (2014:117) und versorgte 2015 insgesamt 979 (2014: 900) Nutzer. Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde der mobile Internet-Auftritt des Verkehrsverbundes www.m.bodo.de Ende Juli freigeschaltet; mit angepassten Inhalten und einem sog. „responsive design“ berücksichtigt er die speziellen Anforderungen der Nutzer von mobilen Endgeräten. Die Integration von Tarifinformation, Fahrplanauskunft und

HandyTicketing schafft eine gute Nutzbarkeit für den Kunden. Mit 61.000 Zugriffen in nur wenigen Monaten war bewiesen, dass diese Investition sich auszahlen würde. Zugleich konnte nach der Einführung des HandyTickets im Vorjahr ein weiterer wichtiger Meilenstein innerhalb der Digitalisierung im Verkehrsverbund bodo erreicht werden.

Die Nutzung der Landesweiten Fahrplanauskunft (LWFA) ist gegenüber dem Vorjahr mit 1.684 (2014: 1.357) Anrufen wieder etwas angestiegen. Gegenüber dem Höchststand von 4.138 Anrufen im Jahr 2006 zeigt sich jedoch deutlich, dass die elektronischen Auskunftsmidien die Nachfrage nach einer telefonischen Auskunft reduzieren.

Zum bodo-Erlebnistag wurden 2.300 (2014 [Jubiläumsjahr]: 8.000; 2013: 3.100 Fahrgäste) gezählt, die bei schönem Frühlingswetter die angebotenen Sonder-Ringzüge und RadExpress-Züge gerne nutzten.



Die Entwicklung der Fahrgastzahlen des Radexpress Oberschwaben zeigte 2015 mit 5.200 Beförderungen (2014 [Jubiläumsjahr]: 5.900; 2013: 4.000 Fahrgäste) eine konstante Nachfrage. Es wurden 620 (2014: 610) Fahrradmitnahmen gezählt, die im Vorjahr eingeführte Radexpress-Gästekarte wurde von 350 (2014: 320) Fahrgästen genutzt.

Im Rahmen der im Mai 2014 gestarteten, gemeinsamen Verbundfaltrad-Kampagne der Verbünde bodo, DING meldeten die kooperierenden Fahrradfachhändler 15 (2014: 24) im Jahr 2015 verkaufte Falträder. Seit Beginn der Kampagne werden damit 39 Falträder gezählt, die den Umweltverbund von Bus, Bahn und Fahrrad ermöglichen.

Die Nutzung des Handy-Ticket im bodo entwickelte sich 2015 als erstem vollen Betriebsjahr positiv: 1.800 (2014: 760) registrierte Kunden erwarben 13.400 (2014: 3.900) HandyTickets mit einem Fahrgeldvolumen von 52.000 (2014: 16.000) Euro.

Das Präventions-Projekt „Gemeinsam sicher“, das die Sicherheit von Fahrgästen und Fahrpersonal im Omnibuslinienverkehr zum Gegenstand hat, wurde nach intensiver Vorbereitungsphase im November 2015 öffentlichkeitswirksam gestartet. Mit der Einführung von Kommunikations- und Kontrollmaßnahmen sowie Informationsmedien für das Fahr- und Kontrollpersonal sowie für Fahrgäste sollen Handlungssicherheit und Hilfestellung gegeben werden, um Unregelmäßigkeiten im Omnibusverkehr professionell und kompetent managen zu können. Als flankierende Maßnahme trat das Alkoholkonsumverbot im Omnibuslinienverkehr bereits zum 1. Januar 2015 in Kraft.

Die im Verbund bestehenden Mobilitätszentralen in Friedrichshafen, Ravensburg, Kißlegg, Aulendorf und Immenstaad (Bodensee) leisteten im Berichtsjahr zuverlässigen Service, die Zusammenarbeit mit dem Verbund gestaltete sich reibungslos und vertrauensvoll. Der Erfolg des Sofort-Abo ist darauf zurück zu führen, dass Kunden in den Mobilitätszentralen persönlichen Service erhielten.



Das neue Angebot JobTicket Baden-Württemberg wurde im Herbst 2015 in sehr kurzer Zeit umgesetzt. Die entsprechenden Verträge unterzeichneten die Verbünde in Karlsruhe im Beisein von Verkehrsminister Hermann. Bis zum Jahresende wurden insgesamt über 200 Landesbedienstete aufgenommen. Parallel dazu setzte

bodo mit seinen Verkehrsunternehmen auch noch das JobTicket Bodenseekreis um.

9. Verkehrsplanung

Das Projekt „Modellregionen“ wurde mit einer kick-off Veranstaltung im Herbst 2015 in Weingarten gestartet: In diesem Projekt sollen in vier Modellregionen das ÖPNV-Bedienungsangebot überplant werden unter Berücksichtigung von rechtlichen, finanziellen und verkehrlichen Anforderungen. Ein Ergebnis wird für die erste Jahreshälfte 2016 erwartet. In 2015 begannen erste Gespräche zur Teilfortschreibung der Nahverkehrspläne, an denen der Verbund teilnahm.

10. Geschäftsstelle

Zum 01. Juli 2015 wurde die neu geschaffene Stelle „Vertrieb und Tarif“ besetzt. Ab September unterstützte eine Praktikantin das bodo-Team bei der Erfüllung seiner zahlreichen Aufgaben.

11. Umweltbilanz und Nachhaltigkeit

Aufgrund der zurückgehenden Fahrgastzahl sinkt die nachhaltig wirkende jährliche CO₂-Entlastungswirkung um 276 Tonnen (2013: - 551 Tonnen) auf 7.306 Tonnen/a (2014: 7.582 Tonnen/a). Sie errechnet sich aus dem Fahrgastzuwachs des jeweils aktuellen Verbundjahres gegenüber dem Jahr vor Verbundstart (2003) und beträgt 2015 5,3 Millionen Fahrgäste. Der gesamte Personenverkehr emittiert bundesweit 158 Mio. Tonnen Kohlendioxid jährlich (Wert für 2010; Quelle: Verkehr in Zahlen, Statistisches Bundesamt 2013).



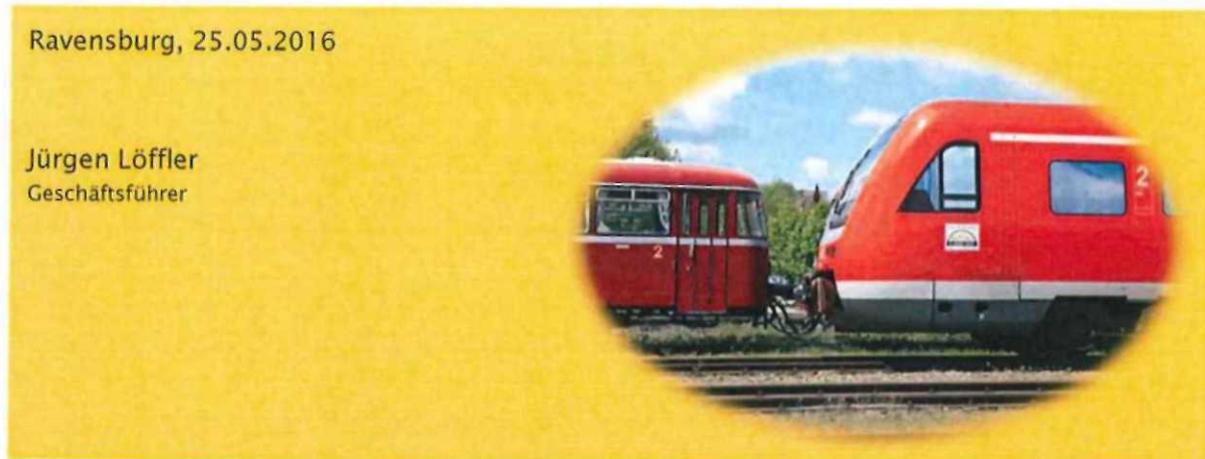
Die Modernisierung der Busflotte schreitet im bodo weiter voran. So verfügen bereits zahlreiche Omnibusse der im bodo tätigen Verkehrsunternehmen über die modernste Abgastechik nach EURO 6-Norm. Die bodo-Verkehrsunternehmen praktizieren damit verantwortungsvollen Umweltschutz.

12. Fazit und Ausblick

Der Rückgang der Fahrgastzahl dämpft sich 2015 ab, was zum Einen aus einer Konsolidierung der Schülerzahlen und zum Anderen aus der Zunahme des Berufsverkehrs resultiert. Die im Berichtsjahr erzielten Fahrgeldeinnahmen erreichen nahezu den Planwert, so dass die Verbundentwicklung im Jahr 2015 als gut bezeichnet werden kann.

Der Trend der Digitalisierung in der Mobilität wird immer mehr auch den bodo-Verkehrsverbund beeinflussen. Verkehrsmittelwahlentscheidungen in Zeiten demografischen und gesellschaftlichen Wandels unterliegen vielen Faktoren, der klassische ÖPNV steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsarten und kämpft um den Erhalt bestehender und den Gewinn neuer Kunden. Schnelligkeit, Bedienungsdichte, ausreichende Kapazitäten, Dienstleistungsqualität und die Entwicklung von neuen Verkehrs- und Vertriebstechnologien sind gefragt; neue Mobilitätsangebote wie Car- und Ridesharing, Bürgerbusse oder innovative Mobilitätsangebote im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen entwickeln sich oder sind absehbar. Besonders das autonome Fahren besitzt große Anziehungskraft und hat damit Potential für eine sog. disruptive Innovation, die auch eine mobile Revolution einleiten kann. Ob und welche Rolle der Verbund einschließlich seiner Akteure innerhalb einer solchen globalen Entwicklung einzunehmen vermag, kann noch nicht mit hinreichender Genauigkeit abgeschätzt

werden. Ähnlich wie im öffentlichen Personenfernverkehr (Fernbusse) ist der ÖPNV bereits heute herausgefordert, sein bisher noch funktionierendes Geschäftsmodell fortzuentwickeln, um keine Marktanteile zu verlieren.



Anhang
Diagramme

Anhang zum Verbundbericht 2015

Erläuterung zu den Diagrammen:

- VE 1 = Verbundergebnis 1: ohne Stadtverkehre Bad Waldsee, Immenstaad, Isny, Leutkirch, Ravensburg Weingarten, Tettngang und Wangen; ohne Studierende
- VE 2 = Verbundergebnis 2: mit allen Stadtverkehren; ohne Studierende
- VE 3 bzw. ohne Angabe: Gesamtverbund incl. Studierende

